

# OPEL OLYMPIA

(Slika na naslovni strani)

Nobena evropska tovarna ne ponuja toliko različnih karoserij in motorjev kot od letošnjega frankfurtskega sejma naprej nemška podružnica ameriškega koncerna GM tovarna Adam Opel AG.

Pikolovec so izračunali, da je sedaj mogoče kupiti 52 različnih kadetov, 7 olympij, 35 rekorderov, 9 commodorjev, po tri kapitane in admirale ter dva diplomata. Pri tem gre za možne kombinacije karoserij, motorjev in osnovne opreme. Ko bi ne bilo elektronskih računalnikov, ki poskrbe, da na montažni trak o pravem času pridejo različni motorji, karoserije in oprema, bi bila tolikšna raznoterost gotovo negotodnarna.

Kupec se nima v glavi elektronik in tako med mnogimi opeli ne ve, za katerega bi se odločil. Gotovo pa si po skrbnem premisleku iz obsežnega seznama lahko izbere avto po meri, če so mu seveda opeli všeč.

Ce bi hoteli razmišljati, kateri novi opel kupiti, denimo, za novi dinar, nam žal manjka pomemben podatek, saj pri jugoslovanskem zastopniku GM Avtotehni v Ljubljani še ne vedo novih cen.

Vseeno smo, še preden smo si izbrali svojega opela za preskusno vožnjo, izračunali vsaj razmerja in ugotovili, da stane najdražji kadet približno za četrtino več kot najcenejši, najdražja olympia je za osminjo dražja od najcenejše in pri rekorderjih je razpon še večji.

In smo se med dolgo vrsto opelovih vozil najprej odločili voziti olympio s serijskim 1,1-litrskim motorjem S. Po karoseriji je olympia pravzaprav kadet LS (glej »Avto 19), le da ima veliko bogatejšo

opremo, drugačno masko na hladilniku in okraske na pasu.

Komaj pregledno množico različnih modelov, nekateri pravijo kar opelova olimpiada 68, bomo razložili s skicami.)

Ko smo naravnali sedež pri krmilu, smo ugotovili, da je široko oblažena armaturna plošča smotrna, instrumenti so motno črni, da ne blešče. Prestavna ročica je kratka; kaže torej, da so že vse avtomobilске tovarne prisluhle čedalje bolj »športnim« željavi večine kupcev.

Spejlati smo morali z vzvratno vožnjo, pa se pri premikanju prestavne ročice nismo takoj znašli, ker ima — tako kot kadet LS — poseben obroček, ki ga je treba dvigniti, da se sprosti zapora za vzvratno vožnjo. Novost nam je všeč!

Po ravnen se z olympio nismo kaj prida drugače peljali kot s kadetom S, ki smo ga bili letos že podrobno preskusili (»Avto 6, 7 III. 1967). Na spolzki cesti pa nas je v ovinkih prepračila nova zadnja prema (skico smo objavili v zadnjem »Avtu«), ki jo imajo zdaj vsi opeli tja do kadeta. Izkazalo se je, da novi opeli zaradi višje vzmeti niso več amerikanke, ampak spodobna evropska vozila, ki jim tudi na valoviti vijugasti cesti ne spodnša zaka.

Sicer pa smo že za kadet zapisali, da ni pretirano udoben (o prostornosti olympie bomo obširneje pisali, ko jo dobimo za daljši test) in 1100-kubični motor, ki ga serijsko vgrajujejo, se nam za olympio ne zdi dovolj močan.

## »Mini-rolls« — najmočnejša olympia

Tako smo po dveh krojih raje presedli v najmočnejšo olympio, ki jo poganja 1,7-litrski motor.

Menda je le davčna politika kriva, da se tovarne pri majhnih vozilih tako zelo izogibajo motorjev z večjo prostornino. Pri tem pa se zdi, da si potrošnik čedalje bolj želi lahkih in udobnih avtomobilov, ki pa naj bi bili veliko manjši od današnjih luksuznih velikanov. Najmočnejša olympia se precej približa tej želji po smirni rollsue, saj ima velik motor, luksuzno opremo in z umetnim usnjem prekrito stredo.

Komaj smo pretaknili v prvo in pritisnili na plin, smo občutili da je 75 km iz 1,7-litrskega motorja povsem spremenilo značaj voza.

In smo seveda pritisnili, kot se reče, do deske. Pri tem se nam je posrečilo kazalec na merilcu hitrosti pognati do 170 in v 38 sekundah smo v četrti prestavi prevozili kilometer tako, da smo začeli s hitrostjo 40 km na uro in potem do konca pritisnili plin. Na koncu merjenega kilometra je olympia že drvela 150 km na uro. 38 sekund je podatek, ki priča o prožnosti motorja, saj dokazuje, kako močan motor soferju dovoli, da le malo prestavlja in se tako, kot bi vozil cestno križarko, posveti predvsem motorju.

Ze prihodnje leto, obetajo, bo mogoče kupiti tudi olympio s samodejnim menjalnikom.



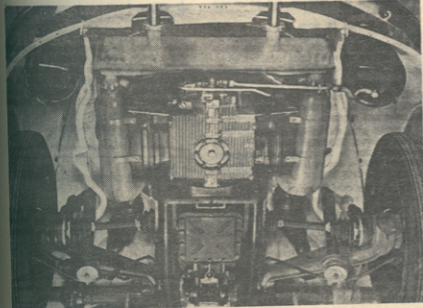
VW 1500 automatic nima pedala za sklopas, zato je zavorni pedal širši. Pogrešali smo »naslonjač« za levo nogo, ki v avtu s parvomatiko počiva.

Prva prestava je za strme klanice in pogumne starte, druga ali normalna je dovolj močna, da spelješ brez težav, pa odo do 106 km na uro, pospeški v tretji pa ti ravno ne vzamejo sapa; pri prehitevanju je bolje prestaviti v drugo.

Izmerili smo — merilce hitrosti smo skratkar samkrat kontrolirali s štoperico — da VW 1500 automatic pospeši od 0 do 100 km na uro v 27 sekundah (normalni VW v 23 sekundah).

Slabše pospeške pa pri daljši vožnji zelo izenači nova zadnja prema, ki prispeva k varni hitrejši vožnji v ovinkih. Brez nje bi se nam zdela avtomatika počasna.

Kakorkoli že, še nobeno leto ni bila tovarna Volkswagenwerk tako bogata novosti kot letos. Očitno se je naposed le ustrašila konkurence. Z novo zadnjo premo ter avtomatiko je VW 1500 sodoben avto v zastareli karoseriji. »Prednosti takšnega mešanca so znane,« je zapisal Gerd Haack v časniku »Auto Motor und Sport«, vada sodim, da to ne bi smelo zadrževati Wolfsburga, da se ne bi končno odločil za docela nov avto. »



Cevra je tovarna iz Wolfsburga 30 let prisegala na nihajno zadnjo premo, je letos končno opremila kombi in vozila z avtomatiko (1500 in 1600) z novo zadnjo premo na posebnih obсах. Tako se previs zadnjih koles nič več ne spreminja zaradi različne obremenitve.