

**Der neue Rekord. Dynamische Technik im Windprofil.**



Natürlich wissen Sie, was hinter dieser Seite steckt. Bevor Sie sich aber diesem Windprofil des neuen Rekord noch mal in Ruhe widmen, ist eine wichtige Feststellung zu treffen.

Die Feststellung: Der neue Rekord ist ein völlig neuer Rekord. Von Grund auf eine gewissenhafte Neuentwicklung in allen Dimensionen. Die Aufgabe, mit der das Entwicklungsteam die Arbeit am neuen Rekord begann, nahm nicht Maßstab am Dagewesenen. Sie ist vielmehr an den Ansprüchen von heute und morgen orientiert.

In Stichworten: Großer Innenraum bei kompakten Außenabmessungen.

Ein Maximum an Fahrkomfort bei optimaler Straßenlage.

Hohe Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung aller anfallenden Kosten. Ein Höchstmaß an aktiver Sicherheit, also der Sicherheit, die aus dem Fahrverhalten und der verfügbaren Leistung resultiert.

Ein Höchstmaß an passiver Sicherheit, also der Sicherheit im Passagierraum und des gesamten Karosserieaufbaues.

Dazu die Möglichkeit, einen individuellen neuen Rekord fahren zu können.

Der Ehrgeiz, diese vielgestaltige Aufgabe zu erfüllen, hatte für Opel zudem einen weiteren, wichtigen Grund: In der Welt Rangliste der meistverkauften Autos liegen die bisherigen Rekord-Modelle mit knapp 6 Millionen an fünfter Stelle. Dieser Erfolg soll fortgesetzt und noch weiter ausgebaut werden.

Opel bereitete diesen Schritt gewissenhaft vor und präsentiert als Ergebnis den neuen Rekord.

Fünf Jahre war das Entwicklungsteam mit der Konstruktion und der Erprobung des neuen Rekord beschäftigt. Wenn Sie das erste Mal mit dem neuen Rekord fahren, dann tun Sie das mit einem Auto, das absolut ausgereift ist.





Vom Flug der Zugvögel haben wir viel über  
Energiesparen gelernt. Sie bieten dem Wind so  
wenig Stirnfläche wie möglich und kommen so mit  
minimalem Kraftaufwand voran.

Dieser Gedanke wurde im Windkanal bestätigt.  
Die Folge ist das Windprofil des neuen Rekord.  
Daß naturgegebene Dinge auch zu so vollendeten  
Formen führen, ist eine erfreuliche Tatsache, die  
das Auge gern registriert.

Der praktische Wert: Der günstige Luftwiderstand  
trägt wesentlich zum sparsamen Benzinverbrauch  
bei. Das Gewicht, das trotz umfassender Sicher-  
heitsausstattung und einem aufwendigen Aus-  
stattungskomfort niedrig gehalten werden konnte,  
ist ein weiterer, positiver Faktor in der Wirtschaftlich-  
keitsrechnung.

Noch ein willkommener Effekt aus diesem sachlich-  
funktionellen Styling: Der Fahrtwind findet wenig  
Angriffspunkte, Windgeräusche werden weitgehend  
vermieden. Auch das ist bei längeren Reisen als Sicher-  
heitsfaktor zu betrachten. Lärm ermüdet bekanntlich.



Willkommen im neuen Rekord. Kommen Sie zu fünf. Im Passagierraum des neuen Rekord findet jeder auf jedem Platz den Raum, den er sich wünscht. Und auch im Kofferraum ist so viel Platz, daß niemand etwas zu Hause lassen muß. Die Aufgabe bei der Entwicklung hieß: Bewegungsfreiheit auf allen fünf Plätzen. Und sie hieß Komfort. Die Lösung sind hochelastische Vollschaumsitze, die mit hochwertigem Material bezogen sind.

Kenntnisse der Anatomie waren Grundlage für die Arbeit des Designer. Die Vordersitze werden zusätzlich von Federn gestützt, weil dort die Kombination Schaum/Federn Schwingungen am besten dämpft.

Eine weitere Dimension macht den Komfort im Passagierraum des neuen Rekord komplett: Zum Raum- und Sitzangebot kommt die gute Geräuschisolierung. Zwischen Motorraum und Passagierraum befindet sich eine hochwirksame Stirnwandisolierung. Die Türdichtungen liegen ganz außen.

Die Türschließer sind mit dämpfendem Kunststoff verkleidet. Auch die neuentwickelte Bodengruppe mit isolierter Bodenwanne sorgt für Ruhe im neuen Rekord.

Viel technischer Aufwand, über den sich die Rekord-Passagiere in Ruhe unterhalten können.





Mit dem Bereich, dem sich der Fahrer des neuen Rekord am häufigsten gegenüber sehen wird, sollte er sich besonders gut vertraut machen.

Bei der Entwicklung des Cockpits des neuen Rekord waren Stylisten und Ingenieure bestrebt, das Vertrauen mit der neuen Umgebung für den Fahrer wie selbstverständlich vonstatten gehen zu lassen. Dabei ist die sympathische Gestaltung der Rahmen für alle Bedienungselemente, die dort sichtbar und erreichbar sind, wo man wie selbstverständlich hinsieht und hingreift. Griffsympathisch, mit Kunststoff ummantelt, das 2-Speichen-Sicherheitslenkrad mit integriertem Prallkorb.

Die Instrumententafel ist im oberen Teil voll gepolstert und in ihrer gesamten Grundstruktur verformbar ausgelegt.

