

OPEL KAPITÄN S

Kdo bo dirigiral simfoniji osmih milijonov?

Tom Pleterski

Komaj sem dodobra naleplj na velikega opla napisne in dal vedeti nevoščljivi okoli, da avto ni moj, že jo je mimo pri-nahal znanec in me zajedljivo pobaraš: »Komu neki boste testirala tale lukus? Jugoslovanskemu kupcu že neš!«

Tako sem se branil: »Množice so se navadile na prestižne mercedeze v privatnih in družbenih rokah; takoj ko se povi nekaj velikega in prestižnega brez trikotne zvezde, so vsi kar utaženi!«

Da, že dolgo nisem ob cestah videl toliko ozrajočih se glav, kot zadnjih štirinajst dñi, pa tudi pri prehitevanju se mi že lep čas niso tako spôstljivo umikali, doma in za mejo! Le vozniški najmočnejših mercedesov so se včasih čutili izvani, da so se spustili v hitrostni dvobojo. Po principu: avto avtu — človek!

Mar res hodi Opel v zelje Mercedesu? To je pri oplovi trojki KAD (Kapitan, admirail, diplomat) le do neke mere res. Tovarna v Rüsselsheimu to niti ni potrebno. Njeni prestižni avtomobili so res da takšnega pomena, trgovine in dohodki so pa od njih kaj malo odvisni. Veliki opoli naj bi dokazali, da zna tudi Opel narediti vrhunski avtomobil. To velja še posebej od lanskega marca naprej, ko so »KAde pojavili na zunaj in na znotraj prekrojeni. Tovarna svoj blisc tudi prodaja: v prvi vrsti tistim stalnim, zvestim, ki že od nekdaj vedo, da vozniški velikih oplov niso nikoli trpeči zaradi vseposod razširjenega kompleksa trikotne zvezde. Prodaja ga tistim, ki bi radi preskočili v višji razred (s svojega rekorda ali komodora) pa so se navadili na dobro ser-



visno službo in trpežen, neproblematičen Oplov sloves, se pravi: izdelek.

Da je na tržišču velikih avtomobilov vse ooli pestra ponudba, pri Oplu dobro vedo. Saj na kupce prežijo mercedesi, šestvaljni BMW, fiat 130, volvo 164, ford 26 M, pa se Ro 80, ki lovi posebne okuse. Vedo, pa ne popuste!

Ameriški rodovnik nemške čistokravnosti

Zato so v Rüsselsheimu poskrbeli najprej za mamičino finošo, ki jo pri velikih oplih predstavlja De Dionova zadnja prema.

Pa je zaradi te občudovanje tehnične bravure in vseh njenih prednosti — upravičeno trdit, da veliki kapitan, admirail in diplomat niso več Opli? Evropska tovarna navsezadnjem nima vzroka, da bi kopirala povsem evropsko konkurenco. Ampak — tu ju še nekaj: ameriški slog, ki veje iz prestižnih oplov ima čas, ki prav ta hip ustreza številnim značajem ter gremi življenje nevoščljivom. Vse dobro se zdi ta čas uspešnim evropskim biznis-menom — le ameriško... Ameriškim pa zdi prestiž je evropski avto.

Stillisti, ki so dali karoseriji novo obliko, so točkat vendarie pripustili vtiš, ki nas prepriča veličanstvu veličine. Modnim mutahom niso dali sestni na karoserijo in čiste linije so daleč od oblik, ki jih risajo strici onstran luže. Ampak: žlahta je žahta; lord Pincerton se nam je zasedel kljub vsemu za slikanje se naibolje izbran. Ne le zaradi igre: kapitan v kapitanu!





Vsi veliki opili imajo enake karoserije z izjemo najdražega — diplomata — ki ima pokončno oboje: žaromete in zadnje luči. Razlike so pri opremi in seveda pri izbiri motorjev.

Testni avto je bil — kar zadava karoserijo — najskromnejši med veliko trojico; isti »sk ob imenu pa pomeni, da ga je ginal močnejši od dveh motorjev, ki ga je moč dobiti v kapitanu. Na izbiranje sta namreč dva s 132 KM in 145 KM, medtem ko admirala opremljajo tudi z motorjem z neposrednim ubrizgavanjem, ki zmore 165 KM. Veliki 5,4-litrski, osemvaljni motor z 230 KM pa ugrajejujo le v diplomats.

Garnsoniera v rdečem

Velikopotezni, zunanjim meram vozila ustrezajo sevi tudi notranje. Kakrsnokoli naštevanje mer bi spet pripeljalo do primerjave z neposrednimi konkurenči; zato je najpametnejše zapisati, da je v notranjosti dovolj prostora za pet odraslih oseb, ne da bi se kdo spredaj ali zadaj sedelčil mogel pritoževali. Sedeli so udobni, zelo dobro se držijo telesa, spremeniti jih je moč v letalnike. Preveko so — se razume — iz blaga; v umetno usnje so oblečeni le robotti. Da je v notranjosti zelo malo neoblaščenjnih površin, je menda pri svetu tega razreda povsem samo po sebi umetno. Težo razumemo, da je tovarna pokrila tla s hrapavo, plastično mrebleko. Podložena je sicer z debelo plastico klobučevine in je trdneša od kanine; toda v avtomobilu tega razreda deluje malce prepoceni.

