

78

7e JAARGANG
SEPTEMBER 1986
PRIJS f6.50/bfr.120

het Automobil



OPEL P2

AUSTIN HEALEY *Sprite*

STUDEBAKER • BUGATTI



OPEL REKORD P2

AMERIKAANTJE VAN DUITSE MAKELIJ



FRED FOEKEN

Volgende maand, in oktober, zal de naam Rekord definitief uit het Opel-programma zijn verdwenen. Het nieuwe type gaat Omega heten. Na 23 jaar zal het woord Rekord niet meer in het Opel-vocabulaire voorkomen en dat zal vreemd zijn voor het brede koperspubliek waarop het merk steeds kan bogen. Meer dan vijf miljoen Rekord's zijn er in de loop der jaren gebouwd, op zich al een Rekord!

De naam werd door Opel voor het eerst gebruikt in 1953, echter alleen in combinatie met het woord Olympia. De firma Hanomag had de term Rekord wettelijk laten beschermen en pas na 1963 aan Opel vrijgegeven.

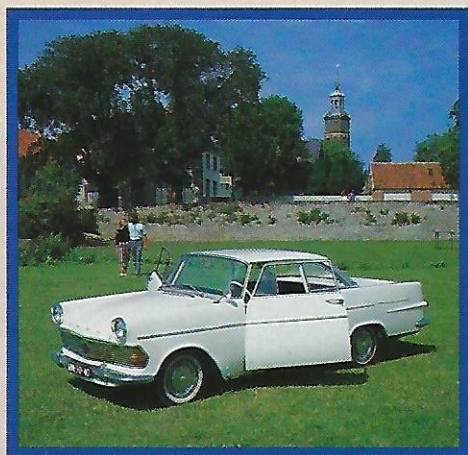
Wij richten de schijnwerpers op het laatste model, dat deze combinatie nog in haar naam droeg: de Rekord Olympia type P2.



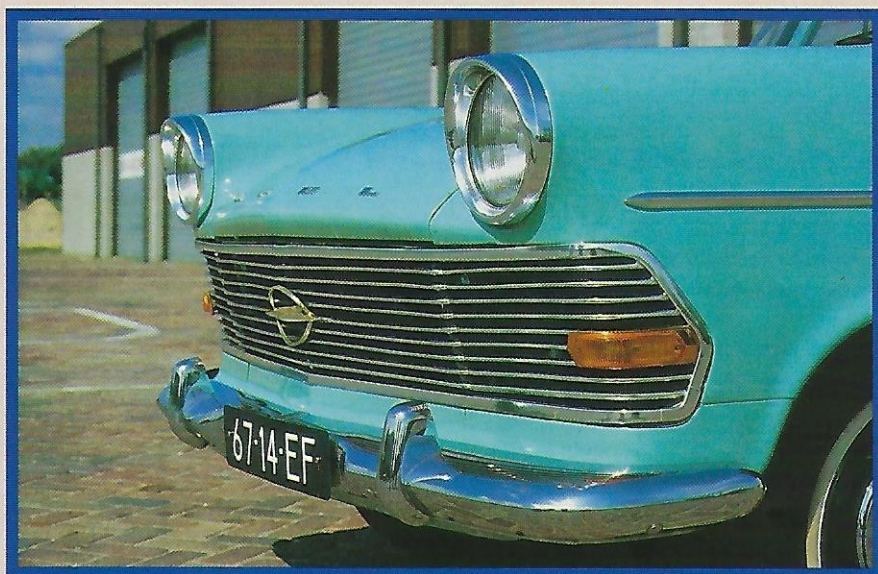
De zwarte velgen van deze P2 verraden zijn afkomst: Rüsselsheim

