



## izposojeni test

„Quattro ruote“, Italija

# OPEL OLYMPIA 1,5

Izdelujejo devet različic olympie. Ime olympia je poznavalcem avtomobilov znano, saj ga je tovarna povzela po svojih prejšnjih tipih olympij, ki so jih proizvajali od leta 1936. Nekaj tih starih olympij vozi še tudi po naših cestah.

Po zasnovi in velikosti olympia spominja na kadet. Od njega se razlikuje po mreži maske, ki je motne črne barve in po na novo oblikovani strehi, ki spominja na streho kadeta LS. Streha se nadaljuje v prtljžnik, tako da je vozilo po obliki bolj podobno kupeju kakor limuzini s štirimirami vrati.

Posebnost je streha, ki je prevlečena s črno plastiko, ki pa zaradi barve ni primerna za vroče poletne dni. To novost so prevzeli od ameriških avtomobilskih kreatorjev in tovarna Opel jo je prvič uvedla pri vozilu opel diplomat. Stranice avtomobila imajo dvoje okrasnih letov, zadek vozila je nekoliko oglato oblikovan. V splošnem ima vozilo svojo značilno in prijetno obliko, zaradi katere si ga bo zaželel marsikateri družinski oče.

Vozilo je prostorno za štiri odrasle osebe, za silo tudi pet. Prednja sedeža sta ločena, zadnja klop pa, žal, nima vmesnega naslonjala za komolce. Dvoje vrat omogoča lahkotno vstopanje, le zadnja vrata imajo premajhen kot odpiranja, tako da večji malo teže vstopajo, saj je tudi strop vozila nekoliko prenizek.

Nova olympia ima velik prtljžnik (480 litrov), izredno velik za svoj razred. Sedež za voznika je še kar dobro nameščen, po svoje pa je oblikovan volan, ki je premalo poglobljen in preveč ploščat, da ne bi v primeru nesreče ogrožal voznika.

Notranja izdelava vozila in raznih podrobnosti je standardna. Nekatere podrobnosti so izdelane posebno okusno, na primer preprege na tleh in kardanski tunel sta prevlečena z enaki blagom kot sedeži.

Ročice za upravljanje vozila so lahko dostopne, le stikalo za vključitev brisalnika in ročica za premikanje sedežev na-

prej in nazaj sta manj priročna. Najvažnejši vzvodi so dobro nameščeni, le ročica pretičnega vzvoda je pomaknjena preveč naprej, tako da postane pretikanje utrudljivo. Vrtljiva trikotna okenka na prednjih vratih težko odpirate, prednost tega pa je, da tatovom otežuje vlamljanje v vozilo.

Na armaturni plošči so trije okrogli, dobro pregledni merilniki. Na prvem so merilec goriva, na drugem je okrogli merilnik hitrosti, na tretjem pa ura. Na željo in doplačilo kupca namesto te ure vgradijo merilnik obratov. Voznik manjše postavbe ima zadovoljiv pregled, slab pa je pri vzvratni vožnji zaradi zelo poševne zadnje šipe, in zaradi zadka, ki je oblikovan tako, da konca vozila ni mogoče videti. Pomagati si lahko z zunanji vzratnim ogledalom.

### Motorji po meri

Brž ko sedete za volan, ne pozabite, da sedite v avtu, ki nima nikakršnih športnih odlik dasiravno nas lahko položaj pretičnega vzvoda na tleh v to zavede. Avto se na cesti obnaša kot tipična limuzina v glavnem z mehkim vzmetenjem. Največja hitrost ni zelo velika, toda zadostna za hitro vožnjo po avto cesti. Največja hitrost po podatkih proizvajalca je 145 km na uro, a mi smo izmerili 148,426 kilometrov na uro. Pospeški glede na delovno prostornost motorja niso veliki, a kljub temu še kar dobri (od 0 do 80 km v 9 sekundah in od 0 do 100 km v 15 sekundah). Poraba bencina do hitrosti 110 kilometrov na uro je manj kot deset litrov, pri večjih hitrostih pa se zelo hitro povečuje, tako da pri 140 km na uro vozilo porabi kar 14,5 litra na 100 km.

Kljub pomanjkljivemu vzmetenju se avto dobro drži ceste. Pri hitri vožnji skozi ostre ovinkne zanaša prednji del vozila, na mokri cesti pa zadek, kar pa z odvzemanjem volans lahko uravnamo. Pri veliki

hitrosti dobimo občutek negotovosti, ker vozilo postane občutljivo na bočni veter. Vzmetenje ne požira več kratkih in trdih udarcev.

Motor je solidno grajen, dovolj prost, nekoliko glasen in ima vse možnosti za dolgo življenjsko dobo. Pri velikem sterilu vrtljajev je zelo sšejena. Sklopka je močna, prijava enakomerno, a malce grobo. Prestave so dobro sinhronizirane, pretikanje je lahkotno in točno, le pretični vzvod je postavljen preveč naprej. Volan je neposreden, lahko ga je vrtili, posebno primeren je za vožnjo po mestu, a pri veliki hitrosti vozila ni mogoče točno voditi.

Avto je opremljen sprdad s kolutnimi, zadaj pa z bobnastimi zavorami. Pri zaviranju je potreben velik nožni pritis (tudi več kot 50 kg), kljub vgrajenemu servo mehanizmu so zavore trde in neustrezne za vozilo tega razreda.

Tovarna na željo kupcev vgrajuje tri različne motorje: motor kadeta s 1073 kubi in 60 KM (DIN), motor s 1492 kubi in 65 KM (to izvedbo smo testirali) in motor s 1897 kubi in 90 KM. Zadnji dve izvedbi imata zgoraj že omenjeno gred. (Pri nas prodajajo olympio tudi z 1,7 litrskim motorjem s 75 KM — op. ured.)

Prednji kolesi sta na trapezastih prečnih nihalkah, zadnja prema je toga. Obesena je na samonosno karoserijo na dveh vzdolžnih nihalkah. Obese se opirajo na različne vzmeti, na togi premi sta hidravlična blažilnika, ki sta glede na vzdolžno os vozila posebno nagnjena drug proti drugemu. Togo premo vodi še prečni Panhardov drog, ki je nameščen za diferencialom.

Dobre lastnosti vozila so: trpežen in precej prost motor, dobra okretnost predvsem pri mestni vožnji in lepo oblikovana karoserija.

V slabo štejeemo avtu: izredno trde zavore, pri hitri vožnji se pomanjkljivo drži ceste, nepopolno vzmetenje pri vožnji po slabih cestah in občutljivost na bočni veter.