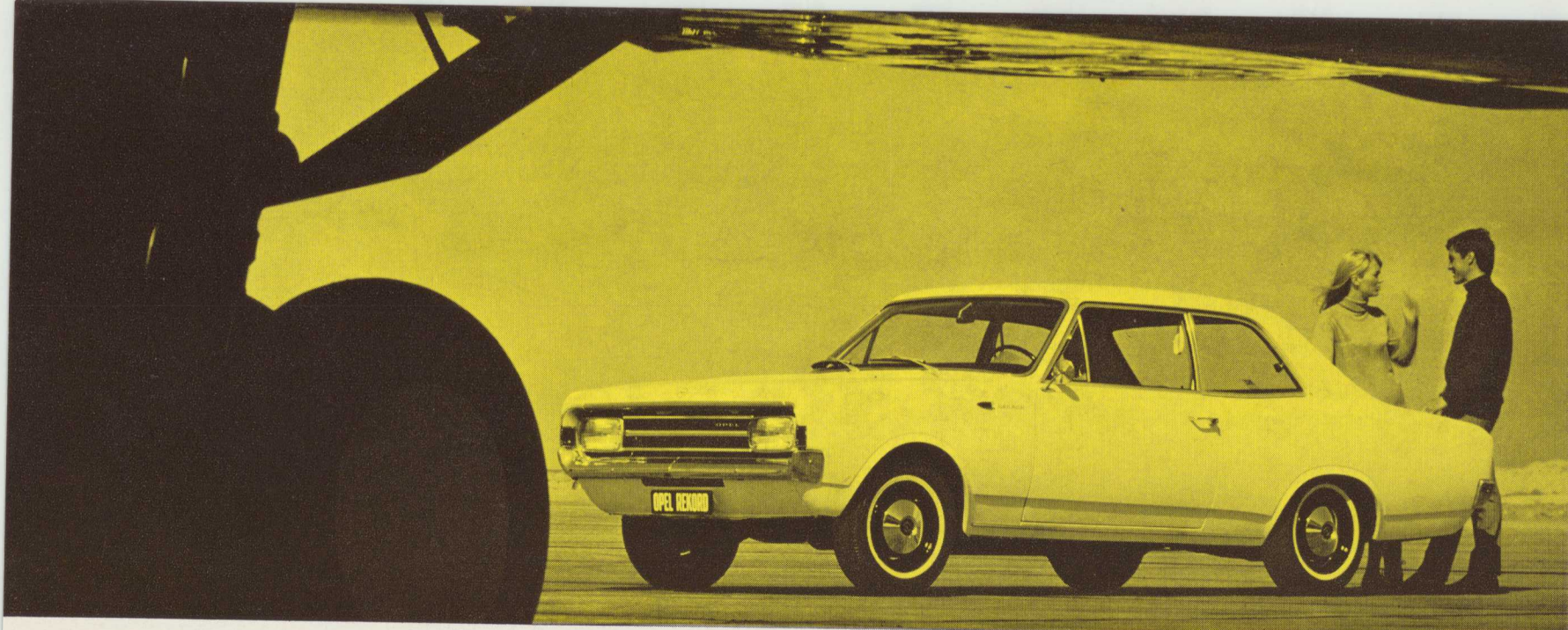
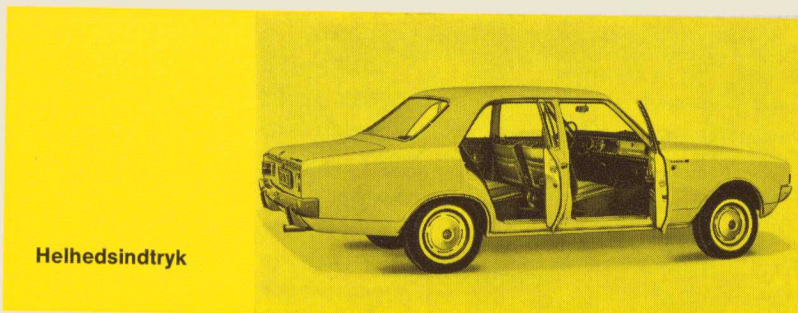




I uddrag kan De i det følgende læse hvad pressen skriver om Opel Rekord's forskellige egenskaber. For Aarhus Stiftstidende skriver Jørgen Janting –

for Fyens Stiftstidende, Bent Elsnab – for Berlingske Tidende, Hans Eric Boesgaard og for Skandinavisk Motor Journal, Mogens H. Damkier.

