

Opel rekord 2.0 E berlina

# Zelo dober rekord

Vprašanje: kaj je precej ceneje od mercedesa, a skoraj nič slabše od njega? – Odgovor: opel rekord 2.0 E berlina! Pa če verjamete, ali ne!



Mnogi ljudje še zmeraj mislijo, da so opli dolgočasni avtomobili in da se ob njih spodobi zehati. Pa si drznem razložiti, da to že nekaj časa ni več res, še posebej pa od predlanske jeseni, ko so predstavnili deseto generacijo rekordov. Ti so sicer še zmeraj trdno v srednjem avtomobilskem razredu (zato je primerjava z mercedesi malce za lase privlačna, to je že res!), ampak so pa prepričljivo dobri – čeprav so še zmeraj konfekcija. Dobra plat se na ves glas izkaže, če je rekord – berlina, kar pomeni, da je tudi bogato opremljen.

Opel rekord 2.0 E berlina smo vozili zaradi pomote. Pomota je bil rekord 2.0 S (test, Am 1978/12), ki so ga pred našo preskušnjo pozabili

prebuti in očistiti. Ampak, če tovarni ni vseeno, kaj menijo o njih avtomobilskih kupci, ji tudi ni vseeno, kaj piše o njih. In so na test ponudili boljši rekord.

## SREBRNA LIMUZINA

Da se tako velikemu avtomobilu podajo štiri vrata, smo vedeli že zadnjič, ko je imel testni avto samo dvoje vrat. Da obleka naredi tudi avto, ne le človeka, smo spoznali zdaj, ko smo vozili bogato opremljeno berlino. Opel – kot še marsikakšna tovarna na svetu – ponuja svoje izdelke po receptu »daj-dam«: za več denarja več muzike. Torej je razumljivo, da so kupci z globljimi (in polnimi) žepi na boljšem. Je pa to dobro tudi za tiste, ki jim ni za razkošje, temveč le za prevoz.

Manj odstejejo in se vozijo le s tistim, kar je za vožnjo potrebno.

Rekord 2.0 E je bil srebrno sive barve, kar za to različico ni pravilo, je pa lepo. Ta barva pristaja in si podaja roko s platišči iz lahke kovine, ki so pri »berlini« všteti v ceno. Ob tej stilni kombinaciji je oblika celotnega avtomobila vpadljivojša in tudi prejšega. Rekel bi, da srebrni rekord s srebrnimi platišči prej »pade v oči« mimoidočega. In mnogi prištejejo takšno upadljivost med poglavitne lepe lastnosti.

Tudi znotraj je ugodje večje: preproge v tem avtomobilu se



niso mečkale, sedežne prevleke so iz boljšega blaga kot v rekordu 2.0 S in obroč volana z zajetnima dvojnima prečkama je prijetnejši. Žal pa je tudi v berlini vozniku namenjena ura namesto merilnika vrtljajev in nad sredinsko konzolo je še vedno preveč slepih stikal, ki so namenjena doplačalni opremi. Več vredno je pa zunanje vzvratno ogledalo, ki ga je v berlini moč nastavljati od znotraj.

Zdaj ponovim dosti od tistega, kar velja za vse rekorde: prednja šipa je močno nagnjena in zaradi nje je notranje ogledalo bliže očem kot v drugih avtomobilih — tega se je treba privaditi; sedeži so potovalno udobni, niso pa športno oprijemajoči, kar se izkaže že na prvem ovinku; voznikovega sedeža ni moč ničesar očistiti — razdalje volan-pedala-pre-

stavna ročica so v razmerju, ki takšnemu avtomobilu pritiče.

Nasplih je v tem avtomobilu veliko prostora in ob štirih vratih se udobje za potnike z zadnje klopice močno poveča. Nedodelan ostaja le prtijažnik, ki so mu celo v bogatejši izvedbi namenili le tanko polivinilasto prevleko ta pa se zmakne in zmečka že pod najblažjim tovorom. Rezervno kolo je ob strani in to je dobro. Tudi drobnih vrtin za drobno šaro je pod zadnjim pokrovom dovolj. Žal se tam zbira tudi umazanija.

