

# ADAM DIESEL

V tanku ni tiger, ampak nafta

„Opel rekord 2100 diesel“ je plod lanske jeseni in ima za svojimi bencinskimi vrstniki debelega pol leta zamude. Motor, ki pije nafto in poganja osebni avto, je pravi novorojenček v družini s sedemdesetletno zgodovino; mad motorji s tradicijo, bogato čez milijon primerkov. Nastal je z resnico, da je ob njem kljub smradu precej lažje dihati in ima torej v primerjavi s strupenimi bencinarni dokaj rožnato prihodnost. (Opel ima kajpada tudi namen, poseči na nemško in evropsko tržišče in stopiti na prste Mercedesovim in Peugeotovim dizlom.)

Toda, ko je presekana vrstica med premiero svečano zdrknila na tla, se je marsikomu kolcnolo in je še enkrat, če ne dvakrat razmisli, preden je odštel denar za rekord dizel. Čeprav je ta avto veliko cenejši od mercedesa 220 D in peugota 504 D je pa za približno 2000 mark (in davčne ter carinske dinarje) sočnejši od rekorda 1700 z navadnim motorjem. Torej ja je vesel tisti, ki lahko pozabi, koliko je odštel zanj in misli le na poceni nafto potem, ko se že vozi.

## REKORDI MED SEBOJ

Kakšni so, v novi obleki, smo pisali v Avtu že lani. Zato ne zamerite, če boste kaj od tistega vnovič prebrali! Za oplov dizel velja precej reči, ki smo jih prisodili ostalim rekordom.

Pri porajanju avtomobila imajo inženirji dve možnosti: da ustvarijo nekaj povsem novega, nekaj, kar v tistem razredu še ni, ali pa vztrajajo pri stari formuli in istih kupcih — v upanju, da bo naslednik boljši od predhodnika.

General Motors se, kjerkoli že: v Ameriki, v Veliki Britaniji ali pa v Nemčiji, skoraj vedno posluša drugega načina, čeprav ne vedno z uspehom. Tudi tokrat niso ustvarjali, so le bolj predelovali — in kaže, da so imeli srečo. Po velikosti se je novi rekord vrinil med angleško cortino in nemški taunus, kot lep primer avtomobila, ki ob razmeroma majhni zunajosti ponuja veliko notranjščino. Čeprav je po zunajih merah skoraj do milimetra enak staremu rekordu, se zdí opazovalcem manjši; in to je dobro, seveda razen za tiste, ki ljubijo na oči prestižen avto.

Oblika je „množično“ evropska z rahlim ameriškim priokusom, nekričeča, preprosta in privlačna. Kljub mehkim in čistim oblinam pa je všeč tudi tistim, ki hočejo težak avto. Značilna so velika okna, ki so tudi ob straneh upognjena. Zaradi njih je avto videti nižji.

Torej koristijo lepoti, niso pa praktična: vselej, ko sem med prehitovanjem stegnil vrat, da bi bolje videl mimo tovornjaka, sem z glavo butnil ob steklo. Ob odprtém oknu dež veselo curi na rokav. Oplovci so bili varčni z okraski. Skromne aluminijaste obloge na blatnikih so lepe, širok svetel pas pod vrati, ki se vleče do zadnjega odbijača, pa le podčrtuje nizke boka. Dizel ima — za razliko od rekordov z bencinskimi motorji — še grbo na pokrovu motorja in napis „Rekord 2100 D“ na zadku. Grba je posledica za štiri centimetre višjega motorja. Nosu vozila daje nekoliko naprednejši videz, ki je všeč športnikom; saj mu jo marsikdo zavida, za napis pa mislim, da ga bo veliko lastnikov spravilo v žep, da bi tako prikriji s čim se vozijo. Sicar ne razumem, česa bi se morali pri dizlu sramovati, vem pa da je to navada voznikov, ki imajo mercedese s takšnimi motorji.

