

Opel zna delati nezahtevne, trpežne in simpatične avtomobile. Če v petih letih prodas milijon in stotisoč enakih vozil, to nekaj pomeni: da je avto ljudem všeč – ne le po tistem, kar daje, tudi po ceni!

Rekordov rekord gre na račun prednika najnovejšega rekorda. Tega so izdelovali od leta 1972 do lani. Zdaj je na vrsti nov model (z istim imenom), ki je v marsičem boljši. Takšen, kot je bil na testu, stane v nemških trgovinah okroglih 16.000 DM. Prinas je za marke cenejši, z dinarji vred pa dvakrat dražji. Tačko je v trenutku ob eno od poglavitnih dobrolastnosti.

Ne spominjam se, da bi kdaj dobili na test tako slabo praviljen avtomobil, kot je bil takrat opel rekord z Dunaja. Že na prvih kilometrih avtomobilske ceste smo preklinali zimske gume, ki se pozni pomladi zagotovo niso več podale, poleg tega pa so bile na vso moč neuravnotežene, da se je avto tresel in hruomej kot tovornjak. To je pričol uhud udarec, kajti hkrati s podvozjem se stresa tudi vsa karoserija in čeprav vemo, da je spodobno obut rekord povsem uglanjena limuzina, zopirnih občutkov vseeno ni moč kar tako pregnati.

V prtljažniku smo našli zdobjeno steklenico in v isti sapi dognali: prtljažnik je malomorno obdelan, cenena obloga dna se mečka pod tovorigom, drobnjarje pa se razletijo v stranske „žepe“, ki sta obe morativno prizvabili zbirališče vlažne umazanije.

Nič bolj natrano položene niso preproge v prostoru za potnike, vsaj tisto pred voznikovim sedežem smo morali vselej ravnat z nogami – da se ne zapletala v pedale. In pol pelenik je dosti laže izvleči, kot pa ga znova namestili na njegovo mesto. Tudi sicer je prenizočno nameščen in voznik med pretikanjem pre-

# REKORDER MED DESETIMI REKORDI

**Deseti rekord v petnajstih letih je najnovejši Oplov adut na trgu srednjevelikih avtomobilov – Kupce osvaja z modernejšo obliko, prostornejšo notranjostjo in z zanesljivejšo lego na cesti – Je pa še vedno opel, od vrha do tal!**



stavne ročice vselej butne ob tistega, ki bi rad z desnega sedeža otrezel pepel; naj bo ruka sopotnice še tako nežna, umazanja se razsuje v predal za drobnjarje.

Sicer pa je najnovejši rekord jubilejni – že deseti! – opel s tem imenom, če štejemo od prvega rekorda, letnik 1953 dalje. Pogosta menjava oblike (oblike precej večkrat kot zasnove!) je Oplova hišna navada, ki diši po ameriškem načinu ponudbe, do General Motorsa sem. Najnovejša spremembra pa je še posledica čiste resnice, da so tudi nove granade in novi audiji 1000 na primer všeč širokemu krogu kupcev in (na tujem) dostopne

veliki množici žepov. In zdaj je treba priznati, da je bila lanska Oplova poteza utemeljeno premišljena pa tudi uspešna.

Ze po kratki vožnji tik pred uradno premiero (vozili smo, Am-1977/18) smo zapisali: novi rekord je modernejši, lepši in prostornejši. In to je za tiste, ki kupujejo rekorde, dovolj. Kdor bi se rad športno vozil, bo segel po BMW ali alfteti; kdor je razvajen na udobje, bo izbiral še med peugeotom 504, austiniom princesson, citroënom CX in renaultom 20 TS; in kdor hoče zimsko klenost, bo kupil volvo ali saab 99. Vsi ti avtomobili stojijo včrtic z rekom – mercedesi, celo najmanjši, pa so že vsaj pol

razreda nad njim. To tudi pri Opalu dobro vedo!

