

K.L.B.

ELÄMÄ ON RAFFII.

MOBILISTI

AJONEUVOKULTTUURIN ERIKOISLEHTI | 3/2019 | 11,90 €

RIIKA-VLADIVOSTOK

14 000 KM RAF LATVIJA -PIKKUBUSSILLA



CHEVROLET 1939 OPEL REKORD B COUPE
MATRA MURENA PONTIAC GRAND PRIX
NORTON COMMANDO TOYOTA HIACE 4WD

OPEL REKORD 1900 L COUPÉ 1966

Kaunimpi kuin muistinkaan

Opelille 60-luku merkitsi lopullista murtautumista isoksi kansainväliseksi tekijäksi. Teknisesti varman päälle suunnitellun malliston keskeisiä menestystekijöitä oli tyylikkään muodikas olemus. Siitä hyvä esimerkki on Rekord Coupé lyhyeltä mallivuodelta 1966.

TEKSTI: KIMMO KOISTINEN
KUVAT: JANNE HALMKRONA





Saimme vinkin entisöidystä ja omistajansa kovasti rakastamasta Opel Rekord Coupésta, joka olisi vieläpä varsin harvinaista B-sarjaa. Vain 11 kuukautta tuotannossa ollut Rekord B muistutti paljon edeltävää A-sarjaa, mutta oli kuitenkin monin osin itsenäinen kokonaisuus. Jälkeenpäin arvioiden oli Opelin kaltaiselta jättyihytymän osaselta perin omituista nähdä niin paljon vaivaa vain yhden vajaan myyntisesongin takia. Todennäköisesti General Motors sai kuitenkin rahansa takaisin ja vielä voittoakin, sillä lyhyestä tuotantorupeamasta huolimatta B-Rekordeja ehdittiin valmistaa kaikkiaan mukavat 302 017 kappaletta. Suomeen niistä päätyi noin 120 autoa, sedaneina, farmareina ja coupé-versioina, sekä vielä vähintäänkin kymmeniä pakettiautoiksi rekisteröityinä piilofarmareina.

Kauneus on tietenkin katsojan silmissä, mutta harva kiistääne havaintoa siitä, että Rekord B:n Coupé-malli on luokassaan linjakas auto. Allekirjoittaneen silmissä se ei ole koskaan ollut hassottaman näköinen, mutta pitkän Rekord-vapaan jakson jälkeen se vaikuttaa komeammalta kuin koskaan. Kun arkiympäristö täyttyy katumaastureista, jotka kaikki näyttävät auringossa turvonneilta virtahevonruhoilta, on terävälinjaisella ja kulmikkaalla Opelilla yhtä ilahduttava vaikutus näköelimiin kuin Pfizerin Visine-silmätipoilla.

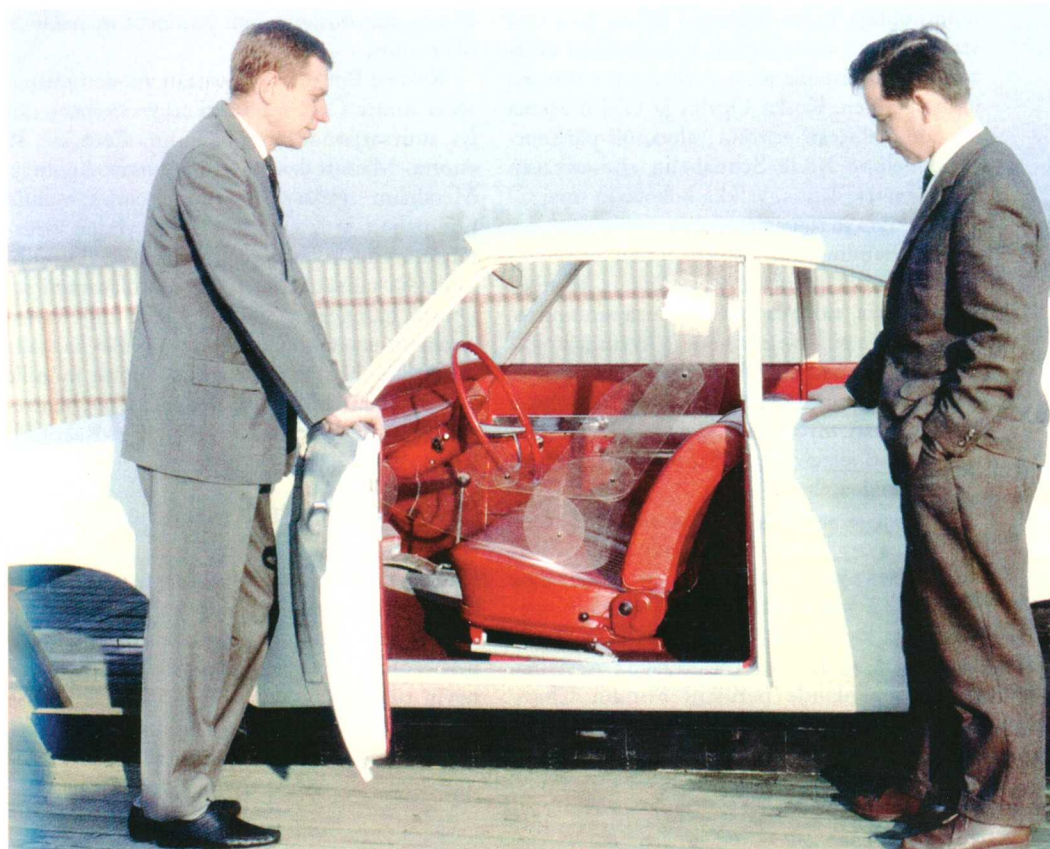
Ansiio tästä myös aikalaistensa arvostamasta muotokielestä kuuluu transatlanttiselle yhteistyölle, joka oli leimannut Opelin suunnittelua jo pitkään. Kun edeltäjistään täysin poikkeava Rekordin A-polvea hahmoteltiin 60-luvun