## HITRI POČASNEŽ

Glavna značilnost rekorda 2100 D je, jasno, pod prednjim pokrovom. Tam je tudi ves izvor večje teže. Dizel je za 145 kg težji od navadnega motorja, ta razlika pa gre v glavnem na račun 88-amperskega akumulatorja in črpalke za vbrizgavanje goriva. Dodatno težo nosi v celoti prednja prema, ki je zdaj obtežena kot pri šestvaljvem commodoru. In naj takoj povem: če bi kupoval dizel rekord, bi se odločil za servo volan, ki ga tovarna vgrajuje za dodatnih 673 mark. Testni avto je imel navaden volan, ki je pri obračanju okrog vogalov in na parkirščih zahteval močne roke. Zato, da zaradi težjega motorja ne bi bilo treba pustiti vso prtljago doma, so avtomobilu povečali dovoljeno skupno težo na 1685 kg. Kako resno mislijo z naftnim motorjem, so v Ruesseleimu dokazali tudi s kompresorskim dizlom, ki je v posebnem prototipu postavil svetovne rekorde. Čeprav o njem zdaj ni nič slišati (verjetno si inženirji nabirajo izkušnje) pa tak motor v precej bolj nedolžni obliki in v rekordu že navdušuje kuce.

Z dizlom se je tovarna Adam Opel prvič ukvarjala pred devetimi leti, ko so skušali predati 1,9-litrski bencinski motor z odmično gradjo v glavi. Poskus ni uspel, deloma tudi zaradi visokih stroškov, pa so namero opustili. Dizel, kakršnega smo preskušali, je pa rezultat njihovega dela v zadnjih treh letih.

Motor ima štiri valje in 2068 kubikov gible prostornine. Pri 4400 vrtljajih v minuti zmore





60 KM (mercedes 220 D potrebuje za isto moč 200 vrtljajev manj).

Prevzeli so sistem vrtnične komore, pri katerem je zgorevalni prostor razdeljen na dva, skoraj enaka dela: na glavni zgorevalni prostor in vrtnično komoro. Ker je spojni kanal med obema deloma tangencialen na okroglo vrtnično komoro, se zrak, ki priteka, zvrtniči in se tako temeljiteje zmeša z vzbrižanim gorivom. Zato je tudi izgorevanje popolnejše.

Gorivo vzbrižava mehanska rotacijska črpalka, spredno viseče ventile pa krmili odmična gred v glavi, ki jo vrtil veriga. Kot vsi dizli, tudi oplov ni za dirkače. Prožen je in vztrajen, zato ga ni vredno siliti v visoke vrtljaje. Že pri 1800 vrtljajih v minuti, daje 30 KM, ko pa se obrne 2500 krat v minuti (približno 75 km/h v četrti prestavi) doseže največji navor 12 kpm in moč štiridesetih konj. In prav v razmeroma visokem navoru pri nizkih vrtljajih je skrita dizlova moč. Opel je napovedal pospeške, kakršne do zdaj ni dosegal še noben osebni dizel avto in ki močno presegajo zmogljivosti Peugeotovih in Mercedesovih vrstnikov. Ko smo med našimi meritvami pognali avto od 0 do 100 km/h, smo dosegli dve desetinki sekunde slabši čas kot tovarna (tovarniški podatek: 23,5 sekund) vendar to stvari niti malo ne spremeni. 2100 D je zelo živahen dizel. Voznik, ki se ga vsaj malo privadi, tekoče sledi prometu in tudi med prehitevanjem ne tvega preveč. Tretja prestava seže preko 100 km/h, pa tudi četrta še pomaga pospeškom. Seveda pa je potrebno za živahnost vožnjo pogosteje prestavljati. Toda, pozor: pri 4650 vrtljajih črpalka zapahne dovod goriva in prepriči kakršnokoli pretirano vrtenje. To koristi motorju, a lahko nevarno preseneti voznika. Prav zaradi tega rekord tudi ne more drveti hitreje kot 140 km/h (na primer po klancu navzdol), največja hitrost, ki smo jo namenili na ravnem, pa je 138 km/h (4550 vrtljajev v minuti). Kot vsi takšni motorji, tudi oplov zahteva voznikovo prilagoditev: spretno izkoriščanje zaleta pod klanci in pred prehitevanjem, utečeno vožnjo in pravočasno pretikanje navzdol in navzgor, najboljše kar po nareku merilnika hitrosti.

