



Opel rekord 1.8 S

# Rekorderstvo

**Družinski paket iz zgornjega dela Oplove ponudbe: sredstvo za polepšanje prodajnih diagramov**

## VIŠJI RAZRED

Odkar modela commodore ni več v Oplovem proizvodnem programu, je rekord, za senatorjem in monzo, tretji z vrha pri tej avtomobilski hiši. Saj je senatorju močno podoben: ne le po merah, tudi po obliki. Z zadnjimi oblikovalskimi posegi so rekordu sploščili in zaoblili nos, mu vtisnili trapezasta žarometa, zmanjšali prednjo masko, ob natančneje vodenem hladilnem toku k motorju, odločneje nagnili zadnjo šipo, zvišali zadek in »obrusili« platšča ter nekatere druge izpostavljenije dele karoserije. S tem so poskrbeli za lepši videz in za ugodnejšo aerodinamiko vozila (količnik zračnega upora je upadel za

13 odstotkov, od prejšnjih 0,41 na zdajšnjih 0,36), obenem pa tudi za prostornejši prtljajnik. Nova sta tudi odbijača (reži med njima in karoserijo sta po novem zapolnjeni, ugodnejšemu zračnemu toku v prid), ki kljubujeta udarcem do hitrosti 4 kilometrov na uro, na bokih pa se nadaljujeta s širokima plastičnima obrobama. Kdor hoče, lahko doplača za nizkopresečne gume na zvezdasto oblikovanih lahkih platščih. Žal ta platšča rekordu, ki še vedno hoče biti povprečno renska limuzina, ne pristajajo najboljše. Celo ob športno srebrni barvi ne.

Dosti ugodnejša je nova notranjost: ne zaradi večje prostornosti, saj nanjo večja dolžina avtomobila skorajda ni vplivala, pač pa zavoljo pred-

njih sedežev, ki sta zdaj temeljitejša pri oprijemanju teles in zaradi tistega, kar je namenjeno vozniku. Temu se zdi, da sedi v senatorju, saj je rekordova armaturna plošča v marsičem zelo podobna plošči v največjem opilu: z dvema okroglima in zelo skrbno zasenčenima merilnikoma, pa z oglatim in predrzanim ohišjem, ki sega tudi nad sredinski greben – v obliki konzole z uro, stikali, zračnimi režami, ročicami za gretje in zračenje, radijskim sprejemnikom, kasetnimi predali ter pepelnikom in vžigalnikom. Čisto na dnu je visoko obrobjena odlagalna polica, drobnarjije pa je moč natresti tudi v predala na prednjih vratih in v zaprti prostor pred desnim sedežem.

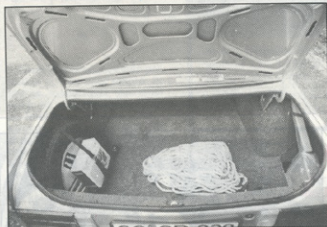
Volanski obroč na dve prečki in s treblijo v sredini je mehko obložen, malce velik in z ne navadnimi izboklinama, ki naj bi bila v korist boljšemu oprijemu roka, sta pa, vsaj pri naglem sukanju obroča, tudi v napoto. Značilno oplovska sta kombinirana ročica (ob volanu) za levo roko in robato stikalo za luči – na spodnjem robu armaturne plošče. Seveda pa je počutje v celem odvisno od tega, koliko denarja ste za rekord pripravljeno zaprti. Ta

V svojih najboljših časih je bil opel rekord rekorder! Skoraj sedem milijonov prodanih primerkov, od krstnega leta 1953 sem, je številka, pred katero snameš klobuk: pa čeprav rekord ni nikoli hotel biti prestižnik ali drugačne sorte posebnosti. Bil pa je opel od vrha do tal, priljubljen pri družinskih očetih in pri vseh tistih kupcih, ki od svojega vozila zahtevajo, da jim zanesljivo služi; mislim na ubogoljivost, udobnost, trpežnost in varnost. Konfekcija s petimi zvezdicami, bi rekel!

A je zlato rekordovo obdobje šestdesetih in sedemdesetih let zlagoma zbledelo, črta na prodajnem grafikonu pa je običajna pri tleh. Zato so oktobra lani v Rüsselsheimu ponudili temeljito osveženi rekord: drugačen od zunaj in od znotraj, obenem pa še z novim 1,8-litrskim motorjem. Upanja po vnovičnem »bestsellerstvu« pri tem niso niti malo skrivali.

avtomobil je na voljo z osnovnim paketom opreme (od znotraj nastavljivo zunanje ogledalo, avtomatski varnostni pasovi, ogrevana zadnja šipa, vzvratne luči, dnevni kilometriški števec), kot različica »luxe« (bogatejše sedežne prevleke, boljša zvočna izolacija, sredinski opornik za komolce na zadnji klopi) in kot različica »berlina«, ki pomeni največ muzike za največ denarja (ogrevano in električno vodenno zunanje ogledalo, merilnik vrtljajev, po višini nastavljiv voznikov sedež, meglenke, dodatni merilniki, sredinska ključavnica in tako dalje.

