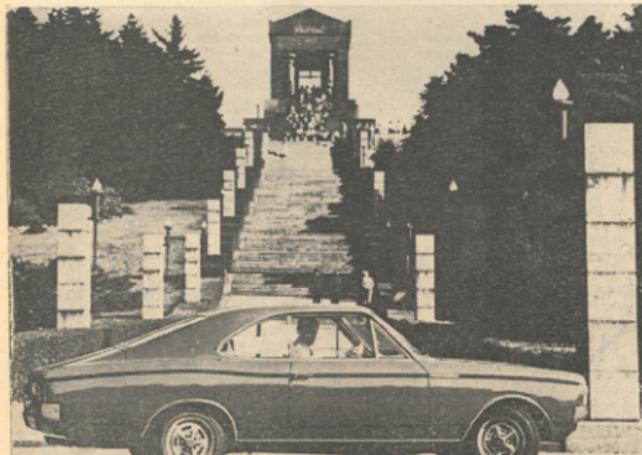


vozili smo

Tom Pleterski

REKORD SPRINT ŠPORTNIK PO SILI



Opel rekord sprint, s katerim je tovarna obogatila izbiro vozil s »sportnim srcem« smo vozili v Beogradu — tudi na Avali.

General Motorsova nemška podružnica Adam Opel AG je dolga leta veljala za najbolj okostenega nemško tovarno. Pa se je iz dolgoletnega španja prebudi ob glasbi velikih motorjev v majhnih karoserialah. Tako smo najprej dobili kadete, rekorde in olimpie z veliko izbiro motorjev od 1,1 do 2,2 litra. Nedočno zatem je začela pomlajena ameriško nemška skupina trakti tudi na vrata sportne razigranljivih voznikov — najprej z rally kadeti, lansko jesen pa še s »sportnim« commodorjem GS in rekordom sprint.

Rekordu namenjeno »sportno srce« — 1,9 litra, 106 KM (DIN) — vgrajujejo v limuzino z dvojimi in štirimi vrtami in v kupe. Tovarna ve, da se steklini vozniki radi vozijo v udobnih avtomobilih, ki jim na zunaj ni videti, da imajo pod pokrovom motorja obilico rezervne moći. Seveda ni dvoma, da se močan motor najbolj poda kupeju. In smo vozili kupe rekord sprint.

Sportne zmogljivosti so dosegli predvsem tako, da so 1900-kubikov motor opremili z dvema dvojnjima Webrovima uplinjanjem in namestili odmično gred v glavo. Razmerje vrtine in giba je enako kot v serijskem 1,9-litrskem motorju 93,0 x 69,8, kar pomeni 1897 kubikov delovne prostornine. Največja moč 106 KM dosegne motor pri 5600 vrtljajih v minutni. Krivulja največjega navora je najviše med 3500 in 3800 vrtljaji v minutni, ko je popolnoma ravna in dosegte 16 kpm (DIN).

Ko smo na avto cesti Beograd-Nis prekušali, kaj esprintov motor zmore

na cesti, smo imeli vtis, da motorju »sfriziranje« ne denes prevede dobro. Vrte se lepo le do dovoljenih vrtljajev. Ko smo ga silili nad mejo, zarisanio na merilniku vrtljajev, c' bi ugotovili najboljše pospeške, je začel glasno protestirati s tresljaji in predvsem z zvonjenjem ventilov, ki težko sledijo hitremu vrtenju odmične gredi. Merilnika vrtljajev res niso zaradi lepšega vgradili v esprinte. Voznik, ki hoče voziti »sportno«, ne sme prekomaričiti pred-



Značilna oblika oplovnih kupejev je pri sprintu ozaljšana s halogenskimi žarometti, športnimi plastiči in okrasnimi črtami — pa seveda z napisom sprint.

pisanih vrtljajev, da ne bi veselje s pospeški kvarilo motorja. Nespretno pretikanje deloma popravlja široko območje največjega navora in seveda velik navor 16 kpm, toda samo 1800 do 2100 razlike med vrtljaji pri katerih je največja moč, in vrtljajih, ko je največji navor, zahteva od voznika, ki hoče voziti kar se da športno, upoštevanje merilnika vrtljajev. Tako torej, če voznik vozi tako, kot ustreza imenu esprinte. 1900 kubikov namreč zagotavlja, da je motor prožen in da ima avto zmagljivosti tudi pri snavdnim vozni — in tako vožnja motorju bolj godi.

Dobro synchroniziranemu štiristopenjskemu menjalniku s prestavno ročico na tehni kaj oditati. Pretikanje je hitro in natančno. Menjalnik ne povzroča šumov.

