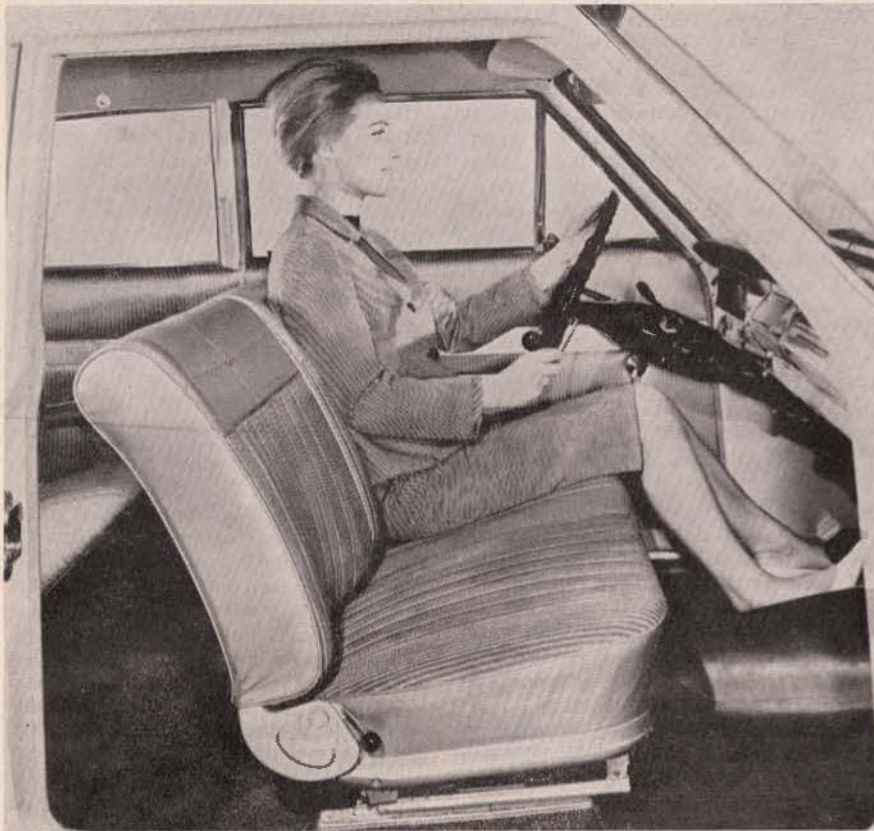




© [WWW.AMT.NL](http://WWW.AMT.NL) - Dé internetsite voor de Automotive Professional



*De gescheiden zitplaatsen voor de voorzittenden in de Rekord '63 zijn bijzonder royaal en comfortabel (zie tekst).*

## Opel's nieuwste Rekord uitvoering

**Een goed verkoopbare  
automobil**

*Even veel ruimte als voor de inzittende personen, is er ook beschikbaar voor hun medegevoerde bagage.*



232

Opel heeft zijn Rekord 1963 dus nu voor het voetlicht der openbaarheid gebracht. Laten we vooropstellen, dat het geen splinternieuwe technische creatie is, maar wel een interessant uitvloeisel van voortborduren op het, nu al weer vele jaren welbekende Rekord-principe, met als speciale attractie een nieuwe carrossievorm, welke het zowel uitwendig als inwendig goed doet. Het chassis bleef in hoofdzaak ongewijzigd, met enkele interessante detailveranderingen, zoals een nieuwe voorvering en een groter grondoppervlak voor meer stabiliteit, terwijl de motor weliswaar ook de bekende 4-cilinder kopklep Rekord-motor bleef, met ongewijzigde cilinderinhoud en compressieverhouding, maar detailveranderingen mogelijk hebben gemaakt het motorvermogen, zowel van de 1,5 liter als van de 1,7 liter (ook de 1963'er wordt weer met die twee motoren geleverd), krachtbron met gemiddeld tien procent op te voeren. Het behoeft geen nader betoog, dat ook deze Rekord '63 bestemd is voor de zogenaamde middenklasse, waar momenteel een sterke en snelle evolutie waarneembaar is, als uitvloeisel van de felle concurrentie ten opzichte van een zeer belangrijke groep van kopers. Het resultaat bij Opel Rekord werd een vlot uitziend geheel, met ongetwijfeld meer aantrekkingskracht voor de, steeds hoger eisen stellende, kopers in het lagere middenveld der prijzen.