## POSODOBLJENA TRADICIJA

Novi rekord je še zmeraj opel od vrha do tal: tako občuti voznik, ko sede k volanu, tako občutijo tudi potniki na zadnji klopi, saj sta zadnji koliesi še zmeraj nataknjeni na togo premo. Res pa je, da je novi rekord precej lepši od prejšnjega in da je ob skoraj enakih zunanjih merah v njem občutno več prostora. Prednji del avtomobila je rahlo zasipljen (klinaste oblike so zdaj modernej!), s prisekanim no-



*Rekordova notranjost je licna, dovolj prostorna, a za oči in današnje čase malce pretoga; kaže, da na račun ameriškega zgleda in nemške starokopitnosti. Pa tudi na račun razmeroma skope opreme, ki pripada tej različici.*

som – kot pri asconi – in s polnočno prednjim šipo, ki se preko strehe prevesi v čokat zadek. Pritjažnik je prostoren, z rezervnim kolesom ob strani, kar je pripravno in z zatičem pokrova, ki se odpre le s ključem, kar je zamudno.

Rekord je limuzina in zato mu dvoja vrata (testni avtol) ne pristojajo. Čeprav je med prednjima naslonjaloma in zadnjo klopoj dovolj prostora za noge, je plezanje tjakaj le za športnike. Še teže pa je spet priti ven.

Izmed treh možnih oprem (osnovna, L in berlina) smo preskušali srednjo – po bogastvu in ceni. Reči moram, da je

dosti manj navdušujoča od različice S-berlina, kakršno smo vozili ob rekordovem krstu. Ta je imela kvalitetnejše prevleke sedežev, in popolnejsjo armaturno ploščo. Tokrat pa smo se morali zadovoljiti le z merilnikom hitrosti, števcema kilometrov ter merilnikoma temperature hladilne tekočine in goriva. Tudi med stikali so

bila štiri »slepa« in zaradi tega se je armaturna plošča zdela malce suhoparna. Čeprav je licno in pregledno oblikovana in sodi zaradi nje zdaj tudi rekord med tiste nove automobile, pri katerih so si voznikovi delovni prostori med seboj podobni.

Voznikovemu položaju zamerimo le to, da sedeža ne

more odriniti dovolj daleč nazaj; sicer pa ima pripravno nameščeno vse, od volana in prestavne ročice do ročic ob volanu in tisti, nad sredinskim grebenom, ki ravnajo ogrevanje in zračenje.

K prednjima sedežema sodijo avtomatska varnostna pašova in nastavljiva vzglavnika. Rekord ni dirkalnik, zato so sedeži veliko bolj naklonjeni udobni vožnji, kot pa bočnemu drsenju – hočem reči, da na ovinkih teles ne oprimejo dovolj.

Prednja šipa je – kot pri vseh oplih – tako zelo nagnjena, da (visokega) voznika to moti. Predvsem se mora privideti, da je notranje vzvratno ogledalo kljub povsem odrinjenemu sedežu še zmeraj zelo blizu njegovih oči.

Po prostornini in opremi je novi rekord torej uspešnejši naslednik starega: to je udobna limuzina, s katero je mogoče potovati, je pa z vozniškega sedeža tudi dovolj pregledna za vsakdanje mestne vožnje.

Z rekordom pri parkiranju ni težav. Še lahkotnejši pa bi bil servirajočevalnikom volana, ki sodi k doplačilom takoj kot še dosti vabiljivih (in dragih) elementov opreme: prednje in zadnje megleinke, športni volan, dodatni merilniki, električna naprava za dviganje in spuščanje vozniškega sedeža in tako naprej. Rekord, ki bi



Cena: 12.680 DM in

191.357,35 dinarjev

Osnova za izračun  
rep. in obč. davka:  
172.339,50 din

Zavarovanje:  
obvezno: 1614 din

kasko brez franšize:  
26.278 din

kasko s franšizo 4000  
din: 6401 din

Cestnina: 1500 din

Proizvajalec: Adam  
Opel AG, Rüsselsheim-  
am-Main, ZR Nemčija

Generalni zastopnik  
in prodajalec: Avtotehnika,  
Ljubljana, Titova  
36; podružnice in Beogradu,  
Zagrebu, Sarajevu,  
Skopju, Splitu in  
Reki



bil opremljen z vsemi podrobnostmi iz tovarniškega kataloga dodatne opreme, bi se brez težav meril tudi z limuzinami, ki slovijo po prestižu.