Notranjosti gre občudovanje, da je kapičtin tudi poslej opel, ki ne skriva sorodstva s križarkami z one strani oceana. Cela notranjost zurnaj belega avtomobila je rdeča — tudi volan! — v našem testnem avtu namreč. Nič ne de, saj kupec lahko naroči za evropske pojme elegantno, črno barvo. Precej manj zahtevnega voznika navdušujejo notranja razmerja na vozniskovem sedežu. Za volanom sicer zanesljivo najde položaj, ki mu ustreza, toda če je vajen voziti daleč od volana, bo težko dosegel tipke na armaturni plošči in ročice klimatskih naprav; zlasti še če je prevezan z varnostnimi pasovi. Volan je namreč po ameriško predaleč od armaturne plošče.

Kapitanova noč z napako

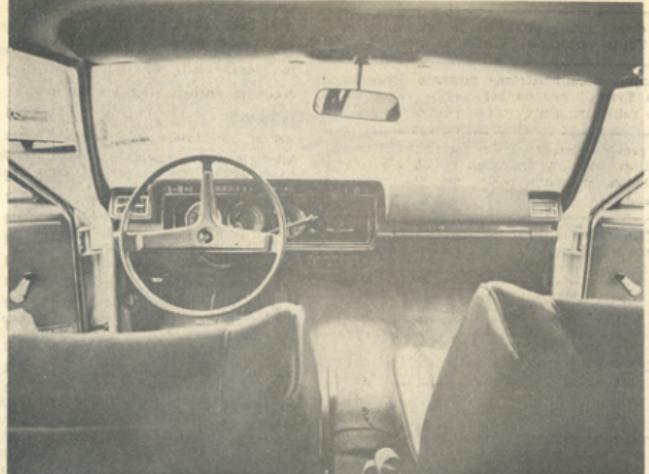
V tako dragem avtomobilu pa kaj kmanu zaidemo v graje in pozabimo na stvari, ki so vredne povhale. V kapitanu je treba najprej poahliti zelo dobre namestitve obenih pedalov za plin in zavore (v isti višini), praktično nameščene ročice za ročno zavoro na kardanskem tunelu, tik ob sedežu in prav posebej odlične naprave za zračenje in ogrevanje. Zraven tega, da v kapitanu tudi v mrazu nikogar ne zeber, je temperatura povsem neobčutljiva na delovanje motorja. Nikoli ne zmanjka svežega zraka! Topel ali hladen zrak dovajajo v notranjosti odprtine pod vrtno šipo, na oben straneh armaturne plošče in pod njim in pod prednjima sedežema, posebej za dovod svežega zraka pa se dajo na bočnih straneh pod armaturno ploščo odpreti še skrige. Izrablje-

Cena: 2.900 dollarjev
in 38.750 dinarjev
Osnova za izračun rep.
in obč. davka 58.479 dinarjev
Zavarovanje:
jamstvo: 482 din
kasko brez franšize: 3.390 din
Cestnina: 380 din
Zastopnik: »Avtotehna«,
Ljubljana, Titova 25

ni zrak iz prostora za potnike izstopa zadaj.

Kot prljetno posebnost bi omenil označki tipk na armaturni plošči: ponosi se svečijo; kadar so vključene, spremenijo barvo svetlobe. Pri tem je presenetljivo — v slabem smislu — da v avtu za ta denar ni serijsko vgrajene naprave peri-brisi. Ali pa, da vzvratna ogledala ni moč zasenciti. Tudi brisačini rabijo dobro sekundo, da zlezijo iz skrivališča pod pokrovom motorja in se lotijo dela.

No, če so to malenkosti, si pa Opel pri avtomobilu, ki je namenjen predvsem hitrim potovanjem na velike razdalje ne bi smel privoščiti slabih luči, da vozniki zaredi njih zarezajo pred svečavo veliko cenejših in počasnejših avtomobilov, da ne rečem avtomobilov... Dokupite lovke, saj je zanje prostor že pripravljen! Podnevi omogoča pontonska karoserija dobro vidljivost na vse strani; če voznik stegne vrat, vidi tudi zadnje vogale, pač



pa je nečoliko prevelika nezastečljena površina ob strani, pri zadnjem oknu.

Suvereno plove skozi ovinke

To, da o Oplovih motorjih nij povedati nič posebnega, je prej odlika kot pomembnejšost. Sest valjev, velika gibalna prostornina in 145 KM (DIN) je dovolj, da o motorju ni treba posebej praviti, da teče mirno, da so zvoki dobro zadušeni in, noč, da porabi več kot so vajeni navadni motorizirani zemljanji.

Moč motorja pri kapitulinu serijsko preizmešte štiristopenjski menjalnik, ki mu prav tako ni kaj odčitati, za doplačilo pa je na voljo tristopenjska avtomatika.

