

vozili
smo

REKORD II

Matija
Dermastia

Ceste ob Azurni obali so se zdele lastnikom tovarne Adam Opel iz zahodnonemškega Russelsheima nadve primerne, da so po njih spustili za volani svojega novinca – avtomobil rekord II – novinarško srečo iz vse Evrope. Nič nenačudnega za tako množično, neuradno premero novega opla, kajti rekord je zadnjo premero doživel že avgusta leta 1966. Za GM, oziroma njegovo nemško podružnico, je to nenačudno dolga doba.

„Nespatmetni bi bili,“ so hitro potешili našo radovednost možje od Opla, „če bi nehalli s proizvodnjo voza, katerega prodaja je kljub starosti naraščala.“ Prelistal sem uradne podatke tovarne Adam Opel AG in prebral, da so oplov iz leta 1966 izdelali skupaj 1 420 000 voz, v zadnjih letih je pa proizvodnja naraščala takole:

- 1969 – 201 054
- 1970 – 245 613,
- 1971 – 260 771 voz.

Vendar je bilo tudi petletno stalno in rahlo naraščanje proizvodnje ter seveda tudi prodaja rekordov, planerjem in Russelshemu dovolj in so ukazali: „Premier!“

Preprosto je lahko tudi elegantno

Rekord II je zapeljal v javnost konec meseca januarja.

Preprost, športen in lep

Preprost je, močno „diši“ po asceni in manti, vendar je to le rekord II z vsemi odlikami družinskega avta srednjega razreda. Vodilo konstruktorjev iz Russelshema je bilo preprosto. Narisati avtomobil, ki se ne bo ved ponašal z zunanjimi, ameriškimi odlikami, ki terjajo hitro menjavo modelov. Pod vodstvom glavnega inženirja Charlesa S. Chapmanra so po večletnih naporih skonstruirali avtomobil, ki je preproste zasnovi (še vedno se zgleduje po „bratrancih“ iz Detroitja), karoserijo pa je oblikovala tako, da lastniki tudi po nekajletni uporabi ne bodo zaradevali pred sodovi, češ: kako star avtomobil pa imate?

Rekord II je za 1,7 cm daljši od predhodnika, za 4 cm ozj in za prav toliko nižji ter prostornejši. „Krojači“ so mu stranici s stekli vred ukrigli tako, da je v višini potnikovih bokov usločen in za-

voljo tega znotraj prostornejši. Opel rekord II je petsedežnik, v katerem je prostora dovolj tudi za „močnejše“ osebe. Potegnjena prednji in zadnji del ter močno položno vetro in tudi zadnje steklo dajeta vozu športni navidi.

Kupe in oprema

Svojemu osnovnemu načelu so ostali konstruktorji zvesti tudi v nadaljnjem razvoju karoserije, saj so nam hkrati predstavili enako zasnovano kupe izvedbo. Znotraj se novi opel razlikujejo po opremi, in sicer serijski in „sprint“, Dva volana, dve armaturne plošči in dve različni prestavnici ročici so osnovne razlike, v katerih se izvedba „sprint“ oddaljuje od serijske izvedbe.

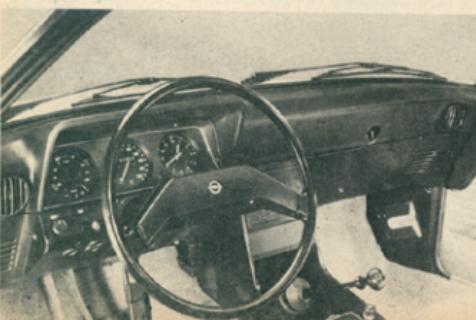
Serijska armaturna plošča ima vgrajene tri enako velike okrogle instrumente tako, da je merilnik hitrosti, z vgrajenim števnikom srednji. V desno odprtino je vgrajena ura, v levri pa kombinirani instrumenti s termometrom za vodo, merilnikom bencina in kontrolnimi lučkami za svetilna telesa ter „dolga“ žarometa.

Pri „sprint“ opremi je uro zamenjal merilnik vrtljajev, kombiniran inštrument pa širje manjši, prav tako okroglji merilniki, in sicer za temperaturo vode, zalogi bencina, pritisk olja in kontrolo polniljenja baterije. Poleg števca kilometrov je v merilniku hitrosti pri izvedbi „sprint“ vgrajen tudi dnevni števec. Izvedbi ločita tudi volane; pri bogatejši je športnega videza, enaka je pa tudi prestavila, za polovično krajsko ročico.

Pod armaturno ploščo, levo od volana, so načrtovalci avtomobila rekord II vgradili vrtljive gume za priziganje žarometov, zraven njega pa stikalno na pritisk za vključevanje brisalnikov (zatrjujejo, da je zmota pri vključevanju enega ali drugega zavojlo take kombinacije izključena).

Sedeži so udobni, prevlečeni z blagom. Prednja sta razdeljena in imata razmeroma dolg hed ter premično naslonjalo. Na zadnjih – klopi – je prostora za tri osebe. Če se peljata le dve, si lahko spustita iz naslonjala za roke. Karoserija je ukrojena tako, da so vanjo vgradili velika okna, kar seveda pripomore k večji vidljivo-

Armatura plošča: pregledna



Rekord II spredaj: športen



sti in hkrati tudi pasivni varnosti. Tovarniško vgrajeni radijski spremenjnik so dobili tudi novo anteno — doslej le admirali in diplomati — vgrajeno v vetro steklo. Štirioglate žaromete so vgradili v prednji del maskne tako umetno, da skoraj ni robov, ki so pri starih rekordih med vožnjo povzročali neprijetno šumenje. Pri vrati so zamenjali staromodne, iz karoserije štreleč kljukce, z novimi, v karoserijo pogreznjenimi. Nepotrebnih šumov je spet manj . . .