### Chassis bijzonderheden

Bij het chassis valt na serieuze beschouwing op, dat het geheel steunt op een bredere basis, hetgeen wil zeggen dat de wagen rust op aanmerkelijk verder uit elkaar geplaatste wielen; een bredere basis, welke vanzelfsprekend ten goede komt aan de wegligging. Daartoe dragen verder ook bij de reeds even genoemde nieuwe voorvering en een verlaging van de carrosserie. De Rekord '63 is dan ook breder geworden dan zijn voorganger, maar hij is ook lager geworden. Dat de wagen ook korter werd, zij het dan maar 3 mm, merkt men ook niet op. Eerder wordt door de carrosseriebouw de indruk gekregen van een iets grotere lengte. Binnen de grenzen van de dus vrijwel dezelfde gebleven wagenlengte is een verrassing de grotere wielbasis, die namelijk met niet minder dan 10 cm werd verlengd, terwijl de spoorwijdte vóór met 5,5 cm werd verbreed. Uit deze twee nieuwe maten blijkt wel hoe de rechthoek, gevormd door de steunpunten van de 4 wielen op het wegdek, qua oppervlak aanmerkelijk werd vergroot. Daardoor is de wegligging van de wagen ongetwijfeld verbeterd. Maar er is ook nog een andere factor, ditmaal voor rekening komend van de carrosserie, die een betere ligging op de weg bevordert, namelijk de verlaagde positie van de carrosserievloer (en dus ook van de zittingen), ten opzichte van het wegdek. Die lagere vloer werd mogelijk gemaakt door het gebruik van een nieuwe, tweedelige cardanas, in het midden in rubber opgehangen. Als gevolg van deze lagere vloer werd het mogelijk dat de tunnel in het interieur aanmerkelijk lager kon blijven. Interessant is daarbij als kanttekening te plaatsen dat — ondanks de lagere carrosserievloer — de hoogte onder de wagen toch nog kon worden vergroot, vergeleken bij de vorige Rekord.

Ten bate van het meerdere rijcomfort werkt daarenboven de nieuwe voorvering, waarbij de Opel-constructeurs enerzijds hebben gestreefd naar verhoging van de zijwaarts en overlangse stabiliteit, anderzijds naar een vering met grotere souplesse. Twee hoofdkenmerken van de nieuwe constructie zijn: toepassing van rubber inplaats van metaal voor de scharnierpunten van de diverse geleid-armen en verbreding van de bevestigingsbasis van de onderste dwarsarmen, door het aanbrengen van een schuine draagstang, die relatief ver naar achter op het chassis steunt.

Dit verbreden van de steunpunten van de voorvering, samen met het gebruiken van talrijke rubbergewrichten, maakte het mogelijk een gecontroleerde speling in de gewrichten toe te laten zonder dat de precisie van de geometrie daarbij in het gedrang kwam. Ten gevolge van dat alles werd een aangenamer soepeler voortbewegen in de Rekord bewerkstelligd, dank zij het feit dat zijtrillingen en schokken op veel doeltreffender wijze worden

opgevangen en genivelleerd. Logischer wijze vloeit hieruit voort dat het wielcontact met het wegdek — in het bijzonder bij hoge snelheden — op rustige, schokvrije manier tot stand komt. Bovendien werd de nieuwe voorvering zó berekend dat zelfs bij plotseling en sterk remmen een krachtig „anti-duik“-effect werd bereikt.

Wat de achtervering aangaat, die brengt geen bijzondere gezichtspunten; ze heeft plaats met behulp van twee half elliptische, drie bladige veren met progressieve werking met achterveerschommels met rubber bussen en van dubbelwerkende telescoop schokbrekers.

De remmen van dit chassis, dat staat op geperst stalen wielen met 4½ x 13 velg en 5,90 x 13 tubeless banden, zijn hydraulische 4 wielremmen met een totaal effectief rem-oppervlak van 704 cm².

### De motor

De machine, die voor de voortbeweging van de Rekord '63 zorgt, is — we zeiden het reeds — in hoofdlijnen niet veranderd. De cilinderinhoud bleef dezelfde, de compressieverhouding bleef voor beide versies 1,5 liter (1488 cc) en de 1,7 liter (1680 cc) onveranderd. Detailverbetering aan deze krachtbron hadden tot resultaat een verhoging van het motorvermogen van circa 10 %, zodat thans als maximaal vermogen wordt opgegeven 55 pk (Din) en 60 pk (Din) bij 4500 respectievelijk 4300 toeren per minuut.