Za doplačilo lahko dobite tudi rekord z avtomatskim menjalnikom. 2100 D automatic nismo preskušali in težko zapišemo karkoli o njem. Vemo pa, da tudi Daimler Benz že nekaj let ponuja avtomatiko za mercedesove dizle, pa je takšnih avtov le malo na cesti in niti taksistov niso ogreli. Res pa je, tudi, da je rekord lažji od mercedesa, kar je avtomatskemu menjalniku v prid. Tovarna je za rekord dizel z avtomatiko zpisala malo slabše pospeške in največjo hitrost 130 km/h.

#### ŠPORTNIKI, ROKE PROČI

Rekordovo podvozje ob preobleki ni doživelo bistvenih sprememb. Prednja prema je sestavljena po že preskušenem receptu General Motorsa. Izboljšali so le geometrijo — pa še to v okviru najugodnejšega kompromisa med „poceni“ in „dobro upravljanje“.

Zadnji premi so ostala dvojina vzdolžna vodila in Panhardov drog, ki so bili osnova že pri starem rekordu. Spominjam se, da so med predstavitvijo novih avtov, omenjali tudi posamične obese, ki so jih menda pripravljali, pa opustili, ker bi avto preveč podražile. Ker je 2100 D težji, ima večja, 14-colska kolesa. Serijsko ga obujajo v diagonalke, na testnem

O čem se dekleta motijo?

O marsičem, in tista,

ki sem ji odprl vrata pred Kranjem,

ker ji je temeljita poltna ploha tekla od las pod obleko

na gola stegna, se je zmotila o meni.

Še dobro ni sedla, me je že ozmerjala: »O, madona, to je pa dizel!

Če bi to vedela, sploh ne bi šla noter.« Kakšno mnenje ima

punca o nafarjih, ne vem, ampak zdi se mi,

da imam prav, ko nočem poslušati čenč na račun

tako potrpežljivega avtomobila,

kot je udobni rekord s tovarnjaškim motorjem.

avtu pa so bile pasaste michelin ZX 175 SR 14, ki jih dobi kupec za doplačilo. Čudno se mi zdi, da pri volanu niso uporabili že preizkušene zobate letve, kakršno imata ascona in manta. Toda rekordu z dizlom pridejo neskončne kroglice kar prav, saj je takšen prenos namenjen težjim avtom. Tudi prestava je pravšnja, še posebej, če volanu ne pomaga servo naprava. Če bi bil bolj neposreden, bi ga bilo med počasno vožnjo težje obračati.

2100 D vozniku na gladki, pa čeprav ovinkasti cesti ne dela težav. Zdi se celo manjši in lahkotnejši, kot je v resnici. To je avto z zelo dobro vzdolžno stabilnostjo, ki zahteva več voznikove spretnosti le v hitrih in ostrih zavojih. Teža nosu sili navzven in voznik mora

volan dodajati. Če je pri tem pregrob in pretirava, bo spodneslo zadek. Tedaj je pa avto že malo težje spraviti k ravnotežju. Toda to se zgodi le, če hočete od njega športno vožnjo, kateri pa rekord dizel zagotovo ni namenjen. Umirjeni vozniki z njim nimajo težav, čeprav sem prepričan, da so rekordi z močnejšimi bencinskimi motorji, še stabilnejši, ker sem med hitrim vjuganjem pogrešal učinek, ki ga povzroči nagel pritisk na pedal za plin, ko konji izvlečejo avto na ravno. To pa velja le za klasično vožnjo z odvezanjem in dodajanjem plina v zavojih.

Razmeroma natančno vodena zadnja premo odprave poslušnost na hrapavih tleh, ko poskoči in odvrže zadek navzven. Nasploh rekord dizel ne mara cestišča s kratkimi

valovi. Na gladkem prične udobna limuzina na takni cesti zoprnost tresti, kar gre pripisati močnejšim vzmetem in tršim blažilnikom, ki so jih vgradili, da so premagali težo motorja. Neprijetno presneti rekord še pri večji hitrosti na avtomobilski cesti: občutljiv je na bočni veter. In če močno pihva, ga je težko prisiliti v ravno črto.

Zavore, kolturne na sprednjih, bobnaste na zadnjih kolesih so izpopolnjene z omejalniškom zavorne moči in se prav zato zdijo preveč nežne. V resnici pa so učinkovite in avto kjub njegovi precejšnji teži ustavi mehko in zanesljivo. Drugače je z ročno zavoro, ki ugaja s pripravno ročico, zahteva pa — predvsem na strminah — močan poteg, da avto trdno obstane.



