



Opel rekord je bil med prvimi osebnimi avtomobili, ki je – že na začetku minulega desetletja – krenil po dizelski sledi Mercedesovih limuzin. To je navzven oznanal z grbo na nosu, obenem pa z vsemi tistimi dizelskimi lastnostmi, ki so bile tedanjemu, energetsko kritičnemu času po volji. Pravi Adam Diesel! – smo se pošalili, ko smo ga takrat preskusili.

Kmalu po tistem so se dizli, tudi v sami Oplovi hiši, močno razpasli in rekord diesel je, razumljivo, ostal v veljavi. Za opelske kupce vemo: to so ljudje, ki zahtevajo kompaktnost in solidnost; športno pohoto ali prestižno udobje so mirne duše pripravljeni zamenjati za vsakdanjo zanesljivost svojega avtomobila. Naftni popusti so prispevali, da je šel dizelski rekord zelo dobro v denar v Italiji, Franciji, Belgiji in še kje; ob manjših absolutno gledanih številkah tudi pri

Opel rekord 2,3 GLS turbodiesel

## Pod pritiskom

Dvakratno poživilo: za več zmogljivosti in za več kupcev!

nas. A mu je krivulja priljubljenosti – zaradi poplave novih in sodobneje motoriziranih dizlov – začela v zadnjih letih malce upadati, najočitneje na domačem tržišču, to pa je v tovarni sprožilo alarm in zahtevalo pozitivno injekcijo. Turbodizelsko različico so ponudili sredi minulega leta, pičli dve leti po tistem, ko so pomladili celoten opel rekord.

Mnogi menijo takole: če dizel, potem turbo, in, če turbo, potem dizel! Preprosteje zapisano hočejo povedati, da sta dizelski motor in turbinski polnilnik lahko zelo ugoden par in navsezadnje je res, da se to tudi vedno znova izkaže.

Tudi dizelskemu rekordu dodatek »turbo« prav dobro pristoji!

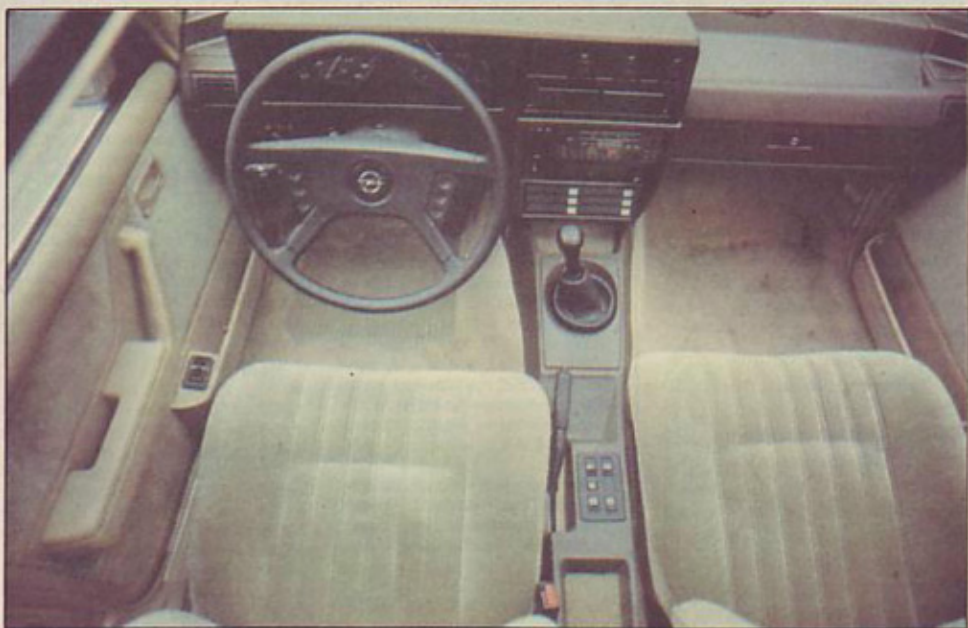
Kajti rekordov dizel sam po sebi in s svojimi starostnimi gubami vred ni več takšen, da bi lahko zganjal tehniško manekenstvo. Z glavo iz sive litine, z vrtničnimi komorami in z verigo za odmično gred sodi v naftno klasiko, ki ji ni moč odreči perfektnosti, ko gre za delovanje nasploh, a tudi ni mogoče zanikati robotosti in hrupnosti, ko gre za udobje ob njej. Navsezadnje pa tudi zmogljivosti 2,3-litrskega štiri-valjnika z 51 kW (70 KM) niso več tolikšne, da bi zmogel pokaditi pod nos manjšim, lahkotnejšim in lažjim tekme-