Rechts auf der Instrumententafel eine praktische Ablage. Die Instrumente sind absolut blendfrei und damit bei jedem Lichteinfall gut ablesbar. Genauso die wichtigen Kontrolleuchten für Batterieladestand, Öldruck, Fernlicht, Wamblinkanlage und Blinkerfunktion und Position der beiden Kombischalter hat die Praxis bestimmt: links in der Instrumententafel kombinierte Drehschalter für Scheinwerfer, Parkleuchten und Innenbeleuchtung. Der andere, links an der Lenksäule, für Blinker, Fernlicht, Lichttupe und Wisch/Waschanlage, beim L-Modell zusätzlich mit Scheibenwischer-Intervallschalter. Die senkrechte Anordnung der Bedienungshebel für die Heizung entspricht der Gewohnheit des Autofahrers. Oben warm, unten kalt. Dazwischen die schnell ansprechende exakte Mischluftregulierung. Die Luftmenge läßt sich für die Scheibenentfrostung und den Fußraum durch zwei Hebel unabhängig voneinander regulieren.

Der Hebel für das leise Radialgebläse bietet vier Drehzahlalternativen. Da ist garantiert immer die ideale Luftfördermenge möglich. Die Belüftung erfolgt über sechs Düsen in der Instrumententafel.

Jede ist einzeln in ihrer Richtung und in der Menge der Luftabgabe einstellbar. Das Lüftungssystem bewirkt eine hohe Luftdurchsatzmenge bis zu dreimal pro Minute.



Auf der Mittelkonsole die exakte und sehr kurz geführte Sportschaltung. Die Abbildung zeigt die Ausführung beim L-Modell. Auch auf der Konsole ist viel Platz für kleine Utensilien, die sich der Fahrer in Griffnähe wünscht. Griffnah und praktisch die Türtasche links vom Fahrer.



Bei der Entwicklung des neuen Rekord hatte der Einsatz der modernsten Berechnungsmethoden folgendes Ziel: maximale Sicherheit und Karosseriesteifigkeit bei niedrigem Gewicht.

Der Computer berechnet die optimale Lösung, die Steifigkeit, die Festigkeit, das Schwingungsverhalten, die Materialstärke aller Karosserieelemente. Und auch die Knautschzonen, d. h. die vorprogrammierten Falzverformungen, die im Falle eines Aufpralls die Energie verzehren, bevor die Fahrgastzelle in Mitleidenschaft gezogen wird. Der Computer leistet also auch bei den Dingen seinen Beitrag, die letztlich der Sicherheit und dem Fahrkomfort zugute kommen.



Der neue Rekord läßt sich gerne durchschauen. So kann er zeigen, was seine Konstrukteure alles an passiver Sicherheit unter sein Windprofil packten.

Im Zentrum die Sicherheitszelle des Passagierraums: Extrem stabile, seitliche Pfosten, Dachrahmen, Türschweller und Längsträger. Vielfach wirksame, stoßabsorbierende Sicherheitslenkung.

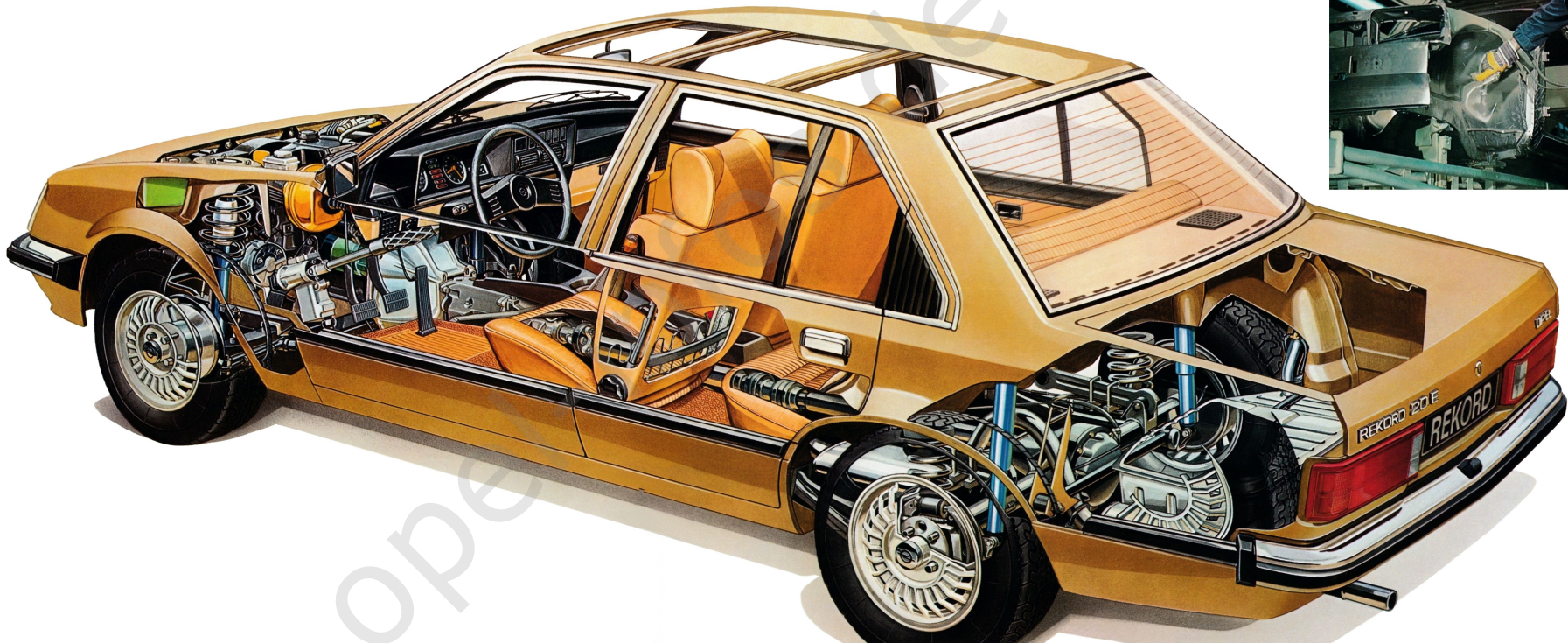
Gerade, vordere Längsträger und hintere Längsträger, die bis zum Heck reichen. Beide enden in starken Stoßfängern. Der Tank liegt in der sicheren Zone unter dem Kofferraum.