## ENAK KLJUČ ZA VSE

Rekord dizel je dovolj udoben za dolga (tudi družinska) potovanja, sedeži so pa oblikovani tako, da se jih potniki razveselijo. Prednja sedeža sta toliko vsakdebi, da vzbujata občutek široke limuzine, zadnja klop pa je po obliki namenjena dvem (širok opornik za komolce) po širini pa trem potnikom. Tudi če sta prednja sedeža v zadnji legi, zadaj ne zmanjka prostora za noge. Sedežne površine so prevlečene z blagom, na tleh so tekstilne preproge.

Grejta v tej vročini nismo preskušali, dotok svežega zraka pa je moč natanko nastaviti. Omenil sem že tresenje na slabih cestah, ki niti malo ni v prid udobju; druga nadlega pa je hrup. Rekordov dizel ni prav nič glasnejši od mercedesovega, pač pa je slabše zvočno izoliran. Zato je ropot v prostoru za potnike malo močnejši.

Prtljajnik je za tolikšen avto presklop. Rezervo kolo, ki je pripravno nameščeno ob strani, je prtljaji v napoto; saj se šopiri na račun uporabne prostornine (komaj 356 litrov). Toda prtljajnik je tudi preplitek. Tega je kriva 70-litrska posoda za gorivo, izdelana po porabah bencinskih motorjev, zato zagotavlja dizlu kar 800-kilometrsko vožnjo brez ustavljanja na črpalakah.

Vozniku je namenjena pregledna armaturna plošča, prekrita z rahlo vdrtim steklom, ki sploh ne odbija svetlobe. Končno smo dočakali tudi enostavnejše vžige dizla: predgrevanje, zaganjanje in izklapljanje uravnava voznik s ključem za vžig ki — mimogrede rečeno — odklepa tudi vrata in prtljajnik. Predgrevanje je namenjeno le hladnemu motorju (poleti traja do 20, pozimo do 45 sekund) — Ključ je obrnjen za polovico, dokler na zasveti signalna lučka — če je topel ali vroč, vžge takoj.

Toda pri 2100 D ne morete izbirati kot pri ostalih rekordih: prestavna ročica je le pri volanu. Zavorni pedal je po ameriško daleč od pedala za plin, trobja pa pretirano tiha. Halogenski žarometi sodijo k dodatni opremi, a jih niti nismo preveč pogrešali, saj so tudi običajni dovolj močni za dizlove hitrosti.

Zaradi velikih oken je rekord na vse strani dovolj pregleden; voznik vidi vse štiri vogale, v mestni gneči je okreten. Za oceno končne obdelave pa naj zapišem: Povsem po nemških normah: nadno in prepričljivo!

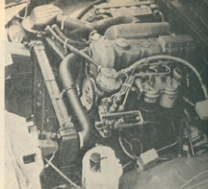
## S SVINČNIKOM ZA MIZO

Dizlu ne gre oporekati: čeprav zelo smrdljiv, je njegov izpuh mnogo manj strupan kot pri bencinskem motorju. Tudi varnejši je; saj je manj žrejan in se zadovolji s cenejšim gorivom, pa še trpežnejši, ker je robusten in se počasi vrti. Toda s svinčnikom v roki sem začel od začetka; rekord 2100 D sem primerjal z avtom iz njegove lastne hiše, z rekordom 1700, s katerim sta si po moči strojev skoraj enaka.

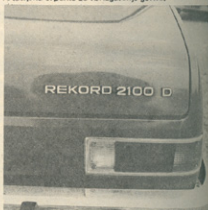
Če izbira med tema dvema avtomobila, mora Jugoslovan odšteti za rekord dizel 1895 DM in 18 313 dinarjev več kot za rekord 1700. Preračunano v dinarje predstavlja ta razlika okroglo 30 000 dinarjev. Seveda je ta številka le približna, saj nisem upošteval nobene druge dinarske dajatve.