Forsidebilledet viser Carl Syberg og Steen Schrøder under Rallye Nordland 1967



Helhedsindtryk

Aarhus Stiftstidende

»General Motors vest-tyske bilfabrik, Opel, har af salgsmæssige grunde i årevis kunnet glæde sig over at have Rekord'en. 1967-versionen er imidlertid ikke bare en ny, køn karosseri-facon fra Rüsselsheim. Denne gang er der tale om en personlig rekord, en hidtil ukendt harmoni mellem udstyr, forarbejdning og køreegenskaber.«

Fyens Stiftstidende

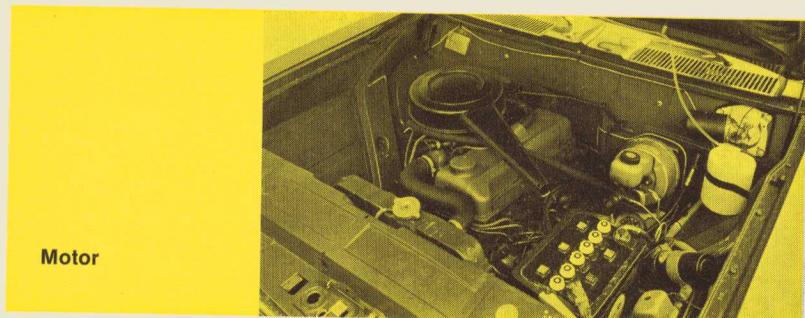
»En vogns udseende vil næsten altid være et spørgsmål om smag. De fleste vil dog nok betragte linieføringen i den nye Rekord som et uhyre harmonisk hele ... Hvad udseendet lover i retning af det sportslige, lever indretning og udstyr i det store hele op til, ikke mindst i L-udgaven af Opel Rekord 1900, som vi havde til prøvekørsel i denne omgang ...

Berlingske Tidende

Udsynet forekommer mig ikke at have lidt ved overgangen til afrundede linier, bilen er ret let at parkere trods sine i grunden ret betydelige ydre mål, og vendediameteren er ikke værst.«

Skandinavisk Motor Journal

»Sidst jeg havde fat i Opel Rekord kunne det fastslås, at denne model i virkeligheden betegner en ret stor bil, og den skulle nødig blive større, hvis den stadig skulle bevare sin håndterlighed. Man har blot ikke været i stand til at modstå fristelsen til at gøre den lidt længere og lidt bredere, men uhåndterlig er den på ingen måde blevet ... Selv de mest erfarne bilister og selv de mere vanskelige og kræsne med hensyn til teknik, kvalitet og køreegenskaber vil være godt tjent med en Opel Rekord 1,9 ltr.«



Motor

Aarhus Stiftstidende

»Under »Sportskøreren mener«: skriver Ole Boe: Opels program tæller idag flere modeller med direkte sportsligt anstrøg, og den prøvede model 1900 L er forlængst accepteret af de aktive bilsportsfolk, som en vogn med køre-stærkt-muligheder. Jeg kan bevidne, at 1900 L er velkørende og forsynet med en overlegen motor.«

Fyens Stiftstidende

»Motoren udmærker sig fortsat ved fine sejtrækeegenskaber og en evne til uden protester at rotere op i ret høje omdrejninger. I øvrigt er det absolut ikke kræfter, denne model mangler. Efter kun små

Berlingske Tidende

1000 kilometers kørsel kunne vort eksemplar yde følgende præstationer. ... 0-50 km/t 4,0 sek. 0-80 km/t 8,9 sek. 0-100 km/t 13,1 sek. Gearskiftet er nærmest perfekt med lette, præcise bevægelser og dadeløs synkronisering af alle gear.«

Skandinavisk Motor Journal

»Med sine 102 SAE-heste ved 5400 omdrejninger, sin firetrins gearkasse og sine svære bremses (tokreds hydraulik med skiver fortil) har man nu i den 1,9 liters, 4-cylindrede version, jeg til denne artikel har prøvet, en af de »skræppeste« mellemklassebiler på det danske marked.«