Die Instrumentierung entspricht allen internationalen Sicherheitsvorschriften. Die funktionsgerechten Instrumentenschalter und Bedienungselemente liegen in grifffürigen Positionen, ein Beitrag zur aktiven Sicherheit. Bei den 2-türigen Modellen haben die Automatikgurte zusätzlich neuentwickelte Gurtumlaufarme mit drehbarer Führung. Die Frontscheibe ist aus Verbundglas.

Das zuverlässige Bremssystem hat zwei Bremskreise und Scheibenbremsen vorn. Der Bremskraftregler verteilt die Bremswirkung entsprechend der Belastung zwischen den vorderen und hinteren Rädern. Er verhindert Blockieren der Hinterräder und sorgt für Richtungsstabilität beim Bremsen.

Das Rostschutzprogramm des neuen Rekord ist ein Teil seiner völlig neuen Konstruktion. Korrosionsnester, in denen sich Schmutz und Feuchtigkeit sammeln könnten, sind vermieden worden. Die Rohkarosserie ist phosphatiert, elektrostatisch und von Hand mehrfach grundiert und bis zur Gürtellinie in Kunststoff-Grundlack getaucht. Die Türen sind innen geflutet, die Türschweller spezialbehandelt, der Unterbau spritzgrundiert. Unter dem Decklack, den das Auge zu sehen bekommt, sind alle Schweißnähte und Fugen mit Spezialmasse sorgfältig abgedichtet.

Karosserieteile im besonders gefährdeten Schleuderbereich der Räder – auch das Bodenblech unter den Türen – sind durch eine spezielle Stein Schlaggrundierung geschützt. Und bevor der Rekord seiner Bestimmung übergeben wird, erhält der gesamte Unterboden eine Wachsschicht. Denn man kann sich erfreulicherweise aussuchen, womit man fährt, aber nicht, worauf man fährt.





Beim neuen Rekord ist die Handlichkeit ein Teil des Komforts.

Seit langem ist es für Automobilingenieure eine der reizvollsten Aufgaben, die Forderung nach idealem Fahrverhalten und hohem Komfort ins richtige Verhältnis zu setzen. Und das, ohne dabei die Sicherheit zu vernachlässigen.

Der neue Rekord ist ausgesprochen handlich, komfortabel und fahrsicher. Sein Komfort ist auch ein Resultat der fein ansprechenden Federung. Ein Merkmal, das dem Fahrverhalten zugute kommt.

Für den Detailinteressierten:

Die Aufhängung der Vorderräder wurde unter Anwendung des McPherson-Prinzips vollkommen neu entwickelt. Damit wird eine ausgezeichnete Bodenhaftung erzielt, das heißt, die Räder kleben förmlich auf der Fahrbahn.

Das Führungslager der Stoßdämpfer-Kolbenstange und der Stoßdämpferkolben selbst sind teflonbeschichtet. Das verringert Reibung, erhöht Komfort und Lebensdauer. Bei der Entwicklung dieses Aufhängungssystems hat der Computer Pate gestanden. Das Ergebnis ist ein spontanes Ansprechen der Federung beim Überfahren von Unebenheiten.

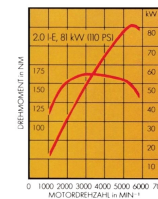
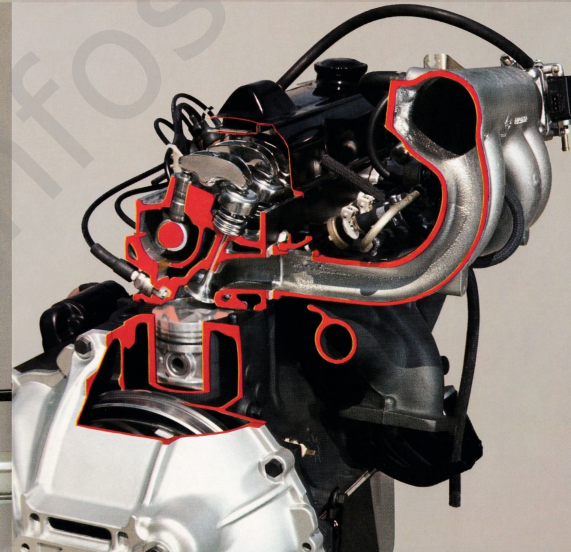
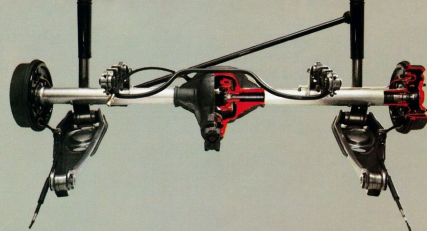
Großvolumige Spezialstützlager verhindern die Übertragung von Abrollgeräuschen wirkungsvoll.