De viertakt, korte slagmotor heeft licht metalen autothermische zuigers met stalen bruggen, een full flow oliefilter en geforceerde carterventilatie; de carterdampen worden in de motor verbrand, om verontreiniging van de atmosfeer te voorkomen. De voeding van deze motor geschiedt door een Opel

valstroom carburateur met acceleratiepomp.

### De nieuwe carrosserie

Het belangrijkste nieuws, zeker ook met het oog op de verkoopmogelijkheden in Nederland, is de nieuwe carrosserie, die Opel op zijn Rekord '63 thans brengt, die uiterlijk aantrekt door een smakelijk, vlotte lijn, die soms even aan Chevrolet doet denken, maar waarvan ongetwijfeld de grote attractie is het veel ruimer geworden interieur, in combinatie met een verbeterd uitzicht. Ook in dit geval is men blijkbaar uitgegaan bij Opel van 't (juiste) standpunt, dat de automobilist(e) van deze dagen vooral comfort vraagt en dat de grondslag van alle comfort in de eerste plaats is de beschikking over voldoende ruimte en bewegingsvrijheid.

En in dat opzicht mag dan wel worden geconstateerd dat deze nieuwe Rekord carrosserie zeer geslaagd is. In de eerste plaats door haar binnenafmetingen, die zoveel royaler zijn geworden, vooral wat de beschikbare breedte betreft, dat op schouderhoogte gemeten de breedte van het interieur voor met 12 cm en achter met 11 cm is toegenomen. De carrosseriebreedte uitwendig is daarentegen slechts 88 mm groter geworden. Ook hier dus weer het streven naar zo groot mogelijke interieurmaten en zo klein mogelijk gehouden buitenafmetingen.

En ondanks het reeds vermelde feit van de geringere totale hoogte van de wagen, die bijna 3 cm lager is dan zijn voorganger, is de hoofdruimte niet kleiner, maar zelfs nog 1 cm groter geworden voorin en op de achterbank ½ cm. Zelfs de benzineruimte werd nog iets beter, ondanks de onveranderde lengte der carrosserie.

Van deze nieuwe carrosserie verdienen ook nog een paar andere bijzonder-

Zie hier het imponerende achterfront van de nieuweling.





**HAAL ER  
UIT WAT  
ER IN ZIT**

AMT



Haal de zg. „geheimzinnige storingen“ er snel en duidelijk uit met de nieuwe VLC-electronic

## MULTITEST

waarbij in een paar minuten alle belangrijke functies van de motor en de gehele ontstekingsinstallatie worden getest. Haal er dus tevreden klanten uit. En tijdsparing. En . . . winst!

Vraagt vrijblijvend nadere inlichtingen

**FRIJDAL-TECHNIEK N.V.**

Gen. Vetterstraat 75 - Tel. (020) 12 04 99  
AMSTERDAM

heden de aandacht. In de eerste plaats de verdeling van het glasoppervlak, die zeker mede bijdraagt tot het vlotte uiterlijk van het geheel. De grote voorruit en dito achterraut staan onder een sterke helling opgesteld en de zijruiten zijn verticaal gebogen, hetgeen aan de inwendig beschikbare schouderbreedte ten goede komt. In het kader van het aantrekkelijke geheel passen zeer goed de grote breedte van het voorfront en die van de achtersteven. De wagen lijkt door de gestrekte lijn langer, maar is het in feite niet.

Het geheel is thans zo royaal geworden inwendig, dat deze Rekord '63 ruimer is dan de Opel Kapitän 1953, maar — volgens opgave — 20% minder brandstof verbruikt. En dan tenslotte wat de

Rekord '63 „theorie“ betreft, nog twee belangrijke winstpunten: een 40% grotere bagageruimte en een drastisch vereenvoudigd onderhoud. Dit laatste vanwege het feit dat het chassis van de Rekord '63 praktisch niet meer behoeft te worden gesmeerd en olieversen pas om de 5000 km nodig is.

De rest van de bijzonderheden van deze nieuwe Opel schenken we u gaarne. Wij volstaan met te vermelden dat de wagen goed is afgewerkt en zeer behoorlijk is uitgerust. Wij geven er de voorkeur aan u nog het een en ander te vertellen over „de praktijk“.