Presečenje ob rojstvu novih, velikih

oplov je bila De Dionova prema, ki druži prednosti posamičnih obes in toge preme in je bila vrana med sodobnimi avtomobilskimi podvozji. Presečenje je bilo toliko večje, ker je odlično (in drag) premo sprejel proizvajalec, ki se doslej ni mogel hvaliti z naprednimi podvozji.

Tako kapitulin suvereno plove skozi ovinke. Celo na meji, ko spočetka kaže rahlo težje po dodajanju volana, ko mu začne drseti zadek, je povsem neproblematičen in z odvzemanjem volana je avto vedno varno v rokah. Spodnjašnje sodi k lastnostim toge preme – toda pri De Dionu je povsem druga pesem. Saj so nevezmetene mase zelo majhnje. Sploh pa so hitrosti, pri katerih v ovinku spodnje zadek, takoj velike, da jih pri normalni vožnji tudi tudi hiter voznik zlepja ne doseže.

Le na spolzki cesti zahteva kapitáno motor nekako ravnanje. Ima namreč tako velik navor, da kolosa celo v četrti prestavljajo spodrsavo; zelo posreden volan (pet zavrtijev) pa ni prav primeren za nitre korekture. To je po vsej verjetnosti tudi vzrok, da pri veliki hitrosti na neravnih cesti vozilo ne gre povsem »po tračnicah«, čeprav ne povzroča problemov. Toda že zaradi parkiranja in vožnje osrčnih ovinkov, je neprimerno boljši servovalnik, ki smo ga preskusili tam v Zenevi. Tega ima pa kapitán le za doplačilo.

Cestna ondulacija nam ne godi

Zdi se, da Opel le ni povsem posrečeno izkoristil dobrih lastnosti De Dionove preme. Težko je združiti pod isto streho: enako dobro vzmetenje pri 40 in 180 km na uro, mehke vzmeti pri počasni vožnji in trde za varno vožnjo z veliko hitrostjo. Na krajinu valovih onduliranj ceste kapitán kaže nagajenje do stresanja, ki se s prevozom prenaša na karoserijo in v vožnji. Se zlasti pa bi tovarna lahko zboljšala dusezenje zvokov, ki pri tem nastaja, jo v podvozju.

Dvokrovčnim zavogram pomaga servo ojačevalnik, ki pa ni pretirano močan in vozniku dopusti občutek, s kolikšno močjo njoga pritisniti na pedal. Tudi kar zadeva učinkovitost in odpornost proti pregrevanju, se zavore zelo dobre.

Veliki opri so po letu dini na naših cestah redke ladje, medtem ko na nemških in švicarskih cestah že sodijo z vsakdanji cestni sliko. Čez čas se bo pokazalo, do kaknje mere se bo Opel posrečil rezanje od štruce, pri kateri je imel pred leti veliko večji delež.

Kar zadeva domači try pa odločitev prepuščamo organom samoupravljanja v podjetjih in ustanovah. Pa močno močno uspelim tovarisem. Na koncu koncer je kapitán zelo dober avto za ta denar – in velik, velik.



test

VIDEZ	9	Cestna ladja dovolj jasnih oblik, pa ne brez vpliva ameriške mode. Zbuja pozornost. Vozilo za reprezentanco.
PROSTORNOST	10	Velikim zunanjim meram ustrezne notranje. Petaedžnik najvišjega (za Evropo) razreda, zelo udoben vstop in izstop. Srednje velik prtičnik (za ta razred).
UPRAVLJANJE	8	Lahek, toda preveč posreden volan (serijsko ni servo), dobra namestitev pedalov, prestavna ročica ob volantu. Pregledne tipke na armaturni plošči, svetilče oznake so vidne tudi v temeni.
OPREMA	8	Nizko nameščen merilniki. Odbleski na steklu. Razmeroma špartanska ostala oprema: ni naprave »peri-briši«. Zelo skrbna končna izdelava.
VIDLJIVOST	9	Pregleden na vse strani. Brisalniki zamajajo za ukazi. Za tako hiter avto izredno slabe luči.
NAJVCEJA HITROST	10	Zelo velike potovalne hitrosti na avtomobilskih cestah.
POSPESKI	10	Med svojimi neposrednimi tekmeci sodi v sam vrh. Dobri pospeski tudi v gornjem območju hitrosti.
PORABA GORIVA	9	Zelo odvisna od načina vožnje, sicer v skladu z zmogljivostmi.
LEGA NA CESTI	10	Neproblematična. Na meji drsi zadek, ki ga je lahko lovit. Meja pa je tako visoka, da je na cesti praktično ni mogo doseč.
UDOBJE	9	Vzmeti ne znorejo dela na kratkih valovih. Tresljaj se ob spremiščavi zvokov prenašajo na karoserijo. Zelo pliči šumi motorja in vetrov tudi pri velikih hitrostih.
MOTOR	9	Sestavljenik z veliko močjo. Je prožen, toda nekoliko nemiren v spodnjem območju vrtljajev. Tudi spremena odlično vige. Slutimo tradicionalno Oplovo robustnost in trpežnost.
ZAVORE	10	Dvokrotnje servo zavore so povsem kos zmogljivostim točno in po težkemu vozilu. Ravnov prav voljan pedal. Priročna ročica ročne zavore.