Nova toga prema

Voznja z rekordom II je prijetna, bodisi da sedite v limuzini ali v kupeju. Udobnost med vožnjo gre pripisati izboljšanemu podvozu, predvsem zadnjem togam premi. Njena zasnova je zagotovila vozniku maksimalno varnost tudi med hitro vožnjo po ovinkasti cesti, kar doslej res ni bila odlika oplovljenih rekordov.

Pred poskusno vožnjo sem poslušal razlagi Opelovih inženirjev, zakaj so se znova odločili za togo zadnjo premo. Pripovedovali so, da so med konstruiranjem novega vozila preskušali tudi druge možnosti, vendar so ostali pri starem. Menijo, da toga prema, če je le dobro konstruirana, nudi večini voznikov zanesljivo vožnjo, ker jih ni presenetil v kritičnih položajih. Seveda je to trditev treba razumeti tudi po narodni: „Vsak svojo malho hvali.“

Res je pa, da je zavoljio nove zadnje preme opel rekord II povsem nekaj drugega, kot je bil stari. Nekaj v hribih nad Azurno obalo smo se na okzi cesti z tistimi, ki so na tovornjakom znašli trije; dva v rekordih in Milančan v BMW 2002. Prehiteli smo tovornjak in zapeljali na Siršo, prav tako ovinkasta cesta. Italijan se je na vso moč trudil, da bi se otrezel nadležnih oplov. Zaman! Trojica je pobirala ovinke enako hitro in enako zanesljivo. Šele, ko smo prispeli na avtomobilsko cesto, je bilo enakosti v hipu konec. BMW 2002 mi je kmalu izginil izpred oči.

Opel rekord II (z motorjem 1900 SH) zmore samo 160 km na uro. Ko sem se zavoljil tega pritoževal, so mi odvrnil: „Mar ni dovolj hitrosti za družinski avtomobil? Po ovinkih gre pa dobro, Mar ne?“ Umolkni sem, kajti rekord ima že ustavljen krog kupcev, ki si od njega želijo srednje potovalne hitrosti, udobnost in zdaj so dobili še dobro lego na cesti, pa tudi pospeške od 0 do 100 km na uro v 14 sekundah.

Oprostite! Dobro lego in udobno vožnjo le na dobrri cesti. Na slabem vozišču pa rekord II zara-



di tršega vzmetenja neudobno poskušuje.

Svoje kupce bo Opel razveselil še z eno novostjo. Rekord II ima za več kot en meter manjši rajndi krog od predhodnika. Samo 10,8 metra potrebuje za popolno krog. To je pa za mestno vožnjo pomembno.

Kdej šest valjev?

Trenutno ponuja Adam Opel vozila z tremi različnimi motorji: 1700 N, 1700 S in 1900 SH s 66, 83 in 97 KM. Kot je že objašnjal pri Opelu, so to štirivaljni, vodno hlajeni, vrstni motorji, ki ne morejo skriti svojega porekla, hkrati pa zagotavljajo, da bodo lastniku dolgo in potprežljivo služili. Veseli ga bodo tudi mehanični; vsi pomembni deli motorja so primerne razpoloženju pod pokrovom motorja. Že bezen pogled pod pokrov pove marsiščki. Okoli motorja je še toliko prostora, da se vnaprej ponuja misel o nadaljnjem razvoju rekorda II in da je med drugim model s šestivaljnimi motorji samo še vprašanje časa in zahteve širšega kroga kupcev.

TEHNIČNI PODATKI

	1700 N	1700 S	1900 SH
MOTOR			
Valj: 4, vrstni	1700	1700	1897
Gibna prostornina:	1698	1698	9,8:1
Kompresija:	9,2:1	9,8:1	9,8:1
Vrtina:	88 mm	88 mm	88 mm
Gib:	69,8 mm	69,8 mm	69,8 mm
Največja moč:	66 KM pri 5300 v/min	83 KS pri 5400 v/min	93 KM pri 5200 v/min
Največji navor:	12 kpm pri 3100 /min	13 kpm pri 3800 /min	15 kpm pri 3800 v/min
Hlajenje: vodno			
Upinjalci:	Solex 35 PDSI	Solex 32 DIDTA	Zenit 35/40 INAT

PRENOS MOČI

Sklopka: enokolntna, suha — menjalnik: štiristopenjski

ZVOZ

Limuzina, dvoje vrat, pet oseb — karoserija: samonosna
Limuzina, štiri vrat.

Kupe, dvoje vrat
Kombi, troje vrat
Kombi, pet vrat

OBSE IN VZMETENJE

Prednja prema: posamične obese, teleskopski hidravlični blažilci, stabilizator — zadnja prema: toga na vzdolžnih vodilih

VOLAN

Konstrukcija: prenos z brezkončnimi kroglicami, 20:1

ZAVORE

Sprejed: kolutne — zadaj:bobnaste, servo, dvokrožne — ročna zavora: mehanična na zadnja kolesa

KOLESA

Plišča: 5x13 — gume: 6,40—13, diagonale

OPREMA

Akumulator: 12 voltov, 44 amperskih ur, dinamo 390 wattov — brisalnik ima dve hitrosti

MERE IN TEŽE

Dolžina: 4567 mm, širina 1718 mm, višina: 1405 mm — medosna razdalja: 2668 mm — kolotek: 1427 mm (sprejed), 1412 mm (zadaj) — prtičnjač: 333 i (limuzine), 328 l (kupe) — teža praznega vozila: 1545 kg — posoda za gorivo: 70 l