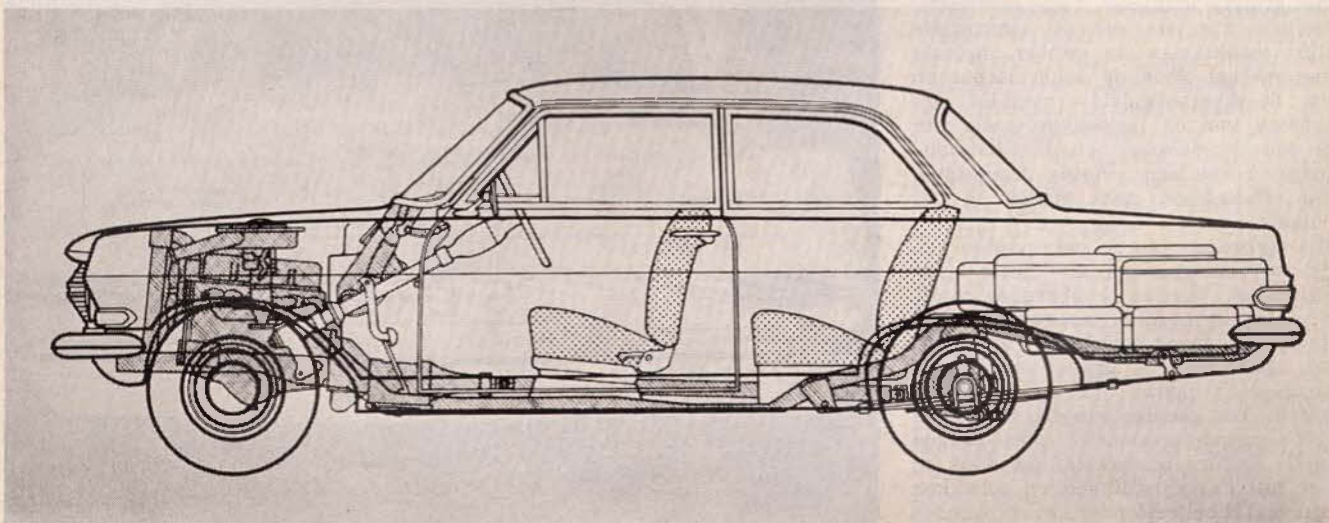
### Proefrit — Indrukken

We hebben de gelegenheid gehad om met deze nieuwste Rekord in de praktijk kennis te maken. Het was vanzelfsprekend maar een vluchtige kennismaking, een kwestie van ongeveer anderhalf uur, over allerlei soort wegen. Het was — dat hadden we al gauw in de gaten — een 1,7 liter, want de wagen was goed snel en accelereerde zeer vlot en gelukkig was het een goed ingereden exemplaar, zodat we een juiste indruk van zijn mogelijkheden konden krijgen. En laten we het maar direct bekennen: de indrukken waren over het algemeen zeer gunstig. Er wordt voor de 1,7 liter die we reden met een 4 versnellingsbak (een driebak kan ook geleverd worden) een topsnelheid van 138 km opgegeven en die hebben we in het Westen des lands natuurlijk niet gereden en is 138 km (voor de 1,5 liter 134 km) ook wel „een hele boel“, maar behoorlijk snel is deze Rekord zeker wel. De top ligt in ieder geval zó, dat een zeer hoog kruistempo over lange afstand kan worden gereden. Maar wat veel belangrijker is, dat tempo wordt uiterst prettig en comfortabel gereden. De wagen stuurt prettig, draait tamelijk kort en het schakelen van de versnellingen van de vierbak verliep gemakkelijk en ge-

