

vozili
smo

OPEL REKORD II 1,9 COUPE

Andrej
Sedej

Obleka dela človeka. Kaj tudi avtomobil?

Opel rekord je eden izmed avtomobilov, ki so skoraj neopazni, kljub temu pa zelo priljubljeni in med najbolj kupovanimi avtomobili srednjega povzdignjenega razreda. Tako ima ime rekord tudi resničen pomen. Rekord C je bil avtomobil, ki je postavil pravi rekord v proizvodnji. Z njim so pri Opelu prišli na zeleno vejo, saj so pred tem menjali karoserije, kot bi jih kupovali na razprodaji. Uniformna rekorda C pa je bila kupcem povšeči. Z velikim uspehom so ga prodajali celih pet let. Skoraj poldrug milijon kosov. Pri taki ogromni številki so pravilno predvideli, da more prodaja začeti upadati. Pravočasno so rekorda spet na novo oblekli in tako na te avtomobile v Nemčiji spet čakajo tudi do dva meseca.

Zvesti sami sebi smo novega rekorda vtknili v rubriko „Vozili smo“, čeprav je bil pod tem naslovom objavljen že v 5. letošnji številki. Z novincem sem prevozil dobrih 3000 kilometrov po ovinkastih avstrijskih cestah in po nemških štiripasovnicah. Vseeno to le ni pravi test, ker ga nisimo natančno izmerili s petim kolesom, kar počnemo z ostalimi testnimi avtomobili. Do neke mere sem to nadomestil z vožnjo po stari preskusni stezi ob tovarni Opel v Rueselsheimu in z meritvami na avtocesti. Testni avtomobil opel rekord II 1,9 coupe sem prevzel na Dunaju pri General Motors Austria in se z njim odpravil na obisk tovarne Opel. Na njihovi stezi sam preskusil je ostale modele z različno obutvijo in tako

primerjal vožnjo z diagonalnimi in pasastimi gumami.

LIMUZINA IN KUPE

Če nekoliko hitreje pelje mimo vas novi rekord, boste le težko ugotovili, ali je bil limuzina ali kupe. Nič čudnega, saj so pri kupeju stekla bolj položna. Razlikuje se tudi po temnejši maski in serijskima dodatnima žarometoma. Kupe je kljub temu bolj aerodinamičen, kar se pri hitrosti pozna za približno 4 km na uro. Če bi ga naredili po starem Oplovem receptu, ki bi bil preveč podoben mantli. Tudi brez potegnjenega zadka je videti rekord II coupe dovolj športen.

Sama oblika ni najbolj nova, saj močno spominja na manjšo asano. Le da večje mere naredijo znane linije elegantnejše in čistejše. Karoserija je zasnovana iz velikih, ravnih plošč brez nepotrebnih robov in vdolbin in tako naredi kar dopadljiv vtis. Opatili so nepotrebne kromirane okrase, kljube ne štrlijo iz površine, tako da ni avtomobil videti prav nič šarast in ti deli ne povzročajo šumenja vetra. Počati obliki dajo veliko, dokaj nagribe steklene površine in majhna okna streha. Lepo pa ni vedno tudi koristno. Pri polno zasadenem avtomobilu se potniki zadržajo z glavami v nagribe na stekla. Nočrtovalci, ki skrbijo za aerodinamičnost novega modela, so svoje delo opravili mojstrsko. Gladka stranska



plazive in gladka prednja stran z luči, ki so brez robov in okovir zite z maso in pokrovom motorja, zmanjšujejo zračni upor. Luči se okoli vogalov podajajo z utripalkama, ki gladko preideta v stranski steni blatnikov.

Vilice steklene površine naredijo avto hitro prepleten, obenem pa je zaradi tega tudi lažji.

Opnav je karoserija za 4 centimetre nižja, je v notranjosti zaradi tanjših stov več prostora kot v rekordu C. Novinec sicer ni postavil rekorda v notranjosti, je pa kljub temu udoben čisti ali pet sedežnik.