Dosti več veselja je pod prednjim pokrovom, ampak že

preden ga »odpremo«, lahko rečem, da so novi rekordi prikupnejši od prejšnjih. Čeprav so še zmeraj konfekcija, bi jih lahko prodajali tudi v butikah. Hočem reči, da premorejo veliko mero dobrega značaja in se lahko samozavestno postavijo ob boka svojih tekmecev. Ti so pa: audi 100, alfetia, Fordova granada, renault 20 TS, BMW 520 pa tudi najšibkejši citroen CX, če omenim samo nekatere. Rekordi so tudi tiste sorte avtomobili, pri katerih se vrata in pokrovi tiho in ubogljivo zapirajo in pri katerih tudi vse drugo zasluži oznako »natančna izdelava«.

## HVALIMO

- prostorna notranjost
- prijetno počutje
- dobra vidljivost
- preskušen, nezahleven in zmogljiv motor
- lastnosti zrele li-muzine
- pregledna armaturna plošča
- dobri žarometi
- zanesljive zavore
- dobra končna obdelava

## GRAJAMO

- prekratek pomik vozniskega sedeža
- v zgornjih območjih hrupen motor
- nedodelan prtijažnik
- »poskočen« zadek

Oplove motorje in način, kako prenašajo moč na kolesa, ne bom nikdar povsem doumel. Saj ne, da ne bi razumel tehniški ustroj in vloge, ki jih pri tem igrajo posamezni deli, pač pa mi ne gre v glavo, kako da v oplih ni čutili moči, pa čeprav je te v izobilju in se izkaže tudi v izmerjenih rezultatih. Toda vozniku, ki priganja opel, pa naj bo to dirkaški



Armaturna plošča je mešanica tako imenovanega »american style« in nemške redoljubnosti. Zato je malce pusta, a pregledna

**Cena:** 15.515 DM in 227.400,75 dinarjev  
 Osnova za izračun rep. in davka:  
 203.029,15 din  
**Zavarovanje:**  
 obvezno: 2227 din  
 kasko brez franšize: 29.317 din  
 kasko s franšizo 4000 din: 7315 din  
**Cestnina:** 1500 din  
**Proizvajalec:** Adam Opel AG, Rüsselsheim-am-Main, ZR Nemčija  
**Generalni zastopnik in prodajalec:** Avtotehna, Ljubljana, Titova 36; podružnice v Beogradu, Zagrebu, Sarajevu, Skopju, Splitu in Reki

kadet GT/E ali rekord berlina s 110 KM v motorju, se vselej zdi, da poskočnost lahko kar odpiše, da je opel pač manj temperamenten kot kak drug, enako močan avtomobil. Nič od tega! Za rekord 2.0 E obljubija tovarna spodobne zmogljivosti, ki niso laž, saj smo jih preverili na letališki stezi.

## »E« KOT VBRIZGAVANJE

Motor rekorda E je pravzaprav enak motorju v rekordu S: pri gibni prostornini in pri zasnovi ni nikakršnih razlik. Toda »E« pomeni elektronsko vbrizgavanje goriva. Na račun takšnega polnjenja, večje

trošti (na že ustaljenih testnih razdaljah) kot pičlega pol leta prej s šibkejšim rekordom, sta bili poprečni porabi goriva na obeh testih povsem enaki: 12,3 litra na 100 km. Elektroniška, saj ne gre za velike razlike v močeh, torej ni vredno stroškov, da bi inženirji prilagajali prestavna razmerja. Majcena razlika, ki se izkaže šele pri risanju diagrama, gre na račun manjšega obsega gum, ki se pri rekordu 2.0 E ponašajo z nižjim presekom. To je pa tudi vse: voznik nima težav ne z izbiranjem prestav, ne s pretikanjem. Motor je tudi ob niž-