Køreegenskaber

Aarhus Stiftstidende

»Men det, der imponerede mest, var vognens evne til at klare sig nydeligt også på de små, snoede biveje. Rekord'en var slet ikke sådan at hyle ud af det. Det store karosseri kunne svaje en kende, når vognen blev trukket gennem et skarpt sving, men det rettede sig hurtigt op, og der viste sig ingen udprægede tendenser til at ville gøre svinkeærinder.«

Fyens Stiftstidende

»Styretøjet er meget letgående og tilfredsstillende præcist, om end måske en anelse mindre det sidste end i forgængeren, og styreegenskaberne svarer til det let neutrale ideal, der dog vil skifte til en let overstyring, når baghjulene nærmer sig udskridningsgrænsen. Det viste sig meget vanskeligt at få baghjulene til at slippe deres tag i vejbanen i tætte sving.«

Berlingske Tidende

»Og nu til køreegenskaberne. En mærkbar forbedring i bagvognens »opførsel« under hurtigkørsel giver denne Opels mest interessante tekniske nyhed: det ny ophæng af den stive bagaksel, som nu er på skruefjeder-basis i stedet for som tidligere med de gamle barnevognsfjedre. Man har opnået – på en særdeles enkel vis – at man ved større belastning automatisk får en stivere affjedring. Den tidligere alt for livligt medstyrende bagvogn er nu afløst af en sporsikker agterende, som vist nok i praksis må siges at være den største ændring i Rekord'ens køremåde.«

Skandinavisk Motor Journal

»Når en bil er så velafbalanceret, og den har så pålidelige køreegenskaber, fristes man ofte til at køre den lidt hårdere end nødvendigt, men med Opel Rekord er det sådan, at man kan tillade sig at anlægge nøjagtig den kørestil, der passer en for øjeblikket. Kører man skikkeligt og fredsomligt, virker det ikke unaturligt, kører man med god marchhastighed på en motorvej, føles det heller ikke unaturligt, og tager man den lidt mere sportsprægede køreteknik frem, reagerer vognen korrekt og naturligt på alle ens ønsker og manøvrer.«



Interiør – udstyr

Aarhus Stiftstidende

»I hele vognens udførelse og finish er der et umiskendeligt pust af germansk luksus ... Der er termostatreguleret varme- og defrosteranlæg med udmærket kapacitet, og ikke særligt larmende blæser. Der til kommer luftindtagsdyser i begge sider af instrumentpanelet og tilsvarende udtag ved bagruden. Under »Sportskøreren mener«: skriver Ole Boe: Ingen vogn kan fremvise et bedre gearskifte og pedaler og speeder er let at betjene ... Man glæder sig over rigtige, runde instrumenter og instrumentpanel og rat i matsort materiale med et minimum af forromede lister.«

Fyens Stiftstidende

»L-udgaven (som Fyens Stiftstidende prøvekørte) er udstyret med et par fortræffelige forsæder, der yder god lårstøtte, og hvis behageligt krummede ryglæn

Berlingske Tidende

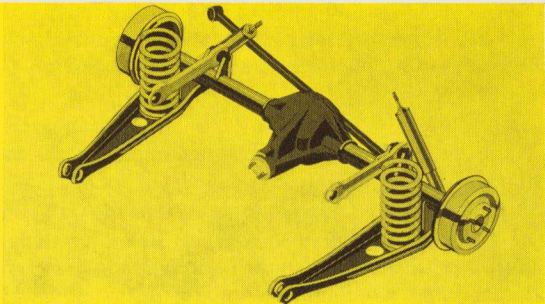
kan indstilles fra lodret til vandret med en udmærket reguleringsmekanisme, der er således indrettet, at den finder tilbage til sin gamle stilling, når adgangen til bagsædet – har været benyttet ... I bredden er der udmærket plads til tre voksne, men komforten øges, hvis der kun er to, der så kan slå midterarm-lænet ned ...«

Skandinavisk Motor Journal

»I kabinen har man nu en luksus, der før var forbeholdt langt kostbarere biler. To gedigne, anatomisk udformede, forstole – og en tilsvarende velpolstret bænke med midteramlæn bagtil ... Instrumenteringen er kommet ned på jorden, matsort indfattede viserinstrumenter og sladrelamper, og i min version en guldgearstang ... Ventilation og varme er noget af det mest sorgløst velfungerende i branchen.«