Prijaznik je zaradi povečane posode za gorivo (od 55 l na 70 l) in postrani postavljenega rezervnega kolesa manj prostoren. Ohranil je žal tudi slabo svetlost, da je cel za zadnjo osjo. Če je napolnita, se zadnji del avtomobila, prav tako kot pri starem modelu, poviša in zato žarometi svetijo v zrak. Z napravo za izravnavanje nivoja lahko to pomanjkljivost odpravite. Toda morate jo doplačati.

Notranjost, ki je pracoj spremenjena, se le zmeraj značilno odplava. Pri volanu so se zgedlovali po asoni, le da ima manjši in debelejši obroč. Anatomska plošča je podobna martini in je prav tako asonična. Trije veliki okrogli instrumenti so zelo pregledni in ležijo lepo na očeh. V sredini je merilnik hitrosti s števnikom kilometrov, na levi je kombiniran instrument za količino goriva in temperaturo vode ter kontrolirni lučkami. Uro na desnih kolenih zamenjate z dokupljenim originalnim merilnikom vrtljivosti. Vrtljivo stikalo za luči je levo od volana na ploščici, skupno z običajnim stikalom za brisalnice z dvema hitrostima. Zamenjava je tako izključena. Na nasprotni strani krmila so stikala priločno nameščene ročice za trak in gretje z brezstopenskim stikalom za ventilator. Na okrovu volana je prozoren ročič štirinoglet gumb za vse štiri utripalke. Ko jih ob nevarnosti vključite za opozorilo, tudi itakoli utripa.

izpopčili so tudi prezačevanje. Na obeh kolenih armaturne ploščice sta ena nad drugo dve roči. Spodnji sta usmerjeni preveč v kolena, z vrtenjem zgornjih pa poljubno usmerjate snop zraka.

Prestava ročica je precej dolga, pa vevno priločna. Sam menjalnik je natančen in vrtljavo. Vzratno prestavo vključite tako, da prej privredniete obroček na prestavni ročici. Žal pa imajo razen kupa vse ostali modeli prestavo ročično ob volanu. Na tleh jo dobite le proti doplačilu. Vse izvedbe L imajo v sredini konzolo, kjer je prostor za radijski sprejemnik in na vodoravnem delu za pepelnik ter vzglavnici.

POZIVLJENO SRCE

V Oplo ne skrivajo, da razvoj novega motorja in podvozja stane ogromno denarja. Precej časa tudi mine, da novost preskusijo in da dozori.

Tako je pri rekordu II pod novo obliko to malo spremenjeno. Motor, kakršnega vgrajujejo v te avtomobile že šest let (od rekorda B), so povzili in nekoliko izboljšali. Tako so 1,9 litrskemu motorju prejšnjim 90 dodali le sedem konjev. To so dosegli s spremenjeno odlično gredjo, novim uplinjačem in povečano kompresijo. Oplovi motor kljub temu še ni športnik, je priden delavec, zdržljiv in zasrešljiv. Sicer pa je tudi 161 km na uro in pospešek 14 sekund od 0 do 100 km na uro za večino voznikov kot gre preveč.

Motor je opremljen s štartno avtomatiko, ki jo v hladnih dnevih vključite tako, da pohodite pedal za plin do konca. Pri 1,9 litrskih motorjih odpirajo in zapirajo ventile s pomočjo hidravličnih dročnikov, ki samodejno nastavljajo zračnost ventilov. To ni samo razbremenitev mehanikov, predvsem teče motor tišje. Ventilov ni več šišati, kar je bilo za starejše rekorde že kar značilno. Tudi naploj je rekord II dokaj tih avtomobil. Zelo dobro je izoliran hru motorja.

POD PLOČEVINO MALO NOVEGA

Podvozje je skoraj nespremenjeno. Kolotek sprednjih koles so razširili za 17 mm. Kolesa so dobila neznan negativen previt, kar se pozna na voznih lastnostih. S povečanjem za ostajanja koles so izboljšali držanje smeri in odpravili zanašanje pri zaviranju.