Ne glede na bogastvo opreme pa se v tem avtu dobro sedi, tudi med daljšimi potovanji in ob polni zasedenosti vozila. Zdi se rekord na voljo le s štirimi vrati, kar zagotavlja udobje pri vstopanju in izstopanju. Štirim ali petim potnikom v njem je kos tudi večji prtljažnik, vozniku pa je v vselej kratka in natančna prestavna ročica, ki je tako kot pedala in volanski obroč preračunano odmerjena za sproščeno sedenje. Tudi vidljivost na vse strani je dobra, parkiranje z rekordom pa je nezahtevno: zadek je izza volana moč videti, le dolžine nosu se je potrebno privaditi, kajti močno zaobljen motorni pokrov varljivo hitro izginja izpred oči.



Klasika: velik prtljažnik pod zadnjim pokrovom



Povsem kos nalogi so tudi žarometi in brisalniki. Je pa težko razumeti, zakaj brisalnikov – ko so že krotili značni tok ob vozilu – niso vsaj narahlo pogreznili v zavetje pločevinastega zavihka kot je zdaj, pri novejših modelih, že nekaj časa moderno in aerodinamično v prid.

#### PROŽNEJŠI, VARČNEJŠI IN ...

Testni opel rekord luxus je poganjal na novo zasnovani 1,8-litrski motor z oznako »S«, kar pomeni močnejšo od dveh različic. Namreč: na voljo pa je tudi enako velik motor z oznako N, ki pomeni manj moči ob manjši kompresiji, omogoča pa vožnjo z navadnim bencinom. Črka S pa pomeni gorivo super, kompresijo 9,2:1 in največjo moč 66 kW oziroma 90 KM pri 5400 vrtljajih v minuti. Seveda so na voljo tudi rekordi z močnejšimi motorji (najmočnejši: 2 litra, 100 KM), pa tudi z 2,3-litrskim dizlom (65 KM).

Novi 1,8-litrski štirivaljni nastal iz 1,6-litrskega motorja, ki ga poznamo iz ascone in iz kadetta: torej ima aluminijasto prečnatočno glavo, odmično gred v njej, pa elektronski vžig in digitalno ravnanje prostega teka pri 700 vrtljajih v minuti. Njegova odlika je ugoden navor 143 Nm ob razmeroma nizkem območju 3000 do 3400 vrtljajev v minuti. Torej je navor na uporabno prožnost, pa tudi na manjšo porabo goriva. Med pettisočkilometrsko

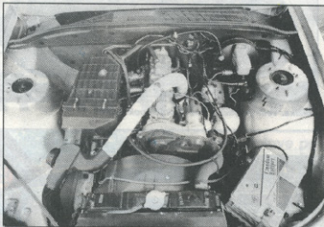
Opel Rekord 1.8 S 16V  
 Opel Rekord 1.8 S 16V  
 Opel Rekord 1.8 S 16V





preskušnja smo izmerili povprečno žejo 10,1 litra na 100 kilometrov, seveda z opombo, da so bili to večidel ostro voženi kilometri. Ob zmernejših vožnjah je poraba goriva upadla tudi pod 9 litrov, ob dolgotrajnejših drvenjih po avtomobilskih cestah pa je segla malce čez 11 litrov goriva na 100 kilometrov v povprečju. Ob tem velja: motor je zares ugodno prožen, pa tudi dovolj živahen, da je povsem kos 1115 kilogramom celotne teže vozila. Testni avtomobil je bil opremljen s petstopenjskim menjalnikom, ki je sicer za doplačilo – in po našem mnenju vreden svojega denarja. Ne le to, da je ročica, ki mu strože peresno lahka, tudi trušč motorja in, seveda, poraba goriva ob največjih hitrostih zavoljo dolge pete prestave močno uplahneta. Nekaj težav smo imeli le s hladnim motorjem. Startna avtomatika v uplinjaču očitno ni povsem kos nalogi, pa motor, dokler je hladen, nemirno teče in med postanki pred križišči rad ugaša. Ko se povsem ogreje, težave izginejo.

Sicer pa: opel rekord 1,8 S je z dvema osebamama v avtu in s polno posodo goriva pospešil z mesta do 100 kilometrov na uro v 14,2 sekunde, naša največja izmerjena hitrost pa je bila 170 kilometrov na uro.