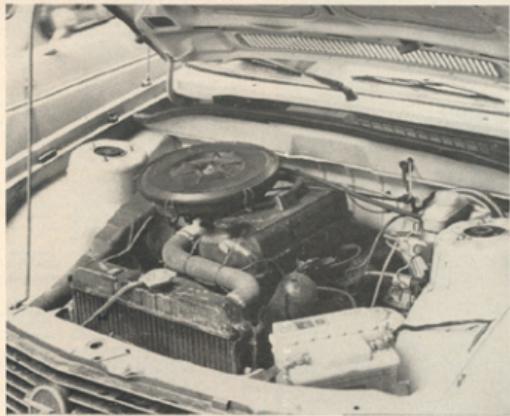
#### **S<sub>e</sub> ZA 100 KM**

Če piše na rekordu »2.0 S«, se takoj ve, kakšen motor ga poganja. To je dvolitrski štirivaljnik (takšnega kot je, so prvič posadili v rekord leta 1975) s 1979 kubiki gibanje protornine in z največjo močjo 100 KM pri 5200/min. Te moči voznik ne občuti tako kot na primer v enako močnem in dosti bolj poskočnem beermeju. Tudi pri drugih Oplovih motorjih se zdi, da niso razpoloženi za ostre pospeške v krizičnih ali za dirkaško prigaranjanje na odpitnih cestah. Tudi menjalnik je preračunan tako, da rekordu celo pri ostem štartu gumi na asfaltu zlepa ne zavilita, pač pa je moč dolgotrajno drveti z največjo hitrostjo, pri tem avtomobilu s 173 km na uro. To pa je toliko kot oblijubila tovarna.

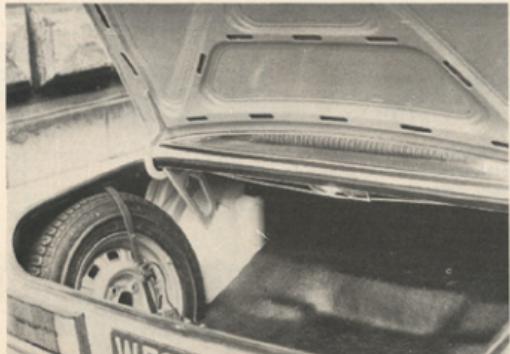
Seveda veljajo vse izmerjene vrednosti za testni avto v zimskih gumenih in mislimo, da bi bil rekord z običajnimi pasastimi gumami hitrejši in poskočnejši.

Motorju najbolj zamerimo hrup. Ta se stopnjuje v vrttjaji in je nad območjem največje moči že naravnost neznosen.

Res pa je, da priganjanje čez to mero ne prinaša dobika, saj je vožnja z opom veliko prijetnejša, če voznik izrablja razmeroma veliko prožnost motorja in tudi pri zmerno ve-



*Tri leta star motor deluje, kar najbolje more: kot nalašč za tiste, ki pričakujejo zanesljivost in malce manj po godu tistih, ki bi radi športno drveli*



*Prtijažnik: preveč preproščine za ta razred in za to ceno. Polvinilasta obloga na dnu se mečka, grba na sredi je kriva, da kovčkov ni moč pripravno zložiti (vsi posnetki J. PUKŠIČ)*

likih hitrostih vozi v višjih prestavah.

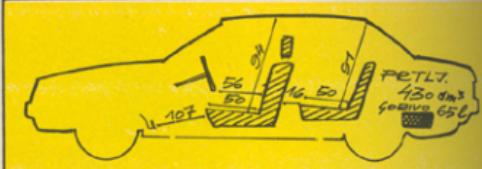
Pohvalimo brezhibno včaganje motorja ne glede na to ali je vroč ali hladen, pohvalimo še natancne gibe prestavne ročice (ob malce zastareli in nepripravnih zapori vzvratne prestave, ki jo je potrebno s prstoma pritisniti navzgor) in pograjamo predolg gib pedala za sklopko, ki je povrh vsega še preblizu pedala zavor.

Mehaniki najbolje vedo: z opovo mehaniko, in to velja tudi za rekord, ni težav. Zato ni čudno, če se za opole odločajo ljudje, ki so z avtomobilom veliko na cestah, a nimajo časa, da bi se z njim pretirano ukvarjali in ga nežno negovali. Odlika torej, ki jo je vredno vztrinjti v spomin.