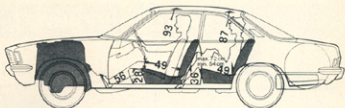
Na togi zadnji premi, ki se ne da in ne da ugnati, so bližnjike prestavili tik ob kolesi. Zaradi pridobitve prostora so bili prej postavljeni postrani. Panhardov drog so zaradi boljšega vodenja podajljajali. Zadnjo premo vodijo še dvojna vzdolžna vodila in prečni stabilizator, ki je prav tako kot prednji na novo dimenzioniran. Oba sta med seboj zelo natančno uglešana. Tako izpopolnjena zadnja prema nima že skoraj nič skupnega s toliko grajano togo osjo. Poskakovanje so skoraj popolnoma odpravili, šele na zelo slabi cesti se počkaže, da so zadnja kolesa na togi premi. Posamično obetenje je brez dvoma boljše, je pa bolj komplicirano in dražje.

Manjši volan in spremenjen prenos poskrbita za neposredno krmiljenje, za en meter je zmanjšani tudi rajčni krog (11 m).

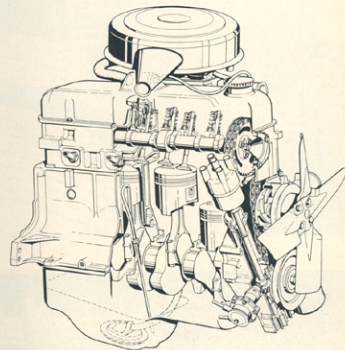
Dvokrožne zavori (spredaj kolotne, zadnje bobnaste) imajo ojačevalca zavorne moči in so zato zelo učinkovite. Pri 1,9 litrskih motorjih je na zadnjih kolesih omejevalnik zavorne moči, ki ga za ostale modele lahko tudi doku-pite.

V novem Oplovem avtomobilu sedite nižje in z bolj položenim naslonjalom, kot v modelu C. Lahko se usedete tudi bolj pokonci, le da vam volan potem sede preveč v naročje, ker je postavljen precej proč od armaturne ploščice. Pri trčenju se tako lahko bolj pods in ublaži udarec skupno z mrežastim volanom, ki se ob udarcu stisne. Tudi noge imate manj zalomljeno zaradi nižjih sedežev.

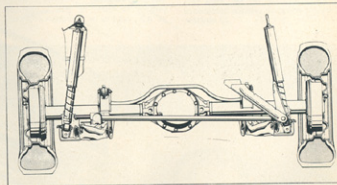
Za razliko od starega rekorda, ki je bil videti že kar preveč gospodaren, je ta novinec pridobil nekoliko športnega navdiha. K temu pripomore tudi spremenjeno vzmetenje. Ni več tako udoben, je pa zato precej bolj zasrešljiv in varen na cesti. Zaradi tršega vzmetenja tudi zadnja prema ne poskakuje več tako močno. Vožnja po Avstriji in Nemčiji je bila kljub temu, da smo bili v avtomobilu štirje, zelo udobna. Zadnja dva nista imela težav z nogami, le z glavna sta bila povsem blizu zadnjega nagnjenega stekla. Tako obremenjen, s praznim prijaznikom, je sedel ne cesti kot prilepljen. Ostra vožnja po ovinkih mu ni mogla do živega. Zelo malo se je nagibal in kljub diagonalnim gumam, s katerimi rekorde v tovarni še vedno obnavlja, je ta avtomobil v ovinkih zelo dolgo nevtralen. Dokaj pozno mu je zadek le nekoliko odneslo, kar pa sem z natančnim neposrednim volanom brez težav popravil. Po avtomobilski cesti je odlično drzel smer. Ni pa povsem neobčutljiv na bočni veter, ki je prav takrat pihal prek nemških ravnic.



Notranje mere: (prednji sedež v zadnji legi) v cm: Širina pri kolenih spredaj in zadaj 142, širina prednjega sedeža 54, zadnje koljo 122, notranja dolžina od armaturne ploščice do zadnjega naslonjala 168, pomik prenih sedežev 18, odprtina vrat višina/širina 91/109, prijaznik približno 520 litrov



Od vseh novič motorjev za rekorde so najbolj spremenili 1,9 litrskoga. Prejšnjo oznako S je zamenjala SH, sedaj ima ta motor 97 konj pri 5200 vrtljivih v minuti, S spreminjeno odlično gredjo in drugačnim uplinjačem se motor raje vti in tako so se popravile tudi zmogljivosti pri višjih vrtljivih, s tem pa je motor manj elastičen v spodnjem območju vrtljivih. Odlična gred v glavi in krmiljenje ventilov z dročniki in previrnimi vzvodi je omogočila uporabo hidravličnih dročnikov, ki samodejno nastavljajo zračnost ventilov.