Die spur- und sturzkonstante Führung der Hinterräder erfolgt über eine 5-Lenker-Hinterachse, die zu höchster Reife entwickelt wurde.

Vorder- und Hinterachse sind so aufeinander abgestimmt, daß sich ein neutrales bis leicht untersteuerndes Kurvenverhalten ergibt. Das bedeutet eine frühzeitige „Warn-grenze“ und damit genügend Zeit zur Verringerung der Geschwindigkeit oder für Lenkkorrekturen.

Dieses sichere Fahrverhalten kommt bei verkehrsbedingten, plötzlich notwendigen Reaktionen voll zum Tragen. Der neue Rekord reagiert selbst auf Verreißen der Lenkung gutmütig und verzeihend. Und wenn es im Stadtverkehr langsam zugeht, dann erfordert die präzise Kugelumlauf-lenkung nur wenig Kraftaufwand. Damit ist es leicht, den neuen Rekord im „Rekord-Kreis“ von nur 10,80 Metern zu wenden. Dieser handliche Wert bedeutet Spitzenleistung in der oberen Mittelklasse.

Für den neuen Rekord gibt es einen neuentwickelten Einspritzmotor – der stärkste im Programm.



Es ist ein 2.0 I-Motor mit elektronischer Benzineinspritzung und einer Leistung von 81 kW (110 PS). Das ermöglicht eine Beschleunigung von 0 auf 100 km in 12,0 Sekunden und eine Spitze bis zu 179 km/h. Ein besonderes Merkmal dieses Motors neben seiner Leistung ist sein spontanes Reagieren auf das Gas-

pedal. Er ist die erfreuliche Verbindung von viel Leistung und hoher Wirtschaftlichkeit.

Weitere zur Wahl stehende Motoren:

Der 2.0 I-S-Motor mit 74 kW (100 PS) hat ein besonders kraftvolles Drehmoment über einen weiten Drehzahlbereich. Stark und wirtschaftlich auch der 2.0 I-N-Motor, 66 kW (90 PS), der mit Normalbenzin auskommt. (Alle 2.0 I-Motoren gegen Mehrpreis.)

Normalausrüstung beim neuen Rekord ist der 1.9 I-Motor mit 55 kW (75 PS), auch für Normalbenzin ausgelegt. Auf Wunsch ist ein 1.7 I-Motor (Normalbenzin) mit 44 kW (60 PS) zu haben.

Der 2.1 I-Dieselmotor mit 44 kW (60 PS) ist unter vielen Gesichtspunkten eine gute Wahl. Auf die Charakteristik des neuen Rekord Diesel wird an anderer Stelle genauer eingegangen. Er ist gegen Mehrpreis zu haben.

Der neue Rekord bietet jedem Fahrer die Möglichkeit zur individuellen Motorenwahl: dem sportlich Orientierten, dem auch bezüglich der Motorencharakteristik Komfortbewußten, aber auch dem scharf Rechnenden.

Die hohen Kilometerleistungen und die Zuverlässigkeit dieser Opel-Motoren sind mitentscheidend für den hohen Gebrauchswert. Ausnahmsweise mal nichts Neues für den Rekord.

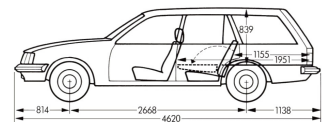
Es gibt viele und gute Gründe, sich für einen CarAVan zu entscheiden. Wichtigster Grund: optimaler Nutzraum für Gewerbe, Reise oder Freizeit. Der Rekord CarAVan ist speziell für diesen Zweck konstruiert worden. Der Heckabschluß ist sehr steil. Und weil die Hecktür in ihren Abmessungen mit den Außenmaßen des Heckprofils fast identisch ist, läßt sich auch leicht einladen, was in den neuen Rekord CarAVan effektiv hineinpaßt.

Die Radkästen nehmen kaum Platz weg. Reserverad und Tank haben unter der Ladefläche Platz.

Der CarAVan ist die gleiche Neuentwicklung wie der neue Rekord. Er hat alles mitbekommen, was die Kombifreunde in Deutschland von einem so praktischen Automobil erwarten. Er hat den ganzen Komfort und die ganze dynamische Technik und das Windprofil des neuen Rekord. Dazu aber ein erhebliches Mehr an Platz und Raum in optimal nutzbarer Form.

Den neuen Rekord CarAVan gibt es in der Normalausstattung mit drei und fünf Türen, in der L-Ausstattung grundsätzlich mit fünf Türen.

Alle Maße in mm



Den vielfältigen Möglichkeiten, einen individuellen neuen Rekord zu fahren, wurde von Anfang an ein sehr hoher Stellenwert beigemessen. Sinnvolle Extras geben dem neuen Rekord eine ganz persönliche Note:

**Opel-Vollautomatic.** Sie ist eine der perfektesten Entwicklungen ihrer Art. Das Hauptargument für automatisches Schalten ist heute nicht nur die Bequemlichkeit. Eine Automatic reduziert vielmehr die Belastungen beim Autofahren um ein erhebliches Maß.

**Stahlkurbeldach.** Es hat eine Belüftungsstellung und ist in jeder gewünschten Stellung zu arretieren. Lieferbar auch mit komfortablem elektrischem Antrieb. Knopfdruck genügt.

**Scheinwerfer-Wisch/Waschanlage.** Ein Sicherheitselement, das verschmutzten Straßen, schlechtem Wetter und schmutzigem Spritzwasser Rechnung trägt.