Hiter potnik

Na avto cesti nismo mogli natančno umeriti merilnika hitrosti pri velikih hitrostih, bilo je prenevarno; potem ko smo skoraj zapeljali v zadek počasi vozečega wartburga, smo opustili želje po natančnih meritvah. Za gotovo po rekord sprint doseže hitrost, ki jih omenja tovarna: od 0 — 100 kilometrov na uro pospiši v 12,5 sekunde, najhitrejje pa pelje 171 kilometrov na uro. Upamo si trdit, da je največja hitrost, ki jo doseže esprinte, celo večja, kot navaja tovarna.

Vedjim obremenitveno je prilagojeno rekordovo podvozje. Na prednji osi, v kateri so listane vzmeti, so na poseben Oplov način pritrjeni motor in posamčeni obesni kolesi. Pomanjkljivosti zadnje toge osi so kolikor mogoče odpravili z dvojnimi vzdolžnimi vodili, panchardovim drogom in prečnim stabilizatorjem. Vzmeti sta vijačni, medtem ko sta teleskopska blazilnika pritrjena posebej na osjo. Taka zadnja os sprintu zagotavlja dobro lego na gladki cesti pa tudi na kratkih valovih,

na katere je toga os najbolj občutljiva. zadek zelo malo odskakuje. Pač pa mora voznik v ozkih ovinkih in pri speljavanju računati s tem, da je na zadnji osi malo teže in se pri grobem dodajanju plina eno kolo rado zavrti v prazno. Rekorda nismo vozili na mokri cesti, a menimo, da takrat toga os klijub izpopolnitvam pokazuje svoje slabe strani.

Preprosta toga prema je v tovarnah prijavljena predvsem zato, ker je poceni. Tega ne moremo trditi za zamotano oplovo togo premo — poceni za gotovo ni.

Sprintovo vzmetenje je premehko za športen avto in na slabih cestah se avto preveč posibava, kar mu kvari lego na cesti. Zato pa se izkaže na avto cestah in na dolgih potovanjih kot hiter in udoben potovalni avto.

Dvakrožne servo zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, imajo veliko zavorno površino in dobro prijemljejo, vendar je avto rad zaplesal, ko smo pri veliki hitrosti močno zavirali.

Vse za športni videz

Značilna karoserija s hitrim zadkom je zelo aerodinamične oblike in tudi na zunaj izdaja hiter avto. Sportno sliko izpoljujejo še plastiča z rezami za hlajenje zavor in halogenski žarometi, zadaj pa dvojna kromirana izpušna cev.

Sportna je tudi notranja oprema. Vsa notranjost in sedeži so prevlečeni s črnim umetnim usnjem brez silaja. Armaturna plošča je opremljena športno s tremi okroglimi instrumenti — kombiniranim instrumentom, na katerem sta merilnika temperature motorja in goriva v rezervoarju ter vse kontrolne lučke, velikim merilnikom hitrosti in premajhnim merilnikom vrtljajev. Na osrednjem nosilcu so še ampermeter za kontrolo akumulatorja, ura in merilnik pritiska olja. Odlično je prezračevanje in gretje avtomobila z velikimi rezami za odvajanje zraka na okviru zadnjega stekla. Prezračevanju v pomoč je še odličen ventilator z brezstopenjskim uravnavanjem. Halogenski žaromet svetijo modno in več kot zadostujejo tudi za hitro vožnjo.

Znotraj in zunaj je rekord sprint izdelan natančno, z okusom in brezhibno opremljen — če pozabimo na premajhen merilnik vrtljajev.

Karoserija kupeja sprint omogoča dober pregled naprej. In nič več. Pregled v stran omejujejo premajhna zadnja stranska okna, pregleda nazaj pa kratko malo ni. Voznik zadka sploh ne vidi in ima težave posebno, kadar bi se rad stlačil med vozila na skopo odmerjenih parkirnih prostorih v mestih. Velikemu prtljažniku se vidi, da je namenjen potovalnemu avtomobilu, čeprav bi po športnem videzu sodili, da je prtljažnik manjši.

Z rekordom sprint skuša tovarna obrally kadetu in commodoru GS zadovoljiti zveste kupce oplov, ki bi se radi vesili ob športni vožnji z bolj ali manj serijskimi avtomobili. Temu ustrezajo oprema, deloma motor in izpopolnjena zadnja prema. Še vedno pa se opel ne more odreči svojemu mehkemu vzmetenju. Ne bi škodilo, ko bi tovarniški inženirji — vsaj kar zadeva njihove športne avtomobile — pokukali pod karoserije podobnih avtomobilov drugih tovarn in izdelali pravo podvozje.