noeglijk, terwijl de remmen goed voor haar taak berekend bleken. En inderdaad bleek bij plotseling krachtig remmen, de neiging om tot een „duik“-effect te komen gering. Maar behalve dan de snelheids-, optrek- en vertragingcapaciteiten, waren er ook andere dingen, die het rijden in de nieuwe Rekord tot iets heel prettigs maakten. En dan dient in dit verband toch wel de nieuwe carrosserie in de eerste plaats met ere vermeld. Want er is ruimte plenty in, men zit er werkelijk wel zeer royaal en arm- en beenruimten zijn van dien aard, dat men een gevoel heeft van absoluut onbelemmerd en vrij te worden voortbewogen. De beide aparte voorzitplaatsen zijn zodanig geplaatst dat men niet hinderlijk is voor elkaar en vooral de bestuurder onder het rijden niet wordt gehandicapt door te weinig armslag. Bovendien hebben die beide voorste zitplaatsen het voordeel, dat niet alleen de zittingen zelf verstelbaar zijn, maar dat ook, zelfs desnoods onder het rijden, de rugleuningen aan de behoeften van de voorzittenden kunnen worden aangepast. En zelfs in de meest ver naar achter gestelde voorzitplaatsstand is de beenruimte van de achterzittenden zeer behoorlijk, zelfs wanneer het de behoeften betreft van achterzittenden uit de klasse der langsteltigen, waartoe ook zeker mijn co-equipier Ir. van Wamelen, mag worden gerekend. Dank zij de holle achterwand van de rugleuningen der voorzitplaatsen, had zelfs hij — op de achterbank — „geen klachten“. En nog overtuigender was dat, voor zowel als achter, deze lange autobewoner voldoende hoofdruimte had, „zelfs met hoed op“. En dat wil wel iets zeggen!

Neen, wat ruimte en bewegingsvrijheid betreft, is deze Rekord-carrosserie, die — ook met bevestigingspunten voor veiligheidsgordels uitgerust — oké. En dat is ze ook in andere opzichten. In

Deze foto brengt een goed overzicht van de algehele bouw- en ruimteindeling van de Rekord '63. Let op de lage bodem van de carrosserie, waardoor ook een lage tunnel mogelijk werd.





de eerste plaats wat het uitzicht op de weg betreft, in het bijzonder wat het uitzicht door de grote gebogen voorruit aangaat. In de tweede plaats is deze carrosserie behoorlijk stijf geconstrueerd en daardoor is ze inwendig goed stil. Op de dag van onze proefrit stond er een flinke wind, die, langs de buitenwand van de carrosserie strijkend, logischerwijze heel wat gerucht maakte. Maar dat was dan ook het enige geluid, dat onze oren opvingen.

Binnen in het interieur was het goed stil. Er was geen gerammel, geratel of geklapper, dat, vooral op de lange afstand, zo irriterend — en op de duur vermoeiend kan gaan werken.

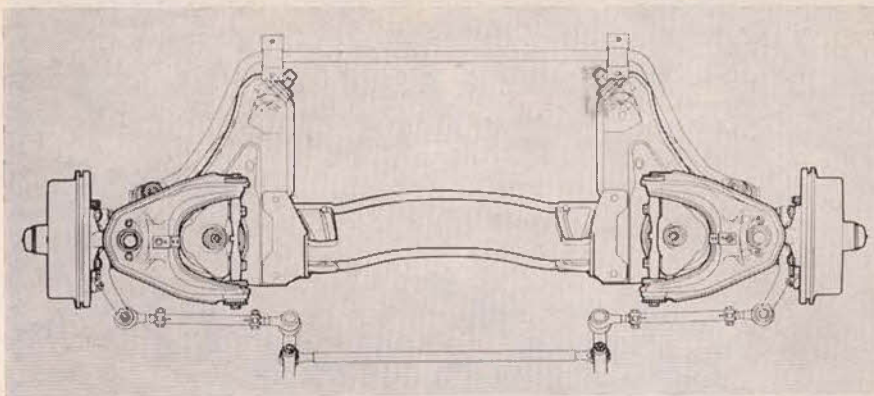
En dan — als andere troef, die zo waardevol is — was er de grote bagageruimte, 40% groter dan bij de voorganger, welke alle kopzorgen over de mogelijkheden van mee te voeren bagage — zelfs met volle belasting — volkomen uitsluit. Natuurlijk kunnen we u, onder dergelijke omstandigheden, geen bijzonderheden geven over brandstofverbruik, verlichting etc.; daarvoor is een langere kennismaking nodig.

Maar deze korte proefrit heeft ons toch wel één ding geleerd, n.l. dat deze Rekord '63 een auto is, die een propositie inhoudt, die voor velen zeer acceptabel zal zijn. Een wagen met een vlot uiterlijk, behoorlijk snel en fel accelererend, veilig door parate remmen en een zeer goed uitzicht op de weg en met een goede wegligging, al was over het algemeen bij normale wegtempi een lichte onrust merkbaar door een zekere neiging om de wegschokken met een licht omhoog stotende beweging te nivelleren. Maar overigens een wagen, die een goede resultante was van een combinatie van een principieel niet veranderde motor en een chassis met gewijzigde voorvering met een nieuwe carrosserie, die zó werd ontworpen, dat maximum ruimte en comfort van binnen werd gepaard aan uitwendig sierlijke, maar bescheiden afmetingen.