**Halogen-Zusatzscheinwerfer.** Beide bringen zusätzliche Sicherheit durch größere Reichweite und Helligkeit.

**Opel Radio-Programm.** Es ist perfekt auf den neuen Rekord abgestimmt. Jedes Gerät mit integrierter UKW-Entstörung und Decoder für Verkehrsender. Die Auswahl reicht bis zur Vollstereoanlage mit Kassettenrecorder.

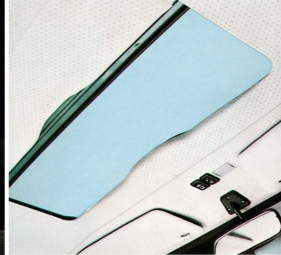
**Höhenverstellung für Fahrersitz und Beifahrersitz.** Damit ist entspannte Sitzhaltung für jede Körpergröße möglich.

**Kopfstützen und Automatik-Sicherheitsgurte hinten.** Diese Extras bedeuten zusätzliche Sicherheit und Komfort für die Passagiere im Fond.

**S-Paket.** Das bringt sinnvolle Technik und individuelle Optik für den sportlich-orientierten Fahrer. Zum Beispiel Gasdruck-Stoßdämpfer hinten, Drehzahlmesser, Voltmeter, Oldruckmesser, Halogen-Hauptscheinwerfer, schwarzer Kühlergrill . . .

**Elektrische Fensterheber.** Bequem und sicher zugleich, weil sich die Fenster von zentraler Stelle aus bedienen lassen.

**Vollintegrierte Klimaanlage.** Sie reinigt die Luft und reguliert selbsttätig die Temperatur. Der Effekt: immer gleiches Klima im Passagierraum, auch bei extremer Außentemperatur und Luftfeuchtigkeit.



Wer beruflich oft und lange unterwegs ist, wird sich über den Rekord-Dieselmotor besonders freuen. Denn dieses Antriebsaggregat ist ein echter Vielfahremotor: äußerst wirtschaftlich und extrem langlebig. 2.1 l Hubraum, lebendige 44 kW (60 PS), eine obenliegende, 5fach gelagerte Nockenwelle und eine 5fach gelagerte Kurbelwelle. Seine Konstruktion repräsentiert modernste Dieselmotortechnik.

Den neuen Rekord mit Dieselmotor gibt es auf Wunsch für alle 2- und 4türigen Limousinen und in einer Variante, die für viele ganz besonders interessant ist. Als neuen Rekord Diesel CarAVan. Denn ein Rekord CarAVan mit Dieselmotor verbindet in idealer Weise hohe Wirtschaftlichkeit mit dem größtmöglichen Raumangebot.

Die Pflege, die der neue Rekord braucht, bekommt er in Europa bei den über 6.500 Opel/GM-EUROSERVICE-Betrieben allein in Europa. 2420 davon in Deutschland. Dort arbeiten die Fachleute vom OPEL-Kundendienst. Die wissen, worauf es ankommt: Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Werterhaltung.

Und daß ein OPEL ein OPEL bleibt, dafür sorgt der weltweite OPEL-Ersatzteiledienst.

Ausdruck des hohen Qualitätsstandes: Auf den neuen Rekord bekommen Sie 1 Jahr Garantie – ohne km-Begrenzung.







Änderungen der Konstruktion, der Farben sowie der inneren und äußeren Ausstattung bleiben vorbehalten. Die in diesem Prospekt beschriebenen Modelle und Ausstattungen sowie Farben- und Polster-Kombinationen sind teilweise nicht in allen Export-Ländern lieferbar. Adam Opel AG, Rüsselsheim (Main).

Den neuen Rekord sollten Sie persönlich kennenlernen. Bei Ihrem Opel-Händler steht er für Sie bereit.



# REKORD

**Karosserie:** Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie mit vorprogrammierten Knautschzonen an Front und Heck. Extrem stabile seitliche Pfosten, Dachrahmen, Türschweller und Längsträger vorn und hinten. Ausgezeichnete Rundumsicht.

**Rostschutz:** Rohkarosserie phosphatiert, elektrostatistisch und von Hand mehrfach grundiert und bis zur Gürtellinie in Kunstharz getaucht. Türen innen geflutet. Türschweller hohlraumversiegelt. Unterboden spritzgrundiert und mit Schutzwachs versiegelt. Unterboden im Schleuderbereich der Räder und das Bodenblech der Türschweller mit PVC-Unterbodenschutz beschichtet. Schweißnähte und Fugen mit Spezialmasse abgedichtet.

**Vorderachse:** Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen und großvolumigen Spezialstützlager. Führungslager der Stoßdämpferkolben und -Kolbenstangen teflonbeschichtet. Drehstab-Stabilisator. Hoher Federungskomfort durch langhubigen Radweg.

**Hinterachse:** 5-Lenker-Hinterachse mit spur- und sturzkonstanter Führung der Hinterräder. Senkrecht stehende Stoßdämpfer (bei CarAVan schräg). Drehstab-Stabilisator. Hoher Fahrkomfort durch großvolumige Lenkerbüchsen.

**Getriebe:** Vollsynchronisiertes 4-Gang-Getriebe mit Mittelschaltung.

**Bremsen:** Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten. Bei 2.0 I-Motoren und Dieselmotor mit Bremskraftregler. Handbremshebel zwischen den Vordersitzen.

