

PREMIANT TRÍDY

PŘED PADESÁTI LETY – V LÉTĚ ROKU 1966 – DEBUTOVAL OPEL REKORD C, ELEGANTNĚ STŘIŽENÝ VŮZ VYŠŠÍ STŘEDNÍ TRÍDY. DO KONCE ROKU 1971 JICH V RÜSSELSHEIMU VYROBILI VÍCE NEŽ 1,27 MILIONU.

Opel Rekord C
[1966–71]

Aston Martin
DB4 až DB6
[1958–70]

Historie

CO VÁS ČEKÁ
NA NÁSLEDUJÍCÍCH
STRANÁCH



Rekord C na první pohled zaujal pohlednými tvary samonosné karoserie, jež byly dílem týmu, který vedl Erhard Schnell. Typickým stylistickým prvkem byla zvlněná boční linie pontonu. Pod libivým zevnějškem, díky němuž se Rekord C stal premiantem své třídy, se skrývaly technické novinky.

Rekord C dostal zdokonalené zavěšení předních kol na dvojicích příčných ramen s vinutými pružinami a příčným stabilizátorem a zcela novou zadní nápravu. Ta byla nadále tuhá a poháněná, nově však byla vedena čtyřmi podélnými rameny, opatřena vinutými pružinami místo dřívějších listových per a příčně ustavena panhardskou tyčí. Výsledkem byl o poznání zvýšený jízdní komfort i zlepšené sezení vozu na silnici.

Vůz měl vpředu kotoučové a vzadu bubnové brzdy s dvouokruhovým ovládním a posilovačem, volant