#### **REKORD NA CESTI**

Z Mc Phersonovo prednjim premo je novi rekord prvi opel z vzmetnima nogama. To je koristen dosežek: nos rekorda je zdaj ubogljivejši, manj občutljiv na udarce s ceste in laže kos težji motorja. Tudi rajdni krog je po novem manjši – kar je v prid okretenosti pri tesnem obračanju. Toda v zadku je še zmeraj toga prema in zaradi nje je rekord še zmeraj poskočnež-. Na gubastem cestišču kolesi odskakujeta in tudi če je cesta ravna, vznikne volanom ne sme mirovati. Letako bo avtomobil obdržal na cesti.

Ampak ker rekord ni za dirkače, mu tega tudi ne gre zameriti. Zmernežem na pedalu za plin se oddolži z varno vozitjo – naj si bo na vijugastih ali



NOTRJALNE MERI: prednji sedež v zadnji legi v cm; širina pri komolčem spredaj: 145 cm; zadnji sprednjega sedeža: 156, zadnji: 146; notranja dolžina do armaturne plošči do zadnjega notrjnega sedeža: 170; pomik prestregja sedeža 15; uporabna prostorska pričlanka (merjeno s kockami) 430 dm³.

## TEHNIŠKI PODATKI

**Motor:** stanjvalni – vrzni – stranski nameščen vzdolžno nad prednjim premesom – vrtilna enota 95,0 x 69,8 mm – gibač prostornina 1.975 cm³ – maksimalna moč 110 KM (158 kW)/DIN pri 5200/min – največja snov: 15,8 kpm (158 Nm)/DIN pri 3400–3800/min – rotaciona gred v 5 letih – edinstvena gred v glavi (vrgna) – padločni regreski uporjanec zemlini 25 mm – sklepni kot 90° – sklepni kot med vrgnami 110° – sklepni kot med vrgnimi 110° – hlajevanje s držalnikom – le-te mestostan le ventilatorskim – akumulator 10 V, 44 Ah – alternator 60 W – svetilki: brezni W 200 T 35 ali AC 42 FS – Prenos modela: motor upredna pogon na zadnji kolesa – enakočasni – vgradnja na zadnjem delu – zadnjih dveh koledarjih – vgradnja vzdolžne zmetnepamernice pod drog (teleskopski blaziniki).

**Zavore:** dvokrožne – servis – spredaji – krogulne zavore: obrobna – omekševalnik moč na zadnjih kolesih – menjavačna ročna zavira na zadnjih kolesih – ročica med sedeži – Volar: vgradnja na zadnjem delu – vgradnja prestava 20,3 : 1 – 4,8 razvijanja od ene do druge napredne ročke – varnostna droga – rajni krog 10,8 m

**Oprema:** dvostopenjski brzilnik s prekinitvijo – vgradnja na zadnjem delu – vgradnja ogrevanja zadnjih krep – zunanjih vzdolžnih ogledal – avtomatska vzdolžna pasova in vzglavnika spredaj – oblogo na sedilini – preproge – varnostne ročice – Mere in teži: dolžina 4.393 mm – širina 1.726 mm – visina 1.400 mm – teža 1.162 kg – največja razdalja od terti 0,8 m – prostorni pričlanki (tovarna) 480 litrov –

neto vozila 1100 kg – dvostopenjski 500 kg – vgradnja na zadnjem delu hitrost 1400 km/h – vgradnja na zadnjem delu hitrost 505 kg – zavore 1500 kg

**Vzdrževanje:** posodba za gorivo 65 literov karber s Nitrom 3,8 litre – klipni sistem z gredico 6,2 litre – diferencial 1,2 litre – menjavni filter 1,1 litre

**Zmagovanje:** končnačna hitrost v četrti prestavah pri 1000/min: 31,4 km na ura – le-te na ura: pravno vozilo 11,0 km/KM (14,8 kg/kW) – polno vozilo 16,9 km/KM (21,6 kg/kW) – napredna ročka: 11,0 km na ura – 12,5 km na ura – zavore: 11,0 km na ura – 12,5 km na ura – normata poraba pri DIN: 9,4 litera na 100km.