**Lenkung:** Leichtgängige Kugelumlaufenkung, Übersetzungsverhältnis 20 : 1. Sicherheitslenkung mit 2-Speichen-Lenkrad, polyurethanumschäumt. Energieaufnehmender integrierter Opel-Sicherheitsprallkorb, Gitterrohrfallelement, Teleskopspindel mit Abreißschlitten.

**Beleuchtung:** Standlicht, asymmetrisches Fahrlicht, Fernlicht, 2 Rückfahrcheinwerfer, Instrumentenbeleuchtung, Heizungsbetätigung beleuchtet, Innenraumbeleuchtung mit Türkontakten, Kofferraumbeleuchtung.

**Instrumente:** Gepolsterte Instrumententafel mit Tachometer, Quarzuhr (nicht für CarAVan), Kraftstoffanzeiger, Temperaturanzeiger. Kontrollleuchten für Blinker, Fernlicht, Warnblinkanlage, Handbremse, Kupplung, Batterieladeanzeige, Öldruckanzeige.

**Sitze:** Vorn anatomisch geformte Vollschaumliegesitze mit Federunterstützung und **Kopfstützen** vorn. Rückenlehne über Handrad stufenlos verstellbar. Hinten Vollschaumsitze.

**Heizung und Lüftung:** Zugfreies Be- und Entlüftungssystem. Entlüftungsschlitze in den hinteren Dachträgern (bei CarAVan über der Heckklappe). Frischluftheizung mit 4stufigem Radialgebläse, Mischluft-System. 6 Düsen in der Instrumententafel, einzeln einstellbar in Richtung und Luftmenge. Die 4 außenliegenden Düsen sind zusätzlich einzeln temperierbar.

**Grundausrüstung:** Verbundglas-Frontscheibe, **Kopfstützen** und 3-Punkt-Automatischer Gurtsicherheitsgurt vorn (bei 2türigen Modellen mit 3teiligem Gurtumlenkarm), Befestigungspunkte für 3-Punkt-Sicherheitsgurte hinten, Scheibenwischerschalter im Blinkgeber, 2stufig, Scheibenwascher mit Fußpumpe und elektrischem Wischerkontakt, zwei gepolsterte Sonnenblenden mit Rastung, Haltegriffe vorn und hinten (nicht bei CarAVan, bei 2türigen Modellen hinten Halteschlaufen), Tunnelkonsole mit Ablage und Aschenbecher, Handschuhfach und Ablagemulde in Instrumententafel, Türinnenverriegelung, bei 4türigen Modellen mit Kindersicherung hinten, heizbare Heckscheibe, strapazierfähige Polsterstoffe und schwarzer Vliesteppich, getönter Sicherheits-Innenspiegel, Reserverad seitlich im Kofferraum stehend (CarAVan unter Laderaumboden), Stirnwand-Geräuschisolierung, Sicherheitsstoßfänger mit breiter PVC-Auflage. Schmutzabweisender

Außenspiegel, integrierter Frontspoiler. CarAVan: zwei Gasdruckfedern an Heckklappe.

**Das Luxus-Modell hat darüber hinaus:** Besonders elegante Polsterstoffe, farblich abgestimmter Schlingenteppich, luxuriöse Tür- und Seitenverkleidungen, farblich auf Innenraum abgestimmtes Instrumententafel-Unterteil, Ablagefach an der Fahrertür, ausklappbare Mittelarmlehne im Fond (nicht bei CarAVan), kipptbarer Sicherheits-Innenspiegel, Make-up-Spiegel in rechter Sonnenblende, 2 Haltegriffe am Dachrahmen hinten, Sportschaltung, Zigarettenanzünder, Motorraum- und Handschuhfachbeleuchtung, Tageskilometerzähler, elektrische Scheibenwaschanlage mit Intervallschaltung, Seitenwandschwenkfenster (bei 2türiger Limousine), verchromte Nabenkappen und Auspuffblende, glänzende eloxierte Regenleisten, breite seitliche PVC-Schutzleisten, verschleißbarer Tankdeckel, CarAVan: Laderaumbeleuchtung, Laderaumboden mit Vliesteppich verkleidet.

**Die Berlina-Ausstattung besitzt zusätzlich zur I-Ausstattung:** Polster, Kopfstützen vorn und Teppichboden in wertvollem Velours, Teppichboden auf Hutablage, 4-Speichen-Komfortlenkrad, Radzierringe, von innen verstellbaren Außenspiegel, zusätzliches Geräuschdämpfungspaket, verschleißbares Handschuhfach, zusätzliches Ablagefach in der Beifahrertür, in der Höhe verstellbarer Fahrersitz, Halogen-Hauptscheinwerfer, breite seitliche PVC-Schutzleiste mit Schriftzug „Berlina“. Berlina-Ausstattung ab Oktober 1977 lieferbar.

**Die Sportausstattung** (lieferbar in Verbindung mit 1.9 I- und 2.0 I-Motoren für Rekord und Rekord CarAVan, auch bei Luxus- und Berlina-Ausstattung): Drehzahlmesser, Öldruckmesser, Voltmeter, Tages-Kilometerzähler (bei L-Modell serienmäßig), stufenlos regelbare Instrumentenbeleuchtung, Gasdruckstoßdämpfer (nicht bei CarAVan), spezielle Federn, sportlich abgestimmte Stabilisatoren, niedrigere Standhöhe, Halogen-Hauptscheinwerfer (bei Berlina serienmäßig), 4-Speichen-Sportlenkrad, schwarzer Kühlergrill, seitliche Zierstreifen (nicht bei CarAVan), schwarze Zierblende an der Rückwand (nicht bei CarAVan), Zeichen „S“ auf Kotflügel rechts und links.