Een totaal gerestaureerde vierdeurs P2





De P2 coupé, een inmiddels zeldzame auto



Amerikaanse styling van de grillepartij

Van de P2 loopt het eerste exemplaar in augustus 1960 van de band in het Duitse Rüsselsheim. Opelkenners in die tijd wisten de auto's gebouwd in Duitsland te onderscheiden van die uit de Opel-fabriek in Antwerpen, het enige andere bedrijf in Europa waar een assemblageserieproductie plaatsvond. De Duitse Rekord had zwarte velgen, terwijl zij bij een 'Belg' in de kleur van de auto werden gespoten. Nog steeds doet het verhaal de ronde, dat het lakwerk van de Duitse Opel's beter was dan van de Belgische, vandaar dat er in de jaren zestig mensen waren, die perse

een 'Rüsselsheimer' wilden hebben. De Rekord P2 komt in 1961 voor het eerst in de Nederlandse showrooms te staan. In vergelijking met zijn voorganger, de Rekord P1, heeft deze Opel een ware metamorfose ondergaan. De autopers duikt er bovenop, want in deze jaren geldt het gezegde: 'Als er aan de Opel een schroef verandert is dat groter nieuws dan een nieuwe Rolls Royce'. De jaren daarvoor komt Opel, geheel volgens Amerikaanse politiek, steeds met detailwijzigingen aan het uiterlijk, terwijl de motoriek nagenoeg onveranderd blijft. De sterk gebogen

panoramische voorruit (vandaar de aanduiding P) heeft plaatsgemaakt voor een wat minder sterk gebogen exemplaar, dat echter nog wel degelijk het panoramische karakter draagt. Aan het eind van de jaren vijftig was de modedrigil van de panoramaruit uit Amerika komen overwaaien. De vaak tot diep in de voorportieren (en soms ook in de achterportieren) gebogen ruiten toonden weliswaar een totaal nieuwe look, maar werden door het koperspubliek veelal als hinderlijk ervaren bij in- en uitstappen, zeker voor mensen met wat langere benen. De auto-industrie in de Verenigde

Staten paste in de daarop volgende modellen dit type ruit nog wel toe, doch in een aanzienlijk minder gebogen vorm. Ook Opel bleef hierbij niet achter. De invloed van het Amerikaanse General Motors was in dit opzicht letterlijk zichtbaar. Ook een trekje uit dat land was het een beetje uitstekende dak boven de achterruit, die dank zij een vernieuwde constructie in vergelijking met de P1 Rekord maar liefst twaalf procent meer zicht naar achteren bood.

REISWAGEN

De voor de Rekord toch al als zeer groot bekend staande

OPEL REKORD P2

kofferruimte werd bij de P2 nog eens extra vergroot. Rekord en reiswagen werden hierdoor synoniem.

Wanneer we de P2 van binnen bekijken, dan valt het in drie horizontale zones ingedeelde instrumentenbord op, waarin onder andere de snelheidsmeter, die tot 50 km/h in groen, tot 100 km/h in oranje en boven de 100 km/h in rood de snelheid aangeeft. Eveneens nieuw voor die tijd was de gecapitonneerde veiligheidsrand op het dashboard, gemaakt van moltporene schuimrubber, waarvan de juiste graad van samendrukbaarheid na talrijke proeven werd bepaald. Zoals gebruikelijk in die jaren was de auto voorzien van een stuurschakeling; tegen extra betaling kon Opel ook een automaat leveren, de zogeheten Olymat.

Wanneer wij door de voorruit naar binnen kijken zien we parallel werkende ruitwissers, hypermodern voor de beginjaren zestig. Doordat de ruitwisserbladen wat waren verlengd, werd de voorruit nu eindelijk over bijna de volledige hoogte schoongeveegd. Een nieuw type koplampreflectoren vergrootte de licht-



Karakteristiek voor Opel: de dubbel spits toelopende achterlichtjes

opbrengst maar liefst met een factor twee.

Nieuw qua styling (wéér Amerikaans) was de grillepartij die in de voorschermen doorliep. Ook karakteristiek voor deze Opel zijn de dubbele spits toelopende achterlichtjes. Bij het ontwerpen hiervan streefde men er bij Opel naar het aantal lampen te verminderen zonder dat dit de veiligheid in gevaar zou brengen. Om die reden werden enerzijds rem- en knipperlichten en anderzijds achterlichten en reflectors gecombineerd. Zoals al eerder gezegd had deze

Rekord een volledig nieuwe lijn in vergelijking met zijn voorganger; zo ook de lijn van de motorkap, die wat meer naar voren toe afliep. 'Ah, hier begint de aërodynamica zijn intrede te doen', zult u denken.

