



Opel rekord:

O uspehu avtomobilskega modela največ povedo prodajne številke. Če vemo, da Ford in Opel skoraj popolnoma obvladata nemško tržišče v srednjem razredu, nam da to dobro podoba obeh vozil. Pri tem je Opel, podružnica General Motorsa s svojim modelom „Rekord“ še prav posebno uspešen, saj je v letu 1969 samo v ZR Nemčiji prodal skoraj 150 000 vozil tega tipa, medtem ko je Ford iz Kolna prodal le okoli 70 000 fordov 17 M, kar pa je v primerjavi s stilistično ponesrečenim predhodnikom iz leta 1968 kar precejšen uspeh.

V nasprotju s tem pa so pri Oplu pred tremi leti pri ustvarjanju rekorda imeli prav srečno roko – v tem času na njegovi karoseriji niso retuširali ničesar, avto pa je ljudem še prav tako všeč kot jim je bil pred tremi leti. S tem so prelomili z ameriško tradicijo in ustregli kupcem, ki lahko dalj časa vozijo „zadnji model“ kot tudi sebi; saj so se jim stroji v tovarnah že zdavnaj amortizirali.

Pločevine na pretek

Oba avtomobila sta bila zasnovana na kar se da konvencionalen način, pri čemer je bil glavni cilj: ugaja naj na prvi pogled. Tako na primer dolgi prevesi spredaj in zadaj avto na videz povečajo; to pa je všeč kupcu, ki hoče svetu pokazati, da je obdobje malih avtomobilov zanj že zdavnaj minilo.

Seveda pa avtomobila nista velika le na pogled – pri oplovih 4,55 in fordovih 4,72 metrih se za potnike najde res dovolj prostora, pri čemer je ford znotraj tudi malo širši. V obeh avtih lahko pet potnikov udobno sedi, poleg tega pa jih lahko vseh pet vzame s seboj tudi

prtljago – prtljažnika sta zelo prostorna: fordov drži (po normah „Auto, Motor und Sport“) 440 litrov, oplov pa 400 litrov.

Zapravljanje s prostorom je bolj očitno spredaj, pod pokrovom motorja – že oplov štiri-valjni vrstni motor ima prostora precej več kot ga potrebuje, fordov kompaktni motor V4 pa se pod velikanskim pokrovom kar izgubi. Toliko odvečne pločevine pa pride prav pri nesreči; saj prestreže doberšen del udarca.

Obema karoserijama se vidi, da sta prišli iz najmodernejše serijske proizvodnje, kvaliteta in izdelava sta zelo izenačeni, karoseriji sta močni in stabilni, slišati ni nobenega škripanja ali ropotanja.

Prve razlike se pokažejo v notranjosti: fordovi sedeži so odločno slabši od rekordovih; predebelo so oblazinjeni in nudijo premalo stranske opore. Rekordovi sedeži so v vsakršnih razmerah zelo udobni, dobro držijo voznika tudi v hitrih in ostrih ovinkih.

Bolj izenačen vtis naredita instrumentni deski obeh vozil, obe imata lepo pregledne, okrogle instrumente na črnem ozadju, ki kažejo hitrost, srednjeevropski čas, količino goriva in temperaturo hladilne vode. Ročice in stikala na deski je nekoliko težko doseči, za pranje šipe pa je treba z nogo pritisniti gumijast meh na tleh, v bližini sklopke. Že tradicionalna slabost oplov so ključavnice – in res, ena je že po kratkem času izdihnila, že pred tem sta se pa obe prav težko odpirali.