Sportausstattung ab Ende 1977 lieferbar.

Kopfstützen vorn schon in der Grundausrüstung serienmäßig.

## Technische Einzelheiten

### 1.9 I-Motor (Normalkraftstoff) Grundausrüstung

Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	93.0 mm
Hub	69.8 mm
Hubraum (Steuer-Hubvolumen)	1875 cm <sup>3</sup>
Max. Leistung bei 4800 min <sup>-1</sup>	55 kW (75 PS)
Drehmoment bei 2200 - 3400 min <sup>-1</sup>	135 Nm (13.5 kpm)
Verdichtungsverhältnis	7.9

### 1.7 I-Motor (Normalkraftstoff)

Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	88.0 mm
Hub	69.8 mm
Hubraum (Steuer-Hubvolumen)	1679 cm <sup>3</sup>
Max. Leistung bei 4800 min <sup>-1</sup>	44 kW (60 PS)
Drehmoment bei 2200 - 3000 min <sup>-1</sup>	114 Nm (11.4 kpm)
Verdichtungsverhältnis	8.0

### 2.0 I-Motor (Normalkraftstoff)

Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	95.0 mm
Hub	69.8 mm
Hubraum (Steuer-Hubvolumen)	1956 cm <sup>3</sup>
Max. Leistung bei 5200 min <sup>-1</sup>	66 kW (90 PS)
Drehmoment bei 3000 - 3800 min <sup>-1</sup>	145 Nm (14.5 kpm)
Verdichtungsverhältnis	8.0

### 2.0 I-Motor (Superkraftstoff)

Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	95.0 mm
Hub	69.8 mm
Hubraum (Steuer-Hubvolumen)	1956 cm <sup>3</sup>
Max. Leistung bei 5200 min <sup>-1</sup>	74 kW (100 PS)
Drehmoment bei 3400 - 3800 min <sup>-1</sup>	158 Nm (15.8 kpm)
Verdichtungsverhältnis	9.0

### 2.0 I-Einspritzmotor (Superkraftstoff)

Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	95.0 mm
Hub	69.8 mm
Hubraum (Steuer-Hubvolumen)	1956 cm <sup>3</sup>
Max. Leistung bei 5400 min <sup>-1</sup>	81 kW (110 PS)
Drehmoment bei 3000 min <sup>-1</sup>	162 Nm (16.2 kpm)
Verdichtungsverhältnis	9.4

### 2.1 I-Dieselmotor

Anzahl der Zylinder	4
Bohrung	88.0 mm
Hub	85.0 mm
Hubraum (Steuer-Hubvolumen)	2053 cm <sup>3</sup>
Max. Leistung bei 4400 min <sup>-1</sup>	44 kW (60 PS)
Drehmoment bei 2500 min <sup>-1</sup>	120 Nm (12.0 kpm)
Verdichtungsverhältnis	22

### Füllmengen

Kraftstofftank:	Limousine	65 l
	CarAVan	70 l
Öl-Nachfüllmenge	} mit Filter- wechsel	3.8 l
Öl-Nachfüllmenge (Diesel)		5.5 l

### Hinterachse Übersetzungsverhältnis (Schaltgetriebe)

Limousine und CarAVan 1.9 I-N	3.89
Limousine 1.7 I-N	3.89
CarAVan 1.7 I-N	4.22
Limousine und CarAVan 2.0 I-N	3.89
Limousine und CarAVan 2.0 I-S und 2.0 I-E	3.67
Limousine und CarAVan 2.1 I-D	3.89

### Getriebe (voll- und sperrsynchronisiert)

Anzahl der Gänge	4 vorwärts, 1 rückwärts
Opel-Automatic für alle Motoren (gegen Mehrpreis) außer 1.7 l	

### Reifen- und Felgenreößen

Stahlgürtelreifen	175 SR 14
bei 2.0 I-E mit Schaltgetriebe	175 HR 14
Felgen	5 1/2 J x 14

### Elektrische Ausrüstung

Batteriespannung	12 Volt
Batteriekapazität	44 Ah/Diesel 2 x 44 Ah
Drehstromlichtmaschine	45 A/Diesel 55 A

### Fahrgestell

Radstand	2668 mm	
Spurweite vorn	1435 mm	
Spurweite hinten	Limousine 1412 mm CarAVan 1432 mm	
Spurkreis-Durchmesser	} N- und S-Motoren/ Diesel	9.95 m/10.65 m
Wendekreis		10.8 m/11.50 m