»Interiøret er nydeligt udført i Opel Rekord L. Der er to separate forstole, og i bagsædets ryglæn er der nedfældbart armlæn. Forstolene er monteret med de såkaldte sovebeslag og righoldig indstillingsmulighed af ryglænets vinkel til en bekvem kørestilling. Betrækket består af vævet kunststof, der både kan ånde og afvaskes. Sædernes sider og vogn-dørene er beklædt med kunststof ... Instrumenteringen og kontrolgrebene er rigtigt udformet og rigtigt placeret.«

Hjulophængning og affjedring



Aarhus Stiftstidende

»En af de alvorligste anker mod denne populære, rummelige vogn, som i de senere år trods støt stigende priser på bilmarkedet må siges at have givet forbrugerne usædvanligt meget køretøj for pengene, har altid været affjedringen ... Nu er det lykkedes at holde balancen. Ikke mere nogen svømmende fornemmelse på vejen – selv i temmelig hårde kurver. Og heller ikke små hjernerystelser af bump på ujævn belægning.«

Fyens Stiftstidende

»Opel teknikernes dilemma har således været at kombinere de udmærkede køreegenskaber med en højere grad af affjedringskomfort. Ved hjælp af øget sporvidde bag skruefjedre med længere fjederbevægelser samt gummielementer i bagakselophæng-

Berlingske Tidende

ningen synes dette at være lykkedes fuldt ud. Kørekomforten – også i bagsædet – er i dag af udmærket kvalitet, veldæmpet, men aldrig hård.«

Skandinavisk Motor Journal

»Baghjulsophængningen er i princippet ikke ny, men den er ny for Opel. Den består af en stiv bagbro styret i længderetningen af to fremadrettede reaktionsarme og styret i sideretningen af en lang Panhard-stav. På bagakselbroen er der to konsoller, i hvilke endnu to fremadrettede arme er lejret. Disse arme skal forhindre, at bagakselbroen drejes i hjulenes omdrejningsretning under en opbremsning eller mod hjulenes omdrejningsretning under en hård acceleration. Denne fiktion af bagakslen medfører, at man kan tillade sig at benytte ret bløde gummimellemlæg ved ophængningspunkterne, hvilket er medvirkende til at holde hjulstøjen borte fra den bærende konstruktion ...

En rustbeskyttelse af højeste karat

Man hører ofte sagt, at »i gamle dage kunne de lave biler – de rustede aldrig«. Jovist rustede de; for i gamle dage var biler lavet af jern, og jern rustar.

I dag er biler også lavet af jern – og jern rustar stadigvæk. Dette er et faktum i al sin enkelthed. Men allerede for år tilbage begyndte man imidlertid at beskytte mod rustangreb, og mange forskellige metoder – mere eller mindre effektive – er fremkommet i tidens løb.

Spørgsmålet om rustbeskyttelse er imidlertid nu mere end nogensinde af største aktualitet for den kvalitetsbevidste danske forbruger. Når vi specielt siger **danske** forbruger, så hænger dette naturligvis dels sammen med den meget store investering, anskaffelsen af et automobil er, specielt her i landet, hvor statsafgifterne mere end fordobler automobilernes pris, dels med det danske klima, der jo som bekendt ikke er det blideste mod stål.

Dette har General Motors fabrikken i København taget konsekvensen af: Et stort videnskabeligt forskningsarbejde startede for nogle år siden. Involveret heri har ikke blot været fabrikkens ingeniører, men

også verdenskoncernen GM's forskningslaboratorier ved Detroit og ICI's forsøgslaboratorier. Resultaterne af dette forskningsarbejde er gradvist blevet indført på samlefabrikken i København, og idag rådes der over et arbejdsprogram af højeste karat, tilpasset de danske klimatiske forhold.

Før samlingen rustbeskyttes de enkelte karosseri-dele, og hele tiden, medens samlingen foregår fortsættes beskyttelsen ved et stort antal arbejdsstationer langs samlebåndet således, at end ikke den fjerneste krog lades ubeskyttet, og tilmed modtager de kritiske steder en »sandwichopbygning« med rustbeskyttende materialer. Når endelig vognen er færdigsamlet, modtager hele undervognen en afsluttende totalinddækning med hærdet elastisk asfaltmasse, samt derudover en Tectylinddækning af særlig ud-satte steder.