Tudi menjalniki so pri vseh rekordnih – ne glede na motorje – enaki. To ni nič slabega, saj ne gre za velike razlike v močeh, torej ni vredno stroškov, da bi inženirji prilagajali prestavna razmerja. Majcena razlika, ki se izkaže šele pri risanju diagrama, gre na račun manjšega obsega gum, ki se pri rekordu 2.0 E ponašajo z nižjim presekom. To je pa tudi vse: voznik nima težav ne z izbiranjem prestav, ne s pretikanjem. Motor je tudi ob niž-

## KAJ PRAVI ONA?

*Prestični avtomobili so ji všeč in rekord berlina je bil – zaradi opreme in barve – videti prestižen. Štiri vrata so več vredna od dvojih, pa tudi laže jih je odpirati. Za volanom se dobro počuti, servo volan ji je v pomoč. Težave ima pa – kot pri vseh opih – z zaporo vratne prestave in z odklepanjem prtljažnika. Pa tudi nasploh je z njo takole: kadar je avtomobil večji, je raje sopotnica, lo v majhnih avtomobilih uživa kot voznica. Ženska izbirčnost, pač!*

zini pa takšen način vožnje pristoja.

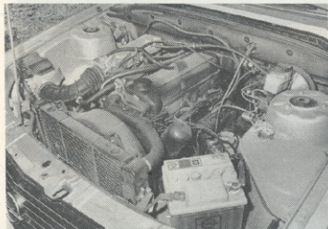
## ŽIVLJENJE V NJEM

Če pozabim, da sem moral voziti s pretirano skrčenima nogama, je (voznikovo) počutje v tem avtomobilu dovolj zrela za ta razred. Berlina omogoča (ročno) nastavljanje višine voznikovega sedeža (električno sodi k doplačilom!), testni avto pa je postregel še s servo napravno volana, ki sodi sicer k dodatni opremi, zato jo tudi nismo zapisali k tehniškim podatkom. Je pa s to napravno volan mnogo lahkotnejši in zaradi tega tudi z manj zavrtljaji od ene do druge skrajne točke. Lahkotnost se



kompresije in višjih vrtljajev postreže motor rekorda 2.0 E s 110 KM (pri 5400/min), kar je za 10 KM več kot pri različici S. Malce ugodnejši je tudi navor, čeprav prožnost ni glavna odlika tega motorja. Slavo si Oplovi motorji kujejo predvsem na račun preizkušnosti, vzdržljivosti in nezahtevnosti. Tudi najmočnejša rekordova različica ni namenjena cestnemu dirkanju, ampak dovolj živahnemu, dovolj hitremu in dovolj tihemu prevažanju – v okviru vsakdanjih, predvsem družinskih, potreb.

Med večkratnimi zaporednimi meritvami največje hitrosti smo zabeležili poprečje 180 km na uro, kar je precej več od dosežka rekorda 2.0 S, pa tudi številke z merjenja pospeškov so bile tokrat manjše. Čeprav smo vse čas preskušnje dosegli znatno večje poprečne hi-



**Trpežnost pod prednjim pokrovom: na račun elektronskega vbrizgavanja goriva tudi več moči**

jih vrtljajev dovolj časa kos ukazom s pedal za plin, tako da vozniku ni treba kar naprej

segati po prestavni ročici. Pa, saj sem že rekel: rekord, tudi berlina 2.0 E, ni športnik, limu-

izkaže med počasno vožnjo, krajša prestava pa med hitrim vjuganjem.

Novi rekordi so prvi rekordi z vzmetnima nogama ob prednjih kolesih in to je, če se spomnim starejših letnikov, ugoden napredek. K sreči je bil rekord tokrat obut v pasaste michelinke, ki poskrbijo za veliko zanesljivejši stik s cestiščem in za dosti prijetnejšo vožnjo kot zimске gume, na karkšnih smo preskušali rekord S. Ne le udobje, tudi zanesljivost med ostrim in hitrim vjuganjem je na račun teh gum veliko večja. Res pa je, da rekord kljub vsemu ni skočil iz kože – skaka po njegovem zadku, pod katerim je še zmeraj toga prema. In kot vemo, toge preme ne marajo grbastih cestišč, še posebej ne, če so tla makadamska in nagnjena proti jarku. Zelo hitra, skorajda