Toda zdaj namesto dražjega bencina, toči cenejšo nafto. Za primerjavo stroškov sem uporabil poprečno porabo 10,3 litra nafte na 100 km, ki smo jo za rekord dizel namerili med našim testom in poprečno porabo 12,7 litra super bencina na 100 km, ki jo je za rekord 1700 izmerila zahodnonemška revija Avto Motor und Sport. Če upoštevamo ti dve številki in ceni za obe vrsti goriva (liter nafte stane 1,70 dinarja, liter super bencina pa 3,10 dinarja) znaša razlika, ki jo rekord dizel privarčuje z vsakim prevoženim kilometrom 22 par. (opomba: namenoma sem zanemarl vse ostale obratovalne stroške in predpostavil, da so za oba avtomobila približno enaki; povsem natančen izračun za primerjavo med avtomobili z dizli in bencinskimi motorji smo pripravili v posebnem članku.

Izračun je enostaven: da bi rekord dizel s prihranki pri gorivu vrnil svojemu lastniku 30 000 dinarjev, ki jih je moral zanj doplačati ob nakupu, mora prevoziti 136 000 km. Šele po teh kilometrih je prihranek na gorivo — v primerjavi z bencinarjem — čisti dobiček. Verjetno številka zaradi neupoštevanja vseh drugih stroškov pri obeh avtih, ni povsem natančna, toda kljub temu nam pove, da se vožnja z dizlom splača šele, ko ta že zaide v drugo polovico svoje življenjske dobe. (Normalno vzdrževan dizel vzdrži brez večjih okvar približno 200 000 km). To pa pomeni, rekord 2100 D je avto za tiste, ki prevozi z njim vsaj 40 do 50 000 km v letu. Kdor pa ga kupuje le za izlete, bo še enkrat razmislil, kaj mu je bolj všeč: zvončkanje dizla v avtu ali zven novcev v žepu.



Motor je za 4 centimetre višji od tistega, ki poganja bencinske rekorde in — skupaj z vsemi igralci — za 145 kilogramov težji; na sliki v ospredju: Boschova rotacijska črpalka za vbrizgavanje goriva.



Napis na zadku je zraven grbe na pokrovu motorja edina stvar, ki od zunaj kaže, da je avto na nafto.

Nalepka pri pokrovu posode za gorivo je nevtralna. V tovarni so tako prikočili na pomoč voznikom in črpalčarjem, v česu, ko se na nafto v rekordu šele privajajo.



Dobro oblikovani, z blagom prevlečeni sedeži so imeli v testnem avtu še opornike za glavo, ki sodijo k dodatni opremi.



| PRIMERJAJTE                 | rekord<br>2100 D          | MB 220 D                  | Peugeot<br>504 D*         | rekord*<br>1700 (4 vrata) | rekord*<br>1900 (4 vrata) |
|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Glina<br>prostornina (kub)  | 2068                      | 2197                      | 2111                      | 1876                      | 1887                      |
| Moč KM (DIN)<br>pri vrt/min | 60/4400                   | 60/4200                   | 65/4500                   | 66/5300                   | 97/5200                   |
| Cena<br>(devize in din)     | 10 260 DM<br>+ 80 313 din | 13 190 DM<br>+ 115 395,90 | 14 835 Ffr<br>+ 68 014,25 | 8395 DM<br>+ 62 000,00    | 8555 DM<br>+ 64 000,00    |
| največja hitrost<br>(km/h)  | 138,0                     | 133,3                     | 135,7                     | 164,4                     | 165,1                     |
| Pospelki (sek)              |                           |                           |                           |                           |                           |
| 0—80                        | 14,5                      | 18,6                      | 17,0                      | 13,9                      | 8,9                       |
| 0—120                       | 23,3                      | 27,1                      | 27,5                      | 21,4                      | 13,8                      |
| 0—120                       | 42,0                      | 44,9                      | 45,1                      | 36,4                      | 26,6                      |
| 1000 m brez<br>zaleta       | 41,8                      | 42,4                      | 42,8                      | 36,1                      | 35,6                      |

\* — meritve smo povelji po zahodnonemški reviji Auto, Motor und Sport

## TEHNIŠKI PODATKI

Motor: 4-valjni — štirivaljni — vrtni diesel (z vrtnično komornom) — namčen vzdolžno nad prednje gremo — vrtna 1,9 x 81 x 85 mm — ciljna prostornina 2050 kubičnih centimetrov — 22:1 — največja moč 60 KM (DIN) pri 4400 vrtljajih v minuti — hitrost 20 KM (DIN) na 1300 vrtljajih v minuti — pri 2200 vrtljajih v minuti — ročna grad v 5 letjih — odmisna grad v glavi (vibrirni — visoki spretni ventili) — mehansko vzbujavanje priročne bočevne rotorške črpalko — mazanje pod pritiskom, oljni filter v stranskem toku — vodno hlajenje s pletilo in termostatom — mehanski ventilator — akumulator 12 voltov, 85 amperahri ur — alternator 420 voltov brez meči