cem. S turbinskim polnilnikom na izpušne pline (znamke KKK, model K24) pa so vsi reči znova spravili v povsem sprejemljiv motorni paket. Zvišan pritisk v polnilnem sistemu je pripomogel k dodatnim 12 kilovatom, oziroma 16 konjskim močem pri malce nižjih, 4200 vrtljajih v minuti. Pri tem so kompresijo privzdignili z 22:1 na 23:1, izdatnejšim temperaturnim obremenitvam pa so se ognili s hladilnikom za motorno olje. Še prepričljivejši kot največja moč je novi podatek o največjem navoru. Ta je v primerjavi z navorom rekordovega dizla brez turbinskega tlačnega goriva večji za okroglih 40 odstotkov in znaša 189 Nm pri 2200 vrtljajih v minuti. Prepričljivost te številke pa je mogoče zaznati tudi v nižjem vrtljajskem območju, kar omogoča lahkotno in živahno vožnjo, ne da bi bilo potrebno hiteti s sprotnim pretikanjem navzdol. Je pa res, da je končnemu vtisu zelo po volji spretno izračunan menjalnik z direktno četrto prestavo in močno podaljšano (0,805:1)

peto prestavo. No, ravno ta prizanaša z motornimi vrtljaji in truščem, omogoča pa zglodno največjo hitrost (naša meritev: 172 km na uro), ki jo motor brez težav doseže malce pod vrtljaji največje moči.

Tudi pospeški tega, ne ravno lahkega avtomobila, so s turbom postali dizelsko povsem moderni. Med našimi meritvami z dvema osebama in s polno posodo goriva je avtomobil pospeševal z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro v 15,3 sekunde, do hitrosti 120 kilometrov na uro v 22,7 sekunde in do hitrosti 140 kilometrov na uro v 35,3 sekunde. Kljub ugodnim zmogljivostim pa poraba goriva ni nezmerena. Naše testne kilometre smo prevozili večidel hitro in ostro ter na koncu izračunali povprečno žejo 9,1 litra plinskega olja na 100 kilometrov poti. Velja pa upoštevati, da upade poraba goriva – ob zmernejši vožnji – za okrogel naftni liter.

Kdor se zdajle spominja naše preskušnje rekorda 1,8 S (bencinski motor, 66 kW, 90 KM, glejte Am 19/1983), bo lahko opravil primerjavo. Saj je jasno: avtomobila sta karoserijsko povsem enaka, a tudi motorja sta po moči in končnih zmogljivostih, z žejo vred, precej podobna. Turbodiesel je nazadnje resda varčnejši, a je zato dražji, ko gre za začetni nakup. Pa ostaja



vprašanje – bencinska ali dizelska različica? – odprto. Kupci so tisti, ki izbirajo. In okusov, pravijo, je vedno več kot ljudi!