## NAŠE MERITVE

Trenutno avto je pred meritvami prevozel 15 000 km načrtovanih v treh letih v sponzoratu porinka.

**Največja hitrost:** 173 km na ura na ura zaleti 3,5 km, popreči strelit meritev), Pospolski:

- 0–40 km na ura: 2,0 s
- 0–60 km na ura: 4,4 s
- 0–80 km na ura: 8,5 s
- 0–100 km na ura: 12,9 s
- 0–120 km na ura: 19,8 s
- 0–140 km na ura: 30,8 s
- 0–160 km na ura: 39,9 s

400 m brez zaleta: 18,6 s (končna hitrost 120 km na ura)

1000 m brez zaleta: 38,0 s (končna hitrost 144 km na ura)

**Prostost:** kilometar z zadnjeto hitrostjo 40 km na ura: 4,8 prestav, 38,0 (končna hitrost 144 km na ura)

**Poraba goriva:** (v literih na 100 km): na navednih cestah 10,5 (izmereno do 100 km naravnih, počasno vozila)

na avtomobilski cesti 12,2 (poprečje 120 km na ura), izmereno 10,0 (poprečje 155 km na ura)

v mestu: 10,7 do 13,9

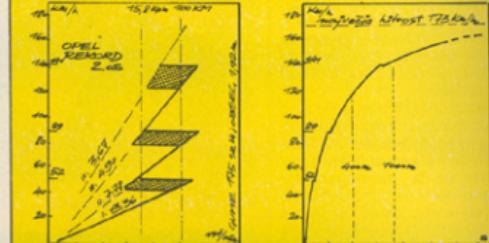
**Preporočena poraba na testu:** 13,2 litera na 100 km

**Poraba olja:** 0,3 litera na 1000 km (izmereno do 100 km naravnih, počasno vozila)

začetek na 60, resnična hitrost 59 km/h, kazalec na 100, resnična hitrost 98 km/h

Birim opelik z odmerno gredjo v glavi imam notranjo 100 km/h. Čeprav voznik s tem ni že prevedel prepričljivo takata se v pristojbo in omogoča vzdolžno vozilo preproga prekritka novozid, potni meni plina pa se odzove s prehitrenim hlajevanjem, da se edu kot bi se stežka dohajal vsej vrtljajo. V testnem avtomobilu je tako meritvena vrtljajevanje, torej simo na cesti pretakali po oboku, ki so ga narekovali ucesa, na prekinitvi progi pa po 6000 vrtljajih v minutu, kar polemen v poskuških prestavah naslednje resnične hitrosti: 52,89 in 141 km na ura. Pretrewanju bez časa je bilo dovolj, da se dosegne resnična hitrost 59 km/h, kar je vredno 100 km na ura. Ugotovili smo, da je le-tak doverljiv, in ga naredili na 100 km na ura. Na 100 km na ura je bil testni avto pač občutljiv, zato so rezultati za spoznanje slabši kot bi običajno občuti.

Tudi pri izračunavanju diagrama smo upoštevali obseg Semperitovih zimskih gum (1,92 m).



## HVALIMO

- prostorna notranjost
- dobra vidljivost
- preskušen, nezahuten v trepožen motor
- lastnosti zrele limuzine
- pregledna armatura plošča
- dobri žarometi
- zanesljive zavore

## GRAJAMO

- prekratek pomik vozniškega sedeža
- hrupen motor, räzmeroma skromne zmogljivosti
- neravno dno prtičnika
- (samo) dvojni vrata
- »poskočen« zadek

je opel. In mirna vožnja je z opom dosti prijetnejša od dirkaškega opteljanja.



Najnovnejši opel rekord je torej najsdobnejši izmed desetih rekordov. Po merah, udobju in zmogljivostih motorja je prav dobro kos tudi zahteven dolgim vožnjam. Ta čas, ko so predstavili že tudi njegovi močnejši in razkošnejši Izpeljanki senator (limuzina) in monza (kupe), novi rekord uspešno nastopa na trgu srednjevelikih limuzin. Ta avto je dobra konfekcija in ljudem je všeč.

MARTIN ČESENJ