Niets is echter minder waar, want deze constructie werd door Opel uitsluitend gemaakt vanwege een verbeterd uitzicht op de weg en een slanker aanzicht van het wagenprofiel. Het begrip luchtweerstand en alles wat daarmee samenhangt gaat pas na de oliecrisis in het begin van de jaren zeventig een rol spelen bij de (Opel-)ontwerpers.

NOUVEAUTÉ'S

Verder vermeldenswaardige nieuwigheden op deze Rekord waren onder andere: grotere zijramen; smallere deurstijlen; andere sierlijsten; herzien embleem; gladde wielsierkappen; bumpers met bumperbeschermers, waarin aan de achterzijde de num-



De uitzonderlijk lange 'kont' van de coupé

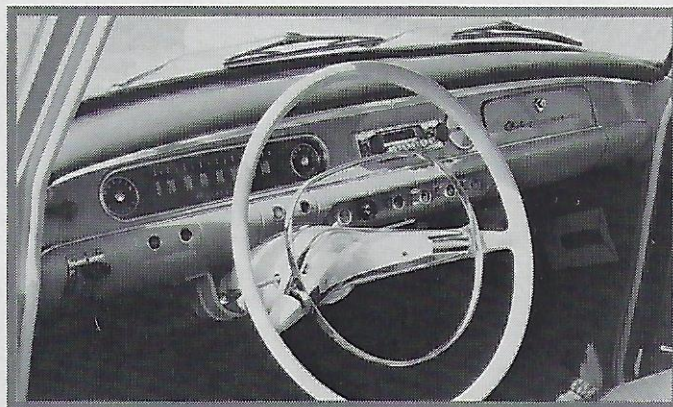
Fotografie: Huib Burer
Eigenaren van de
gefotografeerde auto's:
Coupé: Peter Bakker
Tweedeurs: Teun van Dijk
Vierdeurs: M. de Hoog

merplaatverlichting; kofferbakverlichting; doorzichtig remvloeistofreservoir; naar voren verplaatste accu voor gemakkelijker onderhoud; één sleutel voor alle sloten; deursloten met extra beveiliging tegen openspringen; voorzittingen met verstelbare rugleuningen; veiligheidsstuurwiel met twee spaken; bedieningsknoppen met emblemen; dashboardklokje; een richtingaanwijzer-schakelaar die na het uit de bocht komen weer terug springt naar zijn neutrale stand; gecombineerde licht- en parkeerlichtschakelaar; beveiligde sigarettenaansteker. Nu allemaal zeer vanzelfsprekende en normale zaken, maar voor die tijd toch min of meer revolutionaire

ontwikkelingen en... deze Rekord had ze allemaal! Toch was niet ècht alles nieuw aan deze Rekord-serie, bestaande uit een twee- en vierdeursversie, een coupé en een Car-A-Van. De zelfdragende carrosserie, een constructie waarop Opel pionierswerk heeft verricht en die door vele andere automerken werd overgenomen, bleef gehandhaafd. De P2's hadden een zogeheten platformconstructie,

in het benzineverbruik en de portemonnaie merkbaar was. De hele carrosserie van deze Opel bestond uit een stalen buiten- en binnenbekleding en was dus in feite dubbelwandig. Bekijken wij deze Rekord onder de motorkap, dan vinden we hierin de voor die tijd vertrouwde viertakt-viercilinder-1500- en 1700-motoren, die ook in zijn voorganger terug zijn te vinden. Met een vermogen van respectievelijk 54 pk

fraaie lijn die royaal plaats moest bieden aan twee personen; wat er aan ruimte achterin ontstond was mooi meegenomen, meer niet. Dat terwijl bij de typische gebruikswagens de afmetingen van het interieur een dominerende rol spelen; zodanig dat voor iedere centimeter ruimte-winst (ook toen al) bergen werk moesten worden verzet. In hoeverre men er bij de coupé in is geslaagd een fraaie lijn te scheppen laten we liever buiten beschouwing. Het is met z'n uitzonderlijk lange 'kont' een karakteristiek model geworden, een auto die je gewoon mooi vindt of... afschuwelijk lelijk. Mede door de typische lijn is deze Rekord Coupé anno 1986 een fel begeerde klassieker geworden. Een moeilijk te verkrijgen zeldzaamheid!