Motor spreja pogonja zadnji kolesi — enokolna, suha sklopila — štirispesajski sinhronizirani menjalniki — prehodna ročica ob volanu — pretovarna razmerja 3,42; 1,96; 1,24; 1,24; 1,24 — diferencial s hipoidnim razporedjenjem, prestavno razmerje 3,80:1.

Vožnja 1,3 x 1,4, jeklena prešana — gume: serijsko diagonala 185-14, po želji (in na testnem avtu) pasaste 205R14 — pritisk spredaj 2,0, zadaj 2,2 atm.

Volan: izmaza za 5 oseb — (dvoje ali) štiri vrata — samonosa — krompirja — prednja kolosa na posamičnih obošah, zvezna prva trkotna vodila: spodaj predno vodilo z elastično vpeto naklono oporo, vijačno vzmeti, prečni stabilizator, teleskopski blažilniki — toga zadnja prema z vzmeti, vzdolžnimi vodili, Panhardov drog, vijačne vzmeti, prečni stabilizator, teleskopski blažilniki

Zavore: ročne, spredaj kolovne, zadaj bobnaste — omejevalec zavorne moči — mešanična ročna zavora na zadnji kolesi, ročna mod gozdolna

Telesni deli: 2 neskončni kroglici — gretava 20:1 — rajni krog 10,4 m (med zidovi), 10,4 m (med glodalca) — 4,5 zavrtja valosa od tla do druge skrajne točke

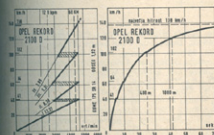
Osvetlo: blažilniki z drevesa hitrostima — električna naprava za svetlo vrtne šipe — ledala sedeli — vgrajene luči za prednja vožnja — varnostne utripalke — vzvratno ogledalo črna-od

Mere in teže: dolžina 4,587 m — širina 1,718 m — višina 1,415 m — medosna razdalja 2,600 m — kolotok spredaj 1,415 m, zadaj 1,400 m — najmanjša razdalja od tla 0,13 m — prostornina prtljavnika 408 litrov (uporabna prostornina 310 litrov) teža praznega vozila 1290 kg — otežba 165 kg — dovoljena skupna teža 1685 kg

Podatki: moč za gorivo 70 litrov — kartar (z hitrostmi) 3,5 litra, moč za 5000 km — menjalnik 1,1 litra (menjava in prebrava) — diferencial 1,2 litra (menjava in prebrava) — mazik podvaja nima — hladilni sistem (z grejilcem)

Zmogljivosti: serijska hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrtljajih v minuti 28 km/h — moč na tono praznega vozila (in voznik 75 kilogramov) 48 KM (DIN) — moč na tono polno naloženega avta 25,6 KM (DIN) — teža na KM 28,1 kg — največja hitrost (tovarna): 135 km/h — pospešek od 0 do 100 km/h (tovarna): 23,5 sekund — norma poraba goriva na 100 km: 8,7 l/100 km — poraba olja (tovarna): 1 litr/1000 km

Opel najvišjih vrtljajih pri motorju rekorda 2100 D odloča črpalka za vzbujavanje goriva. Pri 4650 vrtljajih v minuti zapadne dovod goriva in prepelje skozi karkrno kolo pretiravanje. Do teh vrtljajih smo pogajali motor tudi med meritvami pospevkov in v kontrolnih treh prestavih dosegli resnično hitrosti 41, 64 in 102 km na uro (po merilniku hitrosti približno 45, 70 in 105 km na uro). Motor je prožen in za predstavnika dizelov, zelo dobro potegne v srednjem območju vrtljajev, tako da je priganjanje v najvišje vrtljaje, razen v stiski, odveč. Pretikati na „špiči“ je najvarneje s pomočjo kazalca na merilniku hitrosti, tudi nenadna zaopra goriva je, posebej še med prehlevanjem, lahko tudi usodna. Največjo hitrost 138 km na uro doseže rekord dizel pri 4550 vrtljajih v minuti, motor pa je tudi dolgo časa potrpežljivo orenata.