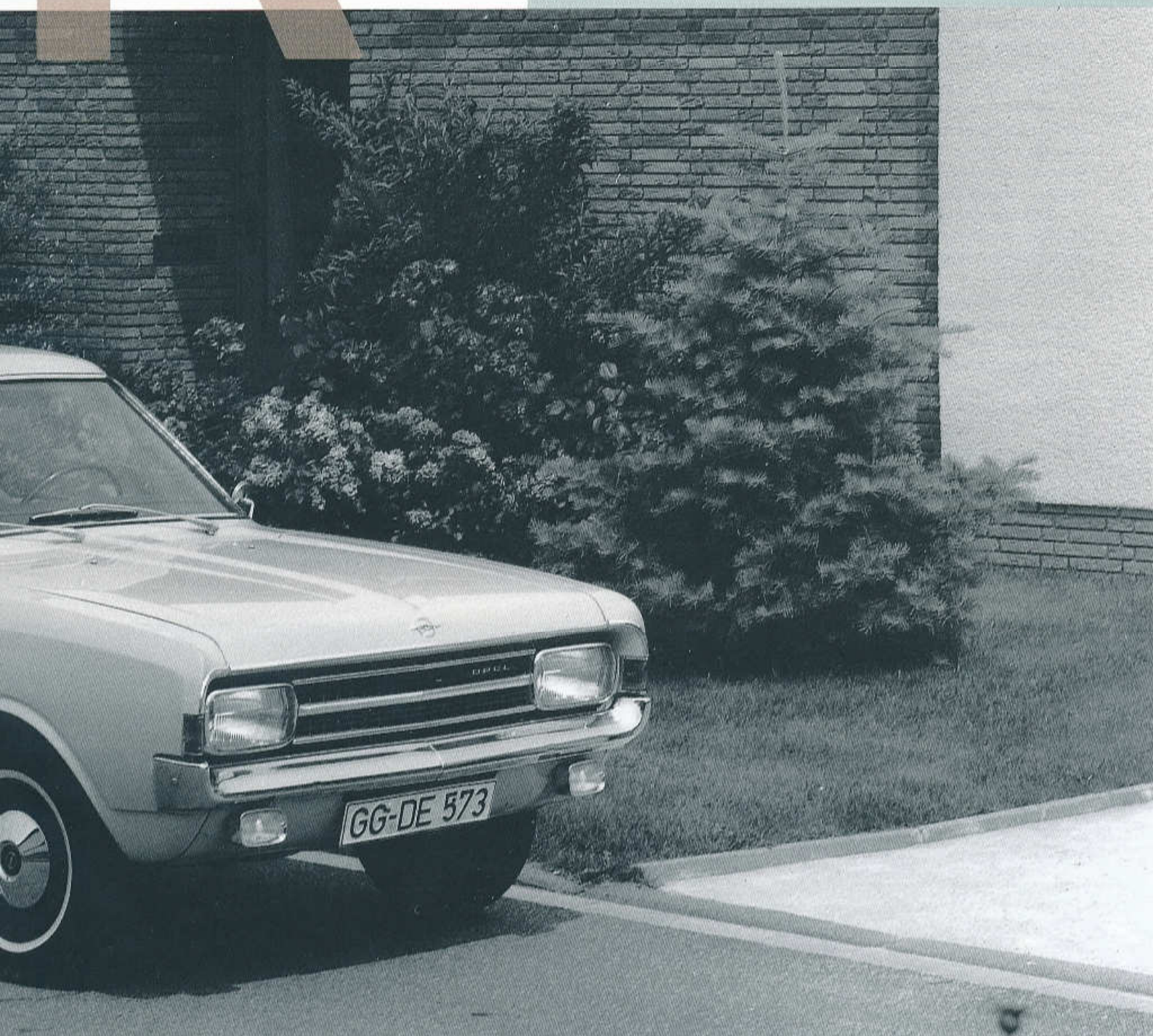
VÍCE NEŽ ČTVRTINA ZÁKAZNÍKŮ ZVOLILA ČTYŘDVEŘOVÝ SEDAN REKORD C



INTERIÉR SEDANU REKORD C ROČNÍKU 1966 S ŘADICÍ PÁKOU U VOLANTU

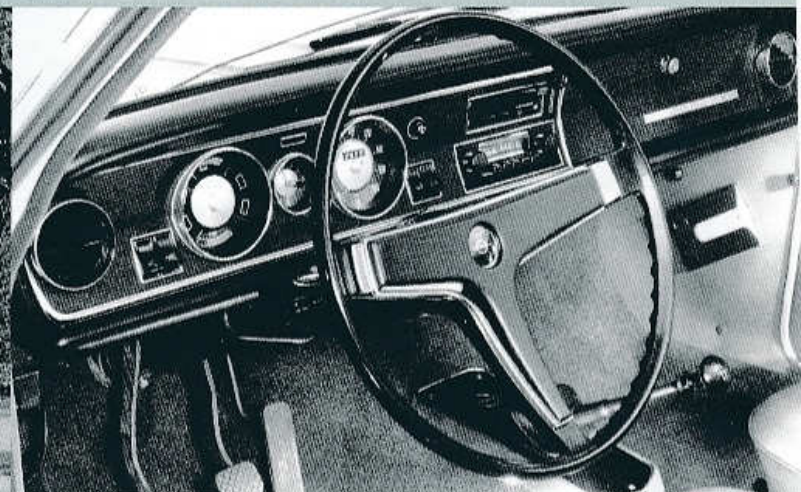


OPEL REKORD C, PŘEDSTAVENÝ V LÉTĚ 1966, SE STAL PRODEJNÍM HITEM





▲ V POHLEDNÉ ZÁDI SE SKRÝVAL ZAVAZADLOVÝ PROSTOR O OBJEMU 347 L



▲ PŘÍSTROJOVÁ DESKA VOZU OPEL REKORD C MODELOVÉHO ROKU 1970

► dostal bezpečnostní teleskopický sloupek. Karoserie byla koncipována tak, že její přední a zadní partie tvořily deformační zóny schopné pohltit energii případného nárazu, zatímco struktura prostoru pro cestující byla patřičně vyztužena.

Rekord C se vyráběl v celkem šesti karosářských provedeních, základ nabídky tvořil pětimístný dvoudveřový model se stupňovitou zádi, o stupínek výše stál čtyřdveřový sedan. Vedle třídveřového kombi se poprvé objevilo i kombi pětidveřové, přičemž pro obě Opel používal obchodní označení Caravan.

S třídveřovým kombi byla blízce příbuzná dodávka s boky nákladního prostoru bez oken, nahoru vyklápěcí zadní stěnou karoserie a užitečnou hmotností 530 kg. Podle výrobce mohla pojmout až 2 m³ nákladu.

Počátkem roku 1967 nabídku doplnila šestá karosářská verze, pětimístné dvoudveřové kupé hardtop bez středních sloupků podle amerického vzoru.

Rekord C přišel na trh se širokou škálou zážehových motorů OHČ a převodových ústrojí. Čtyřválcové o objemu 1 492 a 1 698 cm³ a výkonu 58 a 60 k (43 a 44 kW) se dodávaly s třístupňovou, nebo čtyřstupňovou manuální převodovkou. Spolu s třístupňovou skříní si mohl zákazník objednat samočinnou spojku Olymat, výrobek firmy Fichtel-Sachs umožňující dvoupedálové ovládání. Řadící páka byla standardně u volantu, na sloupku řízení, u čtyřstupňové převodovky mohla být za příplatek přemístěna na střední tunel.