NOTRANJE MERE (predni sedež v zadnji legi) v cm: širina pri komolcih spredaj 145, zadaj 143; širina prednjega sedea 80, zadnje klopi 139; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala prtič. 172; pomik prednjega sedea 15; uporabna prostornina prtljavnika (merjeno s kockami) 436 dm<sup>3</sup>

## TEHNIŠKI PODATKI

**Motor:** štirivaljni – vrtilni – štirilistni – namočen vzdolžno nad prednjo ramo – vrtilna in glb 95,0 x 69,8 mm – giba prostornina 1978 kubičnih – kompresija 9,4:1 – največja moč 110 KM (81 kW) – DIN pri 5400/min – največji razpored 16,2 km/h (162 km/h) pri 3000/min – ročnica gred v 5 letajih – odmična gred v glavi (vignja) – elektronsko vrtoglavčarje goriva (bosch L-jetronic) – mazanje pod pritiskom, ojni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 600 W – svečnice bosch W 200 T 39 ali AC 42 FG

**Prenos moči:** motor spredaj pogarja zadnji kolesi – enokolovna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na levi – prestavna razmerja 3,640; 2,120; 1,326; 1,000; vzvratna 3,522; diferencial s hrapavim zobogledjem, prestava 3,67:1

**Kolesa:** platišča 5 1/2 J x 14, iz lahke kovine – gume 185/70 HR 14 (mehanični – pritisk upravlja in zadaj 1,8 bara

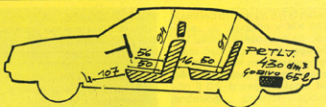
**Voz in obesa:** limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samonosa karoserija – prednji kolesi na posamičnih obočaj, vzmetni rog, pred na vošču, rahleste opore, stabilizator – zadaj toča prema, vzodna vodila, vijaki, vzmeti, Panhardov drog, teleskopski blažilniki

**Zavore:** dvokrožne – servo – spredaj kolirna, zadaj bobnaste – omejevalnik moči na zadnji kolesi – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – ročica med sedežima

**Volan:** s krogljastim prenosom – prestava 20:3:1 – 4,5 zavrtajaja od ene do druge krajne točke – varnostni drog – radni krog 10,8 m

**Oprema:** dvostopenjski bisarinski s prekinjalnikom – elektronski brizgalica za prednjo lužo – ogrevalna zadnja luža – od znotraj nastavljivo zunanje vzvratno ogledalo – avtomatska varnostna panova in vrtglavka spredaj – blago na sedeh in predstavi – varnostne utropljake – luči za svrabilno vožnjo – halogeni žarometi – zaščitne letve na bokih – obroč volana s štirimi prečkami – vžigsko nastavljanje vzvratnega sedea

**Mere in teže:** dolžina 4,593 m – širina 1,728 m – višina 1,426 m – masovna razdalja 2,668 m – kotnik spredaj 1,439, zadaj 1,412 m – najmanjša razdalja od tal 0,14 m – prostornost

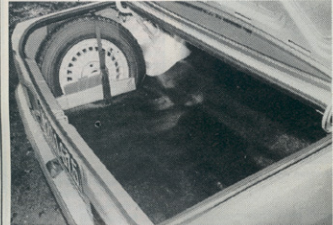


dirkaška vožnja z rekordom je še najbolj podobna krotelju razigranega konjčiča, ki voznika sicer ne vrže iz sedla, hoče pa, da bi ga bilo vsaj malo strah. Takšna vožnja je za samotnik vse prej kot prijetna, saj večidel ne verjamejo, da se bo srečno končala. Avtomak rekord zahteva od voznika le malce vaje in spretnosti, da ga zapodi v ovinek s polnim plinom in v šele potem rešuje, kar se rešiti da. Naj povelje, da smo z rekordom pogosto drveili – vrnilo smo ga za brez vsake praske. Saj smo navajeni zadkov, ki silijo navzven, pa tudi vzmetenja, ki v takšnih razmerah vozniku prav nič ne pomagata, ker je premehek. Rekord se rad nagne, če je polno

obloženo; če je pa prazen še rajše poskoči, kar spet ni dobro. Pa tudi nevarno ni!