## NAŠE MERITVE

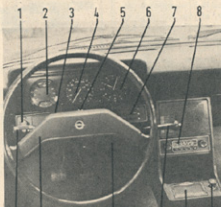
Testni avto je pred meritvami prevozil 4900 kilometrov. Meritve z dvema osebama v avtu. Največja hitrost: 138,0 km na uro (zavrti 3 km, povprečje štirih meritv)

Pospeški:  
 0—40 km na uro: 4,5 sek  
 0—60 km na uro: 8,3 sek  
 0—80 km na uro: 14,5 sek  
 0—100 km na uro: 23,7 sek  
 0—120 km na uro: 42,0 sek  
 400 m brez zaleta: 25,0 sek (končna hitrost 102 km na uro)  
 1000 m brez zaleta: 41,8 sek (končna hitrost 120 km na uro)

Prožnost: kilometer za začetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi — 42,9 sek (končna hitrost 118 km na uro)

Poraba goriva:  
 Po običajnih cestah: najmanj 8,9 litra nafte na 100 km (zmerno, nikoli več kot 100 km/h), največ 11,2 litra na 100 km (zelo ostra vožnja)  
 Na avtomobilski cesti: 10,6 litra na 100 km (poprečje približno 110 km na uro)  
 Po mestu: 9,4—10,5 litra na 100 km  
 Poprečna poraba na testu: 10,3 litra na 100 km  
 Poraba olja: 0,7 litra na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti:  
 kazalec na 40, resnična hitrost 34,3 km/h  
 kazalec na 60, resnična hitrost 55,4 km/h  
 kazalec na 80, resnična hitrost 76,7 km/h  
 kazalec na 100, resnična hitrost 97,2 km/h  
 kazalec na 120, resnična hitrost 118,1 km/h



1 — glavno stikalo žarometov in pozicijskih luči, 2 — merilnika goriva in temperature, kontrolne lučke, 3 — gumb za nastavljanje prostega teka in kontrolna lučka za hladen vzgaj, 4 — merilnik hitrosti in števec kilometrov, 5 — stikalo varnostnih utripalk, 6 — ura, 7 — ramanje gretja in zračenja, ventilator, 8 — radijo, 9 — vžigalnik, 10 — pepelnik, 11 — prestavna ročica, 12 — atkalo vzgaja s ključevnico volana, 13 — troblja, 14 — kombinirana ročica brisalnikov, kratkih in dolgih žarometov, svetlobnega signala, naprave za pranje prednje šipe in utripalk.

## HVALIMO

Zelo dobre zmogljivosti (glede na dizle)

Priročna kombinacija predgretja in vzgaja

Prostornost

Pregledni instrumenti

Velika posoda za gorivo

Poceni gorivo

Manj škodljivi izpušni plini

Toga končna izdelava

Nizka tovarniška cena (glede na dizle)

## GRAJAMO

Občutljivost na bočni veter

Trdo vzmetenje

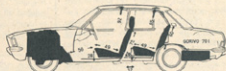
Težak volan

Premajhen prtljajnik

Visoka cena v primerjavi z bencinsko različico

oena: 10260 DM in 80313,00 dinarjev  
 osnova za izračun rep. in obč. davka: 87246,80

zavarovanje: obvezno 1488 din  
 kasko: brez franšize — 1240 din, s franšizo 4000 din — 1830 din  
 cestnina: 500 din  
 proizvajalec: obvezno Opel AG, Rüsselsheim «am-Main, ZR Nemčija  
 generalni zastopnik in prodajalec: AvtoTehta, Ljubljana, Titova 36  
 podružnice v Beogradu, Zagrebu, Sarajevu, Skopju, Splitu in Reki



NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnji legi) v cm:

širina pri kolenih spredaj 141, zadaj 142; širina prednjega sedeža 55, zadnje klopi 135; notranja dolžina armature ploče do zadnjega nastoljara 176; pomik prednjega sedeža 19; odprtina vrta (višina/širina) prednjih 83/92, zadnjih 72/92; uporna prostornina prtljajnika (merjeno s kockami) 356 dm<sup>3</sup>