Ingen rustbeskyttelse er imidlertid en eengangsbeskyttelse, den skal vedligeholdes, men følger man det enkle vedligeholdelsesprogram, som GM's serviceafdeling foreskriver, tilbydes der på markedet idag ingen bedre rustbeskyttelse end den Opel Rekord og andre GM biler får, før og under produktionen i København.

Sikkerhed er stikordet i alle Opel Rekord modeller

Der er mange eksempler på indbygget sikkerhed i Opel Rekord modellerne, både indvendig og udvendig. Lad os nævne nogle eksempler:

Instrumentbrættet er polstret foroven og forneden. Rattet har dybtliggende nav, og er forsynet med polstret hornkontaktliste.

Sikkerhedsbakspejl der ved kraftigt stød falder ud af holderen. Forsænket handskerumslås. Alle knapper og greb er af blødt materiale. Armlænene er af elastisk materiale.

Anatomisk korrekt udformede sæder, fastlåsede forstole, svært polstrede solskærme, monteringssteder for sikkerhedsseler. Benzintanken er placeret under bagagerummet langt fra motoren. Brudsikre bremse-slangar med indlæg af det kraftigste væv, der fremstilles i dag.

Kernen i enhver Opel Rekord er stadigvæk det selv-bærende helstålskarosseri. Opel var de første, der fremstillede selv-bærende helstålskarosserier i store serier. Det giver et stort forspring. Hver eneste del i denne konstruktion har en bærende funktion. Hver kasseprofil er vridningsstabil, og det hele er robust og sikkert.

Hele vognens indre omfattes af stål til beskyttelse af fører og passagerer, og både for- og bagparti er stødabsorberende, således at kraftige stødpåvirkninger taber en stor del af deres kraft inden de når kabinen.

Til de særlige sikkerhedsfaktorer hører også skivebremsar på forhjulene og vel-dimensionerede tromlebremsar på baghjulene. Og frem for alt 2-kreds bremsesystemet med bremseforstærker. Dæk med stort volumen og brede anlægsflader, der giver kurvestabil kørsel, og endelig den sikre styring og store motorkraftreserve, der giver sig udslag i lynhurtige, sikre overhalinger.

Alt dette er sikkerhedsfaktorer til Deres fordel, når De kører Opel Rekord.

Tekniske specifikationer

	1,9 liter S motor
Cylinderantal	4
Boring	93,0
Slaglængde	69,8
Slagvolumen	1897 ccm
Maximal ydelse (SAE)	102 HK
ved omdr./min.	5400
Drejningsmoment	15,9 kpm
ved omdr./min.	2800-3400
Kompressionsforhold	9,0:1
Dimensioner for sedan-modeller:	
Største længde	4574 mm
Største bredde	1758 mm
Største højde	1456 mm
Vendediameter	10,9 m
Akselafstand	2668 mm
Sporvidde for	1400 mm
Sporvidde bag	1400 mm
Elektrisk anlæg	12 volt
Opel Rekord leveres (afhængigt af modelvalget) med 3-trins ratgear, 4-trins bundgear – eller med automatisk gear.	

Modeludvalg

Der findes en Opel Rekord før ethvert ønske og ethvert behov:

Sedanmodeller: 1,5 liter – 67 HK – 1,7 liter S 84 HK – 1,9 liter S – 102 HK (også »L« udgave) – 1,9 liter S – 102 HK Coupé »L« – 2,2 liter – 107 HK (også i »L« udgave – kun 4-dørs).

1,5 liter og Coupé fås kun i 2-dørs udgaver, alle andre sedan-modeller leveres både i 2- og 4-dørs udgaver.

Caravan: 1,7 liter S og 1,9 liter S i 3-dørs udgave samt 1,9 liter S i 5-dørs udgave.

Van/Combi: 1,7 liter S i 3-dørs udgave. Varevogn: 1,7 liter S i 3-dørs udgave.

Der tages forbehold mod eventuelle fejl, ligesom specifikationer og udstyr kan ændres uden varsel.



AUTORISERET **GM** FORHANDLER
General Motors

Motoreksperter skriver om Opel Rekord