Štirje valji – v vrsti ali v dvoredu

Pri motorju se vsaka podobnost obeh testiranih vozil neha, čeprav imata enako delovno prostornino: 1,7 litra in enako moč – 75 KM. Fordov motor ima valje nameščene po ameri-



ford 17 M — Bestsellerja

sko, v obliki črke V in ima odmično gred spodaj, v bloku motorja, opel pa ima valje v vstvi in odmično gred v glavi motorja, kot je to moderno v Evropi. Žal pa je to v tem primeru res le moda, saj navkljub tej modni zasnovi motor učinkuje nekako utrujeno in leno. Ta vtis pa je deloma le subjektiven, saj doseže „rekord“ največjo hitrost: 152,5 km na uro, in pospeši od 0 na 100 km na uro v 16,1 sekunde, kar je za ta razred precej.

Ford je bil hitrejši že pri meritvah; dosegel je 158 km na uro in pospešil na 100 km na uro v 15,6 sekund, še bolj pa se izkaže s svojo elastičnostjo. Vozniku daje občutek, da vozi močno in temperamentno vozilo. Od nekdanjega, trdega teka fordovih motorjev V4 je ostalo prav malo, drži pa, da je oplov motor še vedno tišji in mehkejši.

Še bolj kot z elastičnostjo prekosi ford opel s svojo varčnostjo — na 100 km porabi skoraj liter goriva manj: opel je na testu porabil 13,6, ford pa 12,9 litrov na 100 km. Razlika pri vožnji po mestu je bila še večja, skoraj liter in pol.

Kljub tem razlikam pa je za kupca pomirjujoče, da ima v obeh primerih opraviti z dozorelo konstrukcijo, brez otroških bolezni, ki dolgo živi in potrebuje sorazmerno malo vzdrževanja.

Majhno prednost ima ford tudi pri menjalniku — oba avtomobila sta imela menjalno ročico na tleh. Fordova ročica teče izredno lahkotno in precizno in je po našem mnenju ena najboljših pri današnjih avtomobilih. Oplov menjalnik nam je, ko je bil hladen, povzročal nekaj težav, ko smo hoteli prestaviti v drugo prestavo. Prestavna razmerja so pri obeh vozilih zelo dobro izbrali, tako da navor motorja lahko kar najbolje izkoristimo. V tretji prestavi dosežeta oba avta hitrost okoli 130 km na uro.

Toge zadnje noge

Zadnja prema je pri obeh avtomobilih toga, fordova ima listaste vzmeti, nekoliko bolj zapletena oplova pa vijačne, razen tega pa še vodila. Obe premi sta precej ceneji in primernejši za velikoserijsko proizvodnjo, s slabšo ceno pa seveda opel opravi precej bolje kot preveč preprosti ford.

Zaradi tega ima ford precej slabše lastnosti kot njegov tekmeč — že na ravni cesti, posebno pa še ob vetru s strani, je 17 M precej negotov, še bolj pa se to pokaže pri ostrih vožnjah v ovinkih. Tega občutka negotovosti se voznik ne iznebi niti takrat, ko se avtomobilu že privadi.

Nasprotno pa je opel izredno dobrodušen avto, zelo dobro drži smer na ravnem, v ovinkih pa vozniku nikoli ne pripravi presenečenja. Tudi krmilo je pri opelu lahkotnejše — to in pa manjša dolžina ga naredita precej okretnejšega od tekmeča.

Kar zadeva udobje med vožnjo, sta oba avtomobila precej poprečna, če ju primerjamo z vozili, kot sta renault 16 ali peugeot 404. Opel ima premeheke vzmeti in se pri vožnji čez neravnino precej zaziblje; ford je pri tem nekoliko boljši, noben od obeh se pa ne more primerjati s Francozi. Zavore so pri obeh avtih prav dobre in tudi pri večjih hitrostih avto zaustavijo zanesljivo in le z majhnim pritiskom na pedal.

Po naši oceni je v tej tekmi zmagal opel, to pa predvsem zaradi boljših voznih lastnosti in bolj varne vožnje; res pa je, da je manj varčen in nekoliko počasnejši od forda. Njegova zmagica pri kupcih je gladka: rekord kupuje dvakrat več ljudi kot ford 17 M — očitno je opel tudi lepši in bolj harmoničen avto.