

# ZOB ZA ZOB

**Na novo oblečena limuzina in kombi – šest motorjev in spremembe na podvozju – Kupeja ni več!**

Vabilo je veljalo za najimenoitnejši hotel v Münchnu. Zadeva: novi rekordi, predstavitve, vožnja. Plapolale so Oplove zastave in v predverju se je sukala olympia, letnik 1935: da je napredek vsem pred očmi.



**Ob takšnih prilikah ni dvoma:**

»Novinec je super-avto. Najboljši, najvarnejši, najbolj ekonomičen!« Tako je zatrdil mož od Opla, na govorniškem odru.

Videli bomo, ko bomo sedli za volan!

Potem je zapela Dunja Rajter. V domačem jeziku in z vsem šarmom. Obenem so novinarji iz vse Evrope zvedeli, da bo nova Oplova partnerska tovarna (za posamezne dele) v Kikindi, v Jugoslaviji torej!

To je bil majčken jubilej: novi rekord je že deseti opel s tem imenom. Prvega so krstili leta 1953. Opel sodi k General Motorsu in pogosto spreminjanje modelov je ameriška navada. Je pa tudi zanesljiva zvijača, ki prisili kupca, da že po dveh ali treh letih kupi nov avto. In rekordi so šli ves čas dobro v danar.

## ŽE SPET NOVA OBLIKA

Takole, na hitro, predvsem od strani, novi rekord spomni na BMW, prednji blatnik pa malce na renault 14. Od sprdaj je kot ascona, tudi kot manita, samo večji. Oblikovali so ga v vetrovniku in s pomočjo ra-

čunalnika. Dobil je klinasto obliko, s položno prednjo šipo, z nizkimi boki in z rahlo privzdignjenim zadkom. Pod nosom nežen spojler, okrog in okrog (razen pri najcenejši različici) gumasta obroba. Zarmeta sta po novem trapezaste oblike, z valikima utripalkama ob straneh. Cel nos je prisekan. Kupci bodo izbirali med limuzinami z dvojimi ali štirimi vrati, med kombiji s tremi ali petimi vrati in med štirimi paketi opreme: osnovnim, L, berlina in S. Kupejev ni več.

Novi rekord je nastal, ker je bila do sedanja oblika stara že pet let, pa tudi zaradi načela »zob za zob«. Letošnja jesen se hvali z bogato avtomobilsko bero in rekord je odgovor na novo granado, polepšani passat, audi 100 (avant); rad bi se

postavil vstric celo z najmanjšimi mercedesi, no v Rüsselsheimu dobro vedo, da ponujajo zdaj le avto srednjega razreda, uglednejši – da bo nadomestil admiral – bo na vrsti kasneje. Ime mu bo senator.

Zaradi granade kombi so se tudi rekorda kombi (uradno »caravan«) lotili z obema rokama. Delo stilistov je vredno pohvale: v kombiju je zdaj za 35 odstotkov več prostora, kar pomeni ob zloženih zadnji klopi in po tovarniških podatkih skupno prostornino 1638 litrov. Pa kombi kljub temu ni prav nič poltovornjaški, ampak je s celotno ponudbo motorjev in z lično notranjo opremo udoben potovalni avtomobil – za tiste pač, ki se ne vozijo po svetu le s spalno srajco in zobno krtačko.



namenjena desni nogi, toda škoda, da sedeža ne morem odriniti dovolj nazaj; obročka-sta zapora vzvratne prestave je že malce primitivna, obenem pa je tudi čvrst porok zoper voznikovo napako; vidljivost na vse strani je dobra, moti pa prednja šipa, ki preveč sili k voznikovi in sopotnikovi glavi.

K samodejnemu menjalniku (med ostro vožnjo pretika precej grobo) sodi ročica ob volanu, namenjena desni roki: z njeno pomočjo je moč pospeševati, zmanjševati hitrost, voziti s stalno hitrostjo – vse, ne da bi bila noga na pedalu za plin.

**NOVINCA MED MOTORJI**

Zaloga opreme zavisi od kupčevega žepa. V osnovni izvedbi je dokaj skromna, pri najdražjem »S« paketu bo vseh tudi izbiričezem.

**NOTRANJOST: VEČJA, MODERNEJŠA**

Da je rekord zdaj prostornejši zatrjujejo tisti, ki so ga naredili. Voznik in sopotniki bi to morda opazili, če bi se iz starega rekorda presedli naravnost v novinca. Res pa je, da je novi prostor za potnike privlačnejši, z novo, veliko in zelo dobro zasenčeno armaturno ploščo, z daljšo (pri cenejših različicah) ali s športno kratko prestavno ročico na sredinskem grebenu, s preprostimi in mehko obloženimi obroči volana in z zelo dobrimi sedeži. Ključaste so sedežne prevleke, ki se zoprnno lesketajo in že prvi hip nismo vedeli, kam bi z drobnarijami (zemljevid, cigarete, dokumenti . . .), ker je novi rekord za te reči razmeroma skop.

Zdaj poročam z vozniškega sedeža: obroč volana čudovito sede v roke; pripravna stikala za (prešibko) trobljbo so vtisnjena v prečki; odlična je opora,



Rekord kombi: vstric z granado, ali celo pred njo?