**Opel rekord 2.0 E berlina je tiste sorte avto, ki ga je prijetno voziti in imeti. Ni takšen, da bi vozniku sproti požir vsak dan, pa tudi takšen ni, da z njim ne bi mogli na zahtevno dolgo pot. Tam, kjer je doma, osvaja tudi s ceno, pri nas je pa za glede tega dosti manj simpatičen. Škoda, ker je dober avto.**

MARTIN ČESENJ  
Foto: JANEZ ZRNEC



Varčevanje v prtljavniku: sveta preproščina, ki meji na malomarnost

na prtljavnika (tovarna) 480 litrov – teža praznega vozila 1120 kg – dovoljena obtežba 480 kg – dovoljena skupna teža 1600 kg – dovoljena teža priklopa brez zavore 585 kg, z zavoro 1500 kg

**Vzdrževanje:** posoda za gorivo 65 litrov – karter s filtrom 3,8 litra – hladilni sistem z grelnikom 6,3 litra – diferencial 1,2 litra – menjalnik 1,1 litra

**Zmogljivost:** teoretična hitrost v četrti prestavi pri 1000/min 31,4 km na uro – teža na moč: prazno vozilo 19,2 kg/kW (13,8 kg/kW), polno vozilo 14,5 kg/kW (10,7 kg/kW) – največja hitrost 179 km na uro (tovarna) – poraba: od 0 do 100 km na uro 12,6 l (tovarna) – normalna poraba goriva po DIN: 6,4 litra na 100 km

## NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 16.000 km. Meritve z dvoma osebama in s polno posodo goriva.

**Največja hitrost:** 180 km na uro

**Pospešek:**

0-40 km na uro:	2,9 s
0-60 km na uro:	5,1 s
0-80 km na uro:	8,0 s
0-100 km na uro:	12,1 s
0-120 km na uro:	16,3 s
0-140 km na uro:	20,4 s
0-160 km na uro:	24,8 s
0-180 km na uro:	29,3 s

**400 m brez zaleta:** 17,9 s (končna hitrost 121 km na uro)

**1000 m brez zaleta:** 34,5 s (končna hitrost 150 km na uro)

**Prežetost:** kilometar z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi: 38,7 s (končna hitrost 139 km na uro) Poraba goriva (v litrih na 100 km):

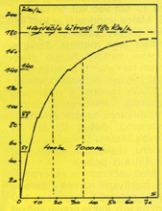
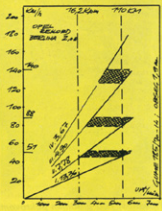
na navedenih cestah 10,7 l (do 100 km na uro, ostrioma 15,6 l (ostra vožnja); na avtomobilski cesti: 12,3 l (poprečno: 120 km na uro); ostrioma 18,3 l (poprečno: 100 km na uro).

**v mestu: 10,5 do 14,0**

**Najmanjša poraba na litru: 13,2 litra na 100 km**

**Poraba olja: 0,2 litra na 1000 km**

**Natančnost merilnika hitrosti:** kazalec na 80, resnična hitrost 89 km/h; kazalec na 100, resnična hitrost 99 km/h



Štirivaljni z odmično gredjo v glavi polni elektronska naprava za vrtoglavčarje goriva, kar je poleg zidane kompresije in poveljnih vrtiljav, glavni prispevek k večji moči, torej k 110 KM. Med meritvami na letalski stazi mimo pretrjavali z vrtiljavi; pretrkali smo pri števici 6000, kar pomeni v posamičnih prestavih resnično hitrosti 51, 88 in 140 km na uro. To je le za sponzoriranje enaka, različna gre pa na razum drugačnih gum. Največjo hitrost doseže rekord 2.0 E v dovolj varnem območju motorja, da je z njim moč dolgo časa drveiti.