Natančno in skrbno vodena in obesena toga zadnja prema rekordu II ima le še malo slabih lastnosti značilnih za togo premo. Dvojna vzdolžna vodila blažijo sile pri pospevanju in zaviranju, panhardov drog blaži stranske sile. Pokončanje postavljeni bližnjiki in vijalčne vzmeti zdržljivo, togo premo, da manj poskakuje.



zdrževanje

Poseda za gorivo	— 70 litrov
Seter	— 3,8 litra
Majavnik	— 1,1 litra
Motnik	— 7,2 litra
Plinik v gumah	— sprejda 1,5–1,9 atmosfere, zadaj 1,5–2,1 atmosfere

meritve

Sami smo zmerrli le najvišjo hitrost, porabo na svo cesti in pospešek od 0 do 100 km na uro. Ostale meritve smo povzeli po testu nemške revije Auto Zeitung.

pospeški

400 metrov brez zaleta:	18,7 sekunde
1000 metrov brez zaleta:	34,9 sekunde
0–60 km na uro:	5,9 sekunde
0–80 km na uro:	9,4 sekunde
0–100 km na uro:	14,2 sekunde
0–120 km na uro:	21,4 sekunde

poraba goriva

Avtomobilska štiripasovnica, poprečje	130 km na uro: 11,2 litra
Avtomobilska štiripasovnica, poprečje	142 km na uro: 13,6 litra
Običajne ceste, hitra in ostra vožnja:	11,7 litra
Mestna vožnja:	13,8 litra
Poprečje testa:	12,1 litra

Pelno naložen ni niti na najbolj slabih cestah nič poskakoval. Prav z ničemer ni pokazal, da je v zadku toga prema. V ovinkih je presnetljiv. Ne maščuje se zaradi prepoznega odzemanja volana ali sunkovitega zavijanja, prav tako ni ne trme, če odzimate plin sredi ovinka. Na preskusi stazi v Ruselheimu, kjer je cestičke že močno zbito, sem se vozil sam. Zadnja prema se je oglasila le pri rekordu, ki je bil obut v precej trde gume profila 70 (Conti TT 180/70 SR 14). Serijsko ima rekord II na kolesih diagonalne gume 640 x 13. Tovarna pa dovoljuje, da jih zamenjate s pasarnimi 14 colskimi gumami. Te so tudi najprimernejše, saj najbolj vskladajo podvožje in vzmetenje. O tem sem se prepričal tudi sam, ko sem se presedel v rekorda z 1,9 litrskim motorjem, ki je imel na kolesih gume michelin zx 175 SR 14. Podli sem ga po dotrajani, luknjasti razi, kolikor mi je duša dala, pa mi ni uspelo, da bi zadnji del začel poskakovati. Ob tem mi je nerazumljivo, zakaj tovarna tako trmasto vztraja na diagonalnih. Če želite še širše gume, je tovarna dala blagoslov tudi za dimenzijo 180/70 SR 14, za katere po mozem kupiti tudi lirta platišča (5 1/2

motor

Štiritalčni, vrstni motor, nameščen vzdolžno, navpično, blok in glava iz sive litine