Novo: moderen štirivaljni na hidravličnih nosilcih



Oba rezultata sta malce slabša od tovarniško obljubljenih števk. Pač pa je bila meritev prožnosti (v peti prestavi od 60 do 120 kilometrov na uro: 33,3 sekunde) nedvomno ugodna.

Če zdaj nalašč pozabimo na muhavost uplinjača, velja: tudi novi motor je značilen Oplov izdelek: hočem reči, da je nezahteven glede vzdrževanja, nezapravljiv glede motornega olja in goriva, obenem pa do-

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiriktaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 84,8x79,5 mm – gibna prostornina 1796 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 66kW (90 KM) pri 5400/min – največji navor 143 Nm (14,6 kpm) pri 3200/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – padičotni uplinjač GMF varajet II, s samodejnim čokom – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 630 W – brezkontaktni tranzistorški žvig

voj zmogljiv, da je rekord z njim v nosu lahko tudi hitra potovalna limuzina.

## TOGI ZADEK

In če potujete po avtomobilskih cestah – toliko bolje! Njim je rekord tudi namenjen. Saj pri podvozju niso naredili nič takšnega, kar bi ga lahko bistveno razlikovalo od rekordov, ki smo jih poznali doslej. Malce so uglasili prednje vzmeti, rahlo spremenili volansko geometrijo in vstavili progresivnejše zadnje vzmeti. Torej se prednji kolesi posamično opirata na vzmetni nogi in prečna vodila, pogonski zadnji kolesi pa sta priviti na klasično togo premo z vzdolžnimi vodili in stabilizatorjem. To ni nič hudega, dokler je cesta gladka, povečini ravna in suha. Da pa so toge preme – in tale, pri rekordu ni nikakršna izjema – le stežka kos robatim gubam na tleh in ostri vožnji, predvsem skozi ovinke s slabim oprijemom koles, že dolgo vemo. Rekordov zadek je poskočnejše sorte in s togimi navadami. Krotiti ga je potrebno z naglim odvzemanjem volana in s pravočasnimi reakcijami na pedal za plin. Kdor uživa med bočnim drsenjem, ta že ve, kako ravnati. Kdor pa vožnji ni kos do tolikšne mere, mora imeti vsaj občutek, kaj in koliko sme. Pri tem mora vedeti tole: da bo rekord prvi hip

in ob pretirani hitrosti v ovinku silil z nosom navzven. Takoj potem, ko ga voznik prisili v cestno krivuljo, pa oplete z zadkom. K sreči je volan primerno neposreden in lahkoten, da je vozilo moč ujeti. Ob tem so tudi zavore dovolj učinkovite, da se je nanje povsem moč zanesti. Zato pravim: rekord ni namenjen tistim voznikom, ki obožujejo športno vožnjo in se ne morejo odreči cestnemu dirkaštvu (to je, žal, zaradi znanih vzrokov pri nas vse manj v modi). Je pa dovolj uglajeno vozilo za varno in hitro vožnjo po ravnejših in gladkih cestah. To pa je – navsezadnje – tudi tisto, kar od oplov v tem avtomobilskem razredu pričakujemo.

Torej je tudi najnovejša ponudba tipičen opel rekord. In ker je modernejši, pa lepši kot je bil, s kupci zagotovo ne bo imel težav. Nočejo vsi ekstravagantnih, divjaških in dragih avtomobilov! Rekordove značilnosti so neupadljivost, vzdržljivost, udobnost, pa predvsem dovolj avtomobila za pripadajočo ceno. In nič kaj v dvomih nisem, da se bo novi rekord spet povzpел v rekorderstvo. Vsaj med njim podobnimi avtomobili!

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 Jx14 – gume 185/70 SR 14 (continental TS)

**Voz in obese:** limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija (Cw=0,36) – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – zadaj toga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, natezne opore, stabilizator, teleskopski blažilniki – dvokrožni zavorni sistem, servo, omejevalnik moči zadaj, spredaj kolturne, zadaj bobnaste zavore, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med

sedežema – volan s kroglicami, prestava 22,4:1, 4,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,652 m – širina 1,726 m – višina 1,420 m – medosna razdalja 2,668 m – kolotek spredaj 1,435 m, zadaj 1,412 m – rajdni krog 11 m – teža praznega vozila 1115 kg – dovoljena obremenitev 540 kg – dovoljena teža prikolice brez zavore 535 kg, z zavoro 1000 kg – dovoljena obtežba strehe 80 kg – prtlačnik (normno) 490 litrov – posoda za gorivo 65 l

**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 173 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 14,0 s – poraba goriva (ECE): 10,7/6,3/8,4 litra goriva super na 100 km