Testni opel rekord turbodiesel je nosil še oznako GLS, ki pritiče opremi in oznanja, da je v tem rekordu tudi po tej plati dobro poskrbljeno. To pomeni: ogrevano levo (desno je doplačilo) zunanje ogledalo z električnim pomikom, električno vodenje šip v vratih, sredinsko ključavnico, zadnjo meglenko, ogrevano zadnjo šipo, ogrevana prednja sedeža, nastavljanje voznikovega sedeža po višini, pa, se-





veda, zglavnike, preproge in tekstilne sedežne tapete. Razmeroma prazna je armaturna plošča, ki streže le z merilnikom hitrosti, dvema kilometriskima števcema, merilnikom temperature hladilne tekočine in goriva ter z veliko, klasično uro. A se vozniku v rekordu vseeno prijetno godi: na račun dolgega sedežnega pomika in izberljive višine si lahko do milimetra natanko izbere telesni položaj; na račun klasične karoserijske oblike in velikih steklenih površin zelo dobro vidi na vse strani in z lahkoto parkira; na račun kompaktnosti vozila živi z občutkom, da vozi veliko in zelo prepričljivo limuzino; in na račun natančne izdelave, pa tudi skrbne zasnove, se razveseli vsakič, ko mora pretakniti kratko, a zelo natančno prestavno ročico.

Vse najpogosteje uporabljane naprave vklaplja s kombinirano ročico ob volanu, zaradi ostalih stikal pa mora seči do oglete nadgradnje sredinske konzole, ki je zaradi spodreznosti in oblike nasploh močno podobna tistim, ki jih vidavamo v ameriških limuzinah; in streže še s prostorom za radijski aparat ter z miniskladščem za kasete.

Za opel rekord tudi že od prej vemo: da nima nikakršnih športnih ambicij, a ga je vseeno mogoče voziti hitro in ostro. To velja tudi za turbodiesel, seveda, če se voznik zaveda motornih zmogljivosti in se vnaprej ogiba težav, ki

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 92,0x85,0 mm – gibna prostornina 2260 kubikov kompresija 23,0:1 – največja moč 63 kW (86 KM) pri 4200/min – največji navor 189 Nm (19,3 kpm) pri 2200/min – ročnična gred v 5 težajih – odmična gred v glavi (veriga) – glava iz sive litine – Boscheva visokotlačna črpalka – turbinski polnilnik na izpušne pline KKK – vrtnične komore – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 2x44 Ah – alternator 630 W.

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

**Voz in obese:** limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogli, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – zdaj toga

prema, vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, Panhardov drog, stabilizator, teleskopski blažilniki – dvokrožni zavorni sistem, spredaj kolutne, zadaj bobnaste zavore, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan s kroglicami, servo, 3,5 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 10,8 – teža praznega vozila 1245 kg – dovoljena skupna teža 1780 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1300 kg – brez zavore 535 kg – prtljažnik (normno) 490 litrov – posoda za gorivo 65 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 168 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 16,0 s – poraba goriva (ECE): 5,4/7,5/7,9 litra plinskega olja na 100 km.

jih med ostro vožnjo utegne povročiti naftni motor. Se pa rekord turbodiesel najbolj izkaže kot potovalna limuzina na hitrih cestah in na razmeroma ravnih podlagah. Tako uspeva zatajiti togo zadnjo premo, ki je resda močno kultivirana, a je še vedno toga, pa sem in tja poskoči, če je cesta rebrasta, pa tudi nasploh se zadek vznemiri, če so ovinki hitri in ostri. Torej je potrebno vedeti, da hoče (tudi) ta rekord hitrega in spretnega voznika, ko gre za naglo odvzemanje volana in za iskanje pravišnje smeri. Na ovinkih, seveda!

Na ravninah pa zmore rekord turbodiesel dolge ure neutrudljive vožnje, pri čemer se štiri ali pet potnikov dovolj dobro počuti, da nad avtom ne nergajo. In, ker je prtljažnik skladno prilagojen limuzinski zasnovi, je tudi po tej plati vse v redu.



Opel rekord 2,3 GLS turbodiesel je avtomobil pod pritiskom. Pod pritiskom kupcev, ki so zahtevali boljše zmogljivosti in pod pritiskom turbinskega polnilnika, ki boljše zmogljivosti omogoča. Poživilo deluje in tudi ta rekord je nalogi v celoti kos.

MARTIN ČESENJ  
Foto: MARJAN ZAPLATIL