Valji	— 4
Glavni ležaji	— 5
Hlačenje	— vodno, črpalica, termostat
Vrtina	— 93 mm
Čeb	— 69,8 mm
Gibna prostornina	— 1897 kubikov
Odelčna gradnja	— v glavi (dvojna veriga)
Ventil	— vrtišča, vzgoredni s hidravličnimi drobošci
Kompresija	— 9,8:1
Uplinjač	— padalonični, zenih 35/40 INAT s samodejnim vzgrom
Črpalica za gorivo	— mehanična
Mazanje	— pod pritiskom
Oljni filter	— v glavnem toku, zamenljiv
Največja moč	— 97 KM (DIN) pri 5200 vrtljajih v minuti
Litrsko moč	— 51,1 KM (DIN) na liter
Največji navor	— 15,0 kpm (DIN) pri 3800 vrtljajih v minuti

prenos moči

Menjalnik	— enokolutna, suha
	— štiristopenjski, sinhroniziran, prestavna ročica na tleh (za doplačilo avtomatika)
Prestavna razmerja	— četrta 1,0:1
	— tretja 1,300:1
	— druga 2,156:1
	— prva 3,428:1
	— vzvratna 3,317:1
	— hipoidno zobobljenje 3,85:1

VOZ

Karoserija	— kupa, 2 vrata
Karoserija	— samonosa

obese in vzmetenje

Sprednja prema	— posamične obese, zgoraj trikotno vodilo, spodaj enojno vodilo, prečni stabilizator, vijakne vmeti
Zadnja prema	— toga prema na dvojnih vzdolžnih vodilih parhardovim drogom, prečni stabilizator, vijakne vmeti

vošan

Konstrukcija	— prenos z brezskodnimi krogičnimi, mrezasti varnostni vijak
Rajdni krog	— 10,8 m
Obrati volana	— 4,5

zavore

Konstrukcija	— hidravlične, sprejda kolotne, zadaj bobnaste, vakuumski servoojzvalniški, dvokrožni zavorni sistem, omejevalnik zavorne moči za zadnja kolesa
Ročna zavora	— mehanična na zadnji kolesi, ročica med sedeli

kolesa

Platišča	— jeklena, prešana 5 1/2 x 13, na željo 5 1/2 x 14 ali 5 1/2 x 14
Gume	— 840 x 13 na željo 175 SR 14 ali 165/70 SR 14

oprema

Akumulator	— 12 voltov, 44 Ah
Alternator	— 300 vatov
Svečke	— bosch W 200 T 30, AC 42 FS
Zarometi	— 2, običajne
Zadnje luči	— 2, običajne (zavorne, pozicijske, utripalke in luči za vzvratno vožnjo v istem obliju)
	— 2 hitrozi

Brizalniki

Brizalniki	— mehanične, nožna
Grejte	— radiator s hladilno vodo, togeži zrak na vetrovo špijo, k nogam in skozi šobe ob stranskih armaturne plošče
Zrečenje	— skozi odprtine za greje in skozi reže na armaturni plošči
Notranjost	— sedeli iz blaga, obloge iz blaga, tapete iz umetnega usnja
Vetna špija	— prednapeta
Dvigalo	— stebriček z vijakom
Zaščita podvožja	— premaz iz plastične mase

mere in teže

Dolžina	— 4567 mm
Širina	— 1718 mm
Višina	— 1405 mm
Medosna razdalja	— 2670 mm
Kolotek	— sprejda 1427 mm, zadaj 1412 milimetrov
Najmanjša razdalja od cestnice	— 180 mm (neobtečen)
Prazno vozilo	— 1065 kg
Obtežba	— 480 kg
Dovoljena skupna teža	— 1545 kg
Dovoljena teža priklovice	— 1000 kg (brez zavore 570 kg)

colskaj). Te spremeno rekorda v navdušenega prijatelja ovinkov. Za običajno vožnjo pa so take gume kar nepotrebne. Prijeto me je presenetila tudi ne prevelika poraba goriva. Pri povprečju dobrih 140 km na uro na avtomobilski cesti smo porabili 13,6 l na

100 km. Merilnik hitrosti je pri resnični hitrosti 161 km na uro kazal 170 km. Vtis, da ima rekord II samo novo lepo obtežo, je površen. Tudi pod njo je prelejo sprememb — poleg vsega ostalega, kar je bilo pri rekordih že prej dovolj kvalitativno in solidno. Če se

odločite za rekorda, si boste kupili presnetljivo, udobno in ne nazadnje tudi varnost. Precej natančni in pikolovski morate biti, da najdete kakšno pomankljivost pri končni izdelavi. Vse kaže, da bo rekord II tudi po prodajnem uspehu dostojen naslednik rekorda C.