Lejša notranjost, nova armaturna plošča, boljši sedeži



Na novo oblikovana, pregledna armaturna plošča, merilnik vrtljajev sodi k opremi »S«



Serijsko sodi v novi rekord 1,9 litrski motor (75 KM), ki ga poznamo že od prej in je zadovoljen z normalnim bencinom. Kupec lahko (brez doplačila) izbere tudi 1,7 litrski motor (60 KM normalni bencin), kakršen je že od zdaj pogonjal rekorde. Trije dvolitrski motorji so za doplačilo: tistega, ki zmore 100 KM, vgrajujejo v rekorde že od leta 1975. Enako velik toda le z 90 KM (prirejen za normalen bencin) je nastal s povečanjem gibne prostornine pri doseganju 1,9 litrskemu motorju

(daljši gibi), še večja novost pa je najmočnejši rekordov motor, ki zmore ob 2 litrskih gibne prostornine 110 KM, njegovo polnjenje pa uravnava Boschova naprava za elektronsko vzbujavanje goriva (L-jetro-nic), podobno kot pri kadetu GT/E in manti GT/E. Razumljivo je, da so, ob tolikšnem razponu gibnih prostornin in moči, različne tudi zmogljivosti posameznih rekordovih različic. Tovarna obljublja pospeške z mesta do 100 km na uro od 20,5 (1,7 N) do 12,0 (2,0 E)

## TEHNIŠKI PODATKI

**Motor:** štirivaljni – vrstni – štiritaktni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo

**1,7 N:** 1689 kubikov – kompresija 8 : 1 – 60 KM (DIN) pri 4800/min – 11,4 kpm pri 2200–3400/min – padotočni uplinjač

**1,9 N:** 1897 kubikov – kompresija 7,9 : 1 – 75 KM (DIN) pri 4800/min – 13,5 kpm pri 2200–3400/min – padotočni uplinjač

**2,0 N:** 1956 kubikov – kompresija 8 : 1 – 90 KM (DIN) pri 5200/min – 14,5 kpm pri 3000–3800/min – padotočni uplinjač

**2,0 S:** 1956 kubikov – kompresija 9 : 1 – 100 KM (DIN) pri 5200/min – 15,8 kpm pri 3400–3800/min – padotočni uplinjač

**2,0 E:** 1956 kubikov – kompresija 9,4 : 1 – 110 KM (DIN) pri 5400/min – 16,2 kpm pri 3000/min – elektr. vzbuj. goriva

**2,1 D:** dizel – 2068 kubikov – kompresija 22 : 1 – 60 KM (DIN) pri 4400/min – 12 kpm pri 2500/min – Boschova črpalka za gorivo

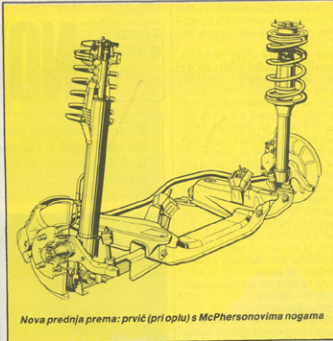
**velja za vse motorje:** ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (veriga) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 540 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolturna suha sklopka – štiritopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 L/2 J x 14 – gume 175 SR 14 (firestone)

**Voz in obese:** limuzina ali kombi – dvoje, štiri, oziroma troje ali pet vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – prednja kolesa na posamičnih obeh, vzmetni nogi, potezna vodila, vzvojni stabilizator – zadaj toga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, vzvojni stabilizator – dvokrožne zavore, servo, spredaj kolturne, zadaj bobnaste – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan s krogličnim prenosom, prestava 20,3 : 1

**Merje in teže:** dolžina 4,593 m – širina 1,726 m – višina 1,420 m – kolotek spredaj 1,435 m, zadaj 1,412 m – teža praznega vozila 1110 kg – dovoljena obtežba 490 kg – dovoljena skupna teža 1600 kg – prtljažnik 480 litrov (tovarna) – posoda za gorivo 65 litrov

**Zmogljivosti** (tovarniški podatki): največja hitrost 135 do 179 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 23,5 do 12,0 s – normalna poraba goriva po DIN: 9,8 do 9,4 (dizel 8,4) litra na 100 km



Nova prednja prema: prvič (pri opju) s McPhersonovima nogama

sekund in največje hitrosti od 146 do 179 km na uro.

Pri tem je najskromnejši rekord z 2,1 litrskimi dizelskim motorjem, ki pospeši z mesta do 100 km na uro v 23,5 sekunde in doseže največjo hitrost 135 km na uro. Tudi ta motor imajo pri Opju še pet let, zdaj so ga opremili le še z dvema akumulatorjema po 44 Ah. Da ne bo težav pri zaganjanju!

Čprav smo Oplove novince podili po tristokilometrski in vnaprej začitani progi, je bilo avtomobile – zaradi gostega prometa in neusmiljenega prometa – nemogoče temeljito preskusiti. Pa, saj je jasno: motorji v rekordih niso dirkači, so prekušeni in trepčni. Menjalnikov tokrat niso spreminjali in tudi vse, kar mora voznik početi v rekordno poznano že od prej: to je uglajena, tiha in udobna limuzina. Povsem nova je še prednja

prema: novi rekord je prvi opel z vzmetnima nogama. Oprirata se na potezna vodila in vzvojni stabilizator. Rajdni krog je novem manjši, volan se zdi lahkotnejši (za doplačilo je na voljo tudi servo naprava). Ker pa spolek asfalt ni dovolil, da bi tvegali predržno vujavanje, je težko reči kaj več. S tovarno se že dogovarjamo za temeljitejši testi! Takrat bomo lahko podrobneje ocenili, če je novi opel res po okusu želja, s katerimi je nastal: da bi bil kljub močni konkurenci bestseller pri kupcih, obenem pa vabljiva limuzina, ki bi z udobjem in prijetnim videzom privlekla tiste, ki so doslej kupovali druge. Rekord je ostal rekord, to pa pomani, da se je z njim prijetno in varno voziti – ni pa za cestne dirke. Ne, seveda ne mislim, da bi bilo to kaj slabega!