# Maße und Gewichte

	Limousine 2türig/4türig	Limousine 2.1 I-D 2türig/2türig L	Limousine 2.1 I-D 4türig/4türig L	CarAVan 3türig	CarAVan 5türig/5türig L	CarAVan 2.1 I-D 3türig/5türig/5türig L
<b>Wagenabmessungen</b> in mm						
Länge über alles	4593	4593	4593	4620	4620	4620
Breite über alles	1726	1726	1726	1726	1726	1726
Höhe über alles	1420	1420	1420	1470	1470	1470
Laderaumlänge	–	–	–	1951	1951	1951
Laderaumlänge bis Hintersitz	–	–	–	1155	1155/1147	1155/1147
Ladefläche bei umgeklapptem Hintersitz, m <sup>2</sup>	–	–	–	2.58	2.58	2.58
Laderaumhöhe	–	–	–	759	759	759
Laderaumbreite, am Radeinbau	–	–	–	1139	1139	1139
Laderaumbreite, 600 mm über der Ladefläche	–	–	–	1173	1173	1173
Koffer-/Laderauminhalt (nach VDA-Meßmethode), l	480	480	480	1638 <sup>1)</sup>	1638 <sup>1)</sup>	1638 <sup>1)</sup>
<b>Gewichte</b> in kg						
Leergewicht Schaltgetriebe	1100/1120	1235	1255	1145	1170	1270/1295/1295
Opel-Automatic	1120/1140	1255	1275	1165	1190	1290/1315/1315
Zulässiges Gesamtgewicht Schaltgetriebe/Opel-Automatic	1600	1735	1735	1765	1765	1890
Anhängelast ungebremst	585	655	655	585	585	655
Prüfsteigung						
gebremst 1.9 l-Motor 12%	1250	–	–	1250	1250	–
gebremst 1.7 l-Motor 12%	1000	–	–	1000	1000	–
gebremst 2.0 l-Motoren 12%	1500	–	–	1500	1500	–
gebremst 2.1 l-D-Motor 12%	–	1250/1150	1250/1150	–	–	1250/1000
Zulässige Vorderachslast/Hinterachslast <sup>2)</sup>	760/870	865/905	860/905	760/1050	760/1050	865/1050
Zuladung Schaltgetriebe (Opel-Automatic)	500 (480)	500 (480)	480 (460)	620 (600)	595 (575)	620 (600)/595 (575)/595 (575)
<b>Motoren</b>						
Serienmäßiger Motor	1.9 I-N	2.1 I-D	2.1 I-D	1.9 I-N	1.9 I-N	2.1 I-D
Auf Wunsch	1.7 I-N	–	–	1.7 I-N	1.7 I-N	–
Auf Wunsch, gegen Mehrpreis	2.0 I-N	–	–	2.0 I-N	2.0 I-N	–
	2.0 I-S	–	–	2.0 I-S	2.0 I-S	–
	2.0 I-E	–	–	2.0 I-E	2.0 I-E	–
<b>Fahrwerte</b>						
	1.9 l-Motor	46.0	–	42.0	42.0	–
	1.7 l-Motor	36.0	–	36.0	36.0	–
Bergsteigfähigkeit (max.) %	2.0 I-N-Motor	49.0	–	45.0	45.0	–
Schaltgetriebe	2.0 I-S-Motor	50.5	–	46.5	46.5	–
	2.0 I-E-Motor	51.0	–	47.0	47.0	–
	2.1 I-D-Motor	–	33.5	–	–	31.5
Bergsteigfähigkeit (max.) %	1.9 l-Motor	46.5	–	42.5	42.5	–
Opel-Automatic	1.7 l-Motor	–	–	–	–	–
	2.0 I-N-Motor	39.5	–	35.5	35.5	–
	2.0 I-S-Motor	40.5	–	36.5	36.5	–
	2.0 I-E-Motor	47.0	–	43.0	43.0	–
	2.1 I-D-Motor	–	30.0	–	–	28.0
<b>Kraftstoffverbrauch</b>						
nach DIN 70030, l/100 km	1.9 l-Motor (Normalkraftstoff)	10.2/11.2	–	10.7/11.7	10.7/11.7	–
Schaltgetriebe/Opel-Automatic	1.7 l-Motor (Normalkraftstoff)	9.8/–	–	10.8/–	10.8/–	–
	2.0 I-N-Motor (Normalkraftstoff)	10.7/11.7	–	11.1/12.1	11.1/12.1	–
	2.0 I-S-Motor (Superkraftstoff)	9.4/10.4	–	9.8/10.8	9.8/10.8	–
	2.0 I-E-Motor (Superkraftstoff)	9.4/10.4	–	9.8/10.8	9.8/10.8	–
	2.1 I-D-Motor (Dieselkraftstoff)	–	8.4/9.1	–	–	8.5/9.2
<b>Höchstgeschwindigkeit</b> km/h						
Schaltgetriebe/Opel-Automatic	1.9 l-Motor	155/150	–	152/147	152/147	–
	1.7 l-Motor	146/–	–	143/–	143/–	–
	2.0 I-N-Motor	165/160	–	162/157	162/157	–
	2.0 I-S-Motor	173/168	–	170/165	170/165	–
	2.0 I-E-Motor	179/174	–	176/171	176/171	–
	2.1 I-D-Motor	–	138/133	–	–	135/130
<b>Beschleunigung</b>						
von 0 auf 100 km/h in s	1.9 l-Motor	16 /17,5	–	17,5/19	17,5/19	–
Schaltgetriebe/Opel-Automatic	1.7 l-Motor	20,5/–	–	21,5/–	21,5/–	–
(in Wählstellung „D“)	2.0 I-N-Motor	14 /15,5	–	15 /16,5	15 /16,5	–
	2.0 I-S-Motor	12,5/14	–	13,5/15	13,5/15	–
	2.0 I-E-Motor	12 /13,5	–	13 /14,5	13 /14,5	–
	2.1 I-D-Motor	–	23,5/28	–	–	26,5/31,5

<sup>1)</sup> Brutto-Inhalt (Laderaum-Index): 2170 l, CarAVan L 2160 l.

<sup>2)</sup> Zuladung einschließlich Fahrer im Rahmen der zulässigen Achslasten und des zulässigen Gesamtgewichtes.

Diese Daten sind nach DIN 70020 und 70030 aufgestellt. Änderungen der Daten und von Einzelheiten der inneren und äußeren Ausstattung vorbehalten. Sonderausstattung gegen Mehrpreis. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Adam Opel AG.