Instrumentenbord waarop onder andere de snelheid in de kleuren groen, oranje en rood is af te lezen

die met de bovenbouw tot een geheel was samengelas. Met als voordeel van de samengelasde holle delen een grotere stijfheid en minder dood gewicht. Dat laatste vormt slechts ballast, waarvan het vervoeren ook toen al duidelijk

(bij 4400 omwenteling per minuut) en 62 pk (4300 toeren) hadden deze motoren hun betrouwbaarheid ruimschoots bewezen. Er zijn motoren die geprezen worden om hun zuinigheid of lange levensduur, andere vallen op door hun soepelheid en weer andere maken nauwelijks lawaai. Voor Opel-motoren werden, en worden, al deze eigenschappen steeds in één adem genoemd.

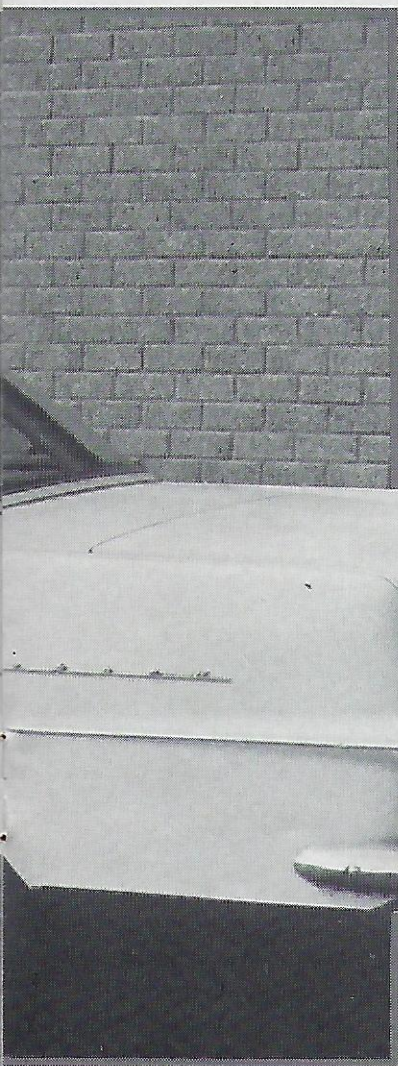
MOOI OF LELIJK

Het coupémodel van de P2 had door een verhoging van de compressieverhouding 66 paardekrachten in het vooronder, genoeg om de ongeveer 1000 kg wegende Rekord naar 135 kilometer per uur te laten draven. Voor de heren Opel-constructeurs moet het ontwerpen van deze coupé wel een verrukkelijke bezigheid zijn geweest. Want ze mochten een auto creëren met een

WEGLISSING

De Rekord's hadden ook na 1960 nog geruime tijd een slechte naam qua wegligging. Ten onrechte. Deze mening moet ontstaan zijn door het sterke overhellen van de carrosserie in bochten. Door toepassing van wat stuggere veren op dit model is de wegligging in vergelijking met voorgaande typen zonder meer goed te noemen. Met de productie van deze Rekord Olympia P2 behoort de term 'Opeldweil' dan ook tot het verleden! In totaal werden in de periode augustus 1960 tot en met februari 1963 787.684 eenheden van de P2 Rekord gebouwd.

CLUB: Alt Opel
 Interessengemeinschaft
 Ridder Alartlaan 33
 4116 EH Buren (Gld)
 03447-1995







het
Automobiel