Voilà, onze eerste indrukken van een wagen, waarvan de theorie van de constructie zeer wel klopt met de verwachtingen, die voor de praktijk werden nagestreefd. Snel, comfortabel voor het vervoer van zelfs vijf volwassenen, veilig en het oog welgevallig.

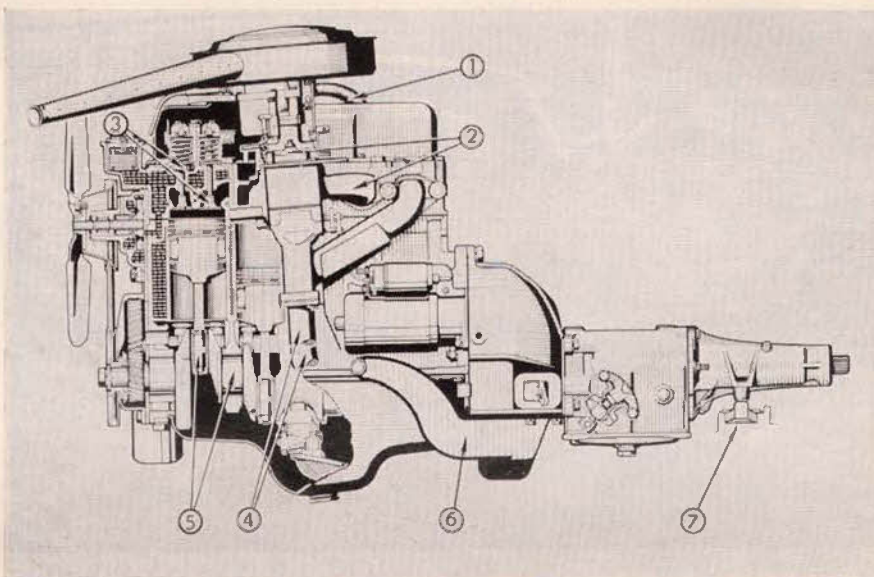
En de prijs, zult u vragen. Wel die wordt op dezelfde wijze als bij de Opel Kadett opgegeven zonder verwarming, hetgeen natuurlijk nonsens is, omdat — vooral na deze strenge winter — niemand 't tegenwoordig meer in zijn hoofd zal halen 'n auto zonder verwarming te kopen, waarbij het dan toch altijd gaat om een meer bedrag van f 200 à f 250. Laten we u dus maar vertellen dat, met verwarming, de nieuwe Rekord qua prijs tussen de f 7750 en f 8000 komt. En voor die prijs zullen er, gezien de goede kwaliteiten van deze wagen, wel kopers genoeg op af komen.

Voorlopig is de Rekord '63 leverbaar als 2-deurs coach met 1,5 liter of 1,7 liter motor en met 3- of 4 versnellingen. Als extra uitrusting kunnen een



De nieuwe voortrein, met smeervrije onafhankelijke voorwielophanging met wielgeleiding door 2 trapezovormige draagarmen van ongelijke lengte. Dubbelwerkende schokbrekers zijn gemonteerd in de schroefveren.

De machine van de nieuwe Rekord, kreeg geen grotere cilinderinhoud en geen hogere compressieverhouding, maar dank zij detailveranderingen werd het vermogen toch met ongeveer 10% opgevoerd.



schuifdak en een achterruitontdooier worden geleverd. En — belangrijk! — tenslotte kan worden medegedeeld, dat Opel voor dit model ook schijfremmen heeft ontwikkeld, waarvan de productie momenteel in volle voorbereiding

is, zodat binnen afzienbare tijd de wagen met schijfremmen kan worden geleverd. Van deze nieuwe Rekord zullen eerlang ook een 4-deurs versie en een combinatiewagen aan de markt worden gebracht.



voor  
**VOORVEEROPHANGINGEN**  
van alle daarmee  
uitgevoerde wagens

AMSTERDAM: WEESPERZIJDE 128-129 - TEL. 56194  
DEN HAAG: NIEUWE HAVEN 75-77 - TEL. 605137  
ROTTERDAM: BOTERSLOOT 42 a - TEL. 133949