Stejná nabídka převodovek platila do září 1968 i pro výkonnější verzi motoru 1 698 cm³ naladěnou na 75 k (55 kW), zatímco čtyřválcové 1 897 cm³ o výkonu 90 k (66 kW) mohl místo manuální převodovky

dostat dvoustupňovou americkou automatiku Powerglide. To platilo i pro vozy vybavené řadovým šestiválcem 2 239 cm³ o výkonu 95 k (70 kW), jež přišly na trh koncem roku 1966.

Rekord C měl rozvor náprav 2 668 mm, byl dlouhý 4 574 mm (kombi 4 580 mm), široký 1 754 mm a vysoký 1 460 mm (kombi 1 465 mm). Pohotovostní hmotnost čtyřválcových modelů se pohybovala v rozmezí 1 025 až 1 135 kg, u šestiválců dosahovala 1 080 až 1 215 kg.

Všechny modely této řady jezdily na třináctipalcových kolech obutých do pneumatik rozměru 6,40-13 a podle motorizace dosahovaly největší rychlosti 135 až 160 km/h. Spotřeba čtyřválců se pohybovala kolem deseti až dvanácti litrů benzínu na 100 km, šestiválec byl asi o dva litry žízlivější. V zádi uložená palivová nádrž měla objem 55 l.

Na podzim 1967 byly představeny modely Opel Rekord Sprint, tudor, sedan a kupé poháněné čtyřválcem 1 897 cm³ vyladěným na 106 k (78 kW). Spolu se čtyřstupňovou převodovkou uděloval vozu největší rychlost 175 km/h a umožnil mu sprintovat z 0 na 100 km/h za 12 s. Od ledna 1969 už se v provedení Sprint vyrábělo jen kupé, které na rozdíl od ostatních modelů této řady jezdilo na čtrnáctipalcových kolech.

V únoru 1968 byl mírně zvýšen výkon slabších čtyřválců: základní 1,5 l nyní dával 60 k (44 kW), jeho sourozenec 1,7 l měl nové výkon 66 k (48,5 kW). Od září 1968 se místo obstarožního dvoustupňového automatu Powerglide začala montovat třístupňová samočinná převodovka GM vyráběná v nově postaveném závodě ve Štrasburku.

▲ V PALETĚ VOZŮ REKORD C SE POPRVÉ OBJEVILO I PĚTIDVEŘOVÉ KOMBÍ



▲ OPEL REKORD C COBY TŘÍDVEŘOVÉ KOMBÍ JMÉNEM CARAVAN (1967)





▲ REKORD SPRINT COUPÉ SE ČTYŘVÁLCEM 1,9 L
O VÝKONU 106 K (78 KW)

Koncem roku 1968 byly expedovány poslední vozy Rekord C se šestiválcovým motorem, celkem se jich prodalo jen 11,5 tisíc. Připomeňme, že se od jara 1967 souběžně prodávaly vozy Opel Commodore, což byl vlastně lépe vybavený Rekord C nabízený s výkonnějšími šestiválci o objemu 2,5 a 2,8 l.

Do modelového roku 1970 vstoupil Rekord C s řadou menších úprav. Páka ruční brzdy byla přemístěna od sloupku řízení mezi sedadla řidiče a spolujezdce, většina vozů měla nyní řadici

páku manuální převodovky nebo volič automatiky na středním tunelu. Bezpečnost řidiče zvyšoval nový tříramenný volant.

V kalendářním roce 1970 dosáhla výroba automobilů Opel Rekord C rekordní výše přes 263 tisíc vozů, konec úspěšné kariéry se však již blížil. Z nabídky zmizely vozy s motorem 1,5 l, v létě 1971 skončila výroba špičkového modelu Rekord Sprint Coupé. Počátkem září 1971 se kombi Rekord Caravan stalo desetimiliontým vozem značky s bleskem, v prosinci téhož roku opustily výrobní linku poslední exempláře bestselleru jménem Rekord C. ◀

▼ V MALÝCH POČTECH VYRÁBĚNÁ DODÁVKA
S UŽITEČNOU HMOTNOSTÍ 530 KG



▼ SANITNÍ REKORD C POSTAVENÝ BONNSKOU
FIRMOU CHRISTIAN MIESEN



▼ ELEGANTNÍ REKORD C POSKYTOVAL POSÁDCE
PŘÍJEMNÝ JÍZDNÍ KOMFORT