alussa, USA:n päässä siitä vastasi Bill Mitchellin johtaman GM:n muotoilukeskuksen Chevrolet-jaos Detroitissa. Siellä määriteltiin suurelta osin uuden Opel-korin linjat, joten yhteiset piirteet Chevroletin tuon ajan luomusten kanssa eivät ole sattumaa. Saksan päässäkin amerikkalaisuutta ei vastustettu, sillä ainakin suurin osa Opelin johtoportaasta ja suunnittelijoista arvosti suuresti Mitchellin omaksumaa uusasiallista kuosia.

Rüsselsheimiin jäi pääkonttorin avusta huolimatta runsaasti viimeistely- ja rakennesuunnittelutehtäviä. Hanketta veti tekninen johtaja

Hans Mersheim, tukeaan nuorekas ja kunnianhimoinen tiimi. Siihen kuuluivat muun muassa Erhard Schnell, Herbert Killmer, Willy Schmidt, Günther Burghardt ja Karl Bechtold. Heistä Schnell ja Detroitissa lasikuitumallien tekemistä opiskellut Killmer nousivat myöhemmin johtaviin asemiin Opelin muotoilustudiolla.

Detroitissa haluttiin suoda Opelin väelle jatkossa enemmän itsenäisyyttä, joten rüsselsheimilaisten tuli opetella koko suunnitteluprosessi alusta loppuun. Sitä varten GM lähetti vuonna 1962 paikalle vanhan konkarin, Claire McKi-



Herbert Killmer ja Erhard Schnell arvioimassa Rekord A-coupén lasikuituhahmotelmaa kuljettajan ergonomian kannalta. Molemmat herrat loivat merkittävän uran Opelin palveluksessa.



hanin. Hän toimi yhdysupseerina ja muotoilun vastaavana johtajana amerikkalaisaksalaisia suunnitelmia tuotantovalmiiksi jalostettaessa. McKihanin rooli oli perusteltu konservatiivisesta otteestaan ja opelilaisten lievästi vierastusoireista huolimatta, olihan hän ollut keskeisessä asemassa Rekordin esikuvina toimivien Chevroletien kehittämisessä.

A-Rekord osoittautui nopeasti menestykseksi, mutta siitä huolimatta Opelin markkinoitijohdaja Hans Schnabel halusi päivittää sen olemusta välittömästi. Vaatimuksen taustalla oli valmisteilla olevien uusien moottorien juhlistaminen. Koska Opelin ja GM:n asema oli taloudellisesti erittäin vahva, oli pääkonttorin helppo lyödä Schnabelin ehdotukseen "Hyväksytty"-leima, vaikka kokonaan uusi C-polvi tekikin jo tuloaan.

Mersheimin väki kehitti varsin ahkerasti lukemattomia pieniä tyyllisäättöjä ja teknisiä parannuksia, samalla kun valtaosa suunnittelijoista oli jo pitkälle ehtineen ja hyvin pian julkaistavan C-Rekordin kimpussa. Optimismin vallitessa kustannusvalvonnan henkilökunnalle oli ilmeisesti myönnetty tavallista pidemmät vuosilomat, jotteivat he olisi olleet pilaamassa tekemisen iloa.

Rekord B sai moderneilta näyttävät, kulkikkaat ajo-pysäköintivaloumpiot sekä chevroletmaiset pyöreät takavalot. Virtaa ne saivat uudesta 12 voltin sähköjärjestelmästä. Konepellin alta löytyi tuliterä CIH (Cam-In-Head)-nelonen 1,5-, 1,7- tai 1,9-litraisina versioina. Uusi voimanlähde perustui osittain Chevy II:een suunniteltuun moottoriin ja poikkesi tavanomaisesta varsinkin nokka-akselin sijoi-

tuksen osalta. Nokka ei ollut venttiilien päällä, vaan pikemminkin niiden sivulla, mutta kuitenkin sylinterikannassa. Imu- ja pakoventtiilit olivat molemmat kannen samalla sivulla ja niiden käyttämiseen tarvittiin lyhyitä työntötkojoja. Sellaisenaan järjestely ei ollut tehokkain mahdollinen, mutta mahdollisti matalamman moottorin ja oli yksinkertainen valmistaa. Nelosen ohella Rekordiin tarjottiin myös 2,6-litraista suoraa kuutosta, mutta varsin vähäisen suorituskykyeron johdosta menekki ei ollut suuri.

Rekord B:n taival jäi vajaan vuoden mittaiseksi, mutta CIH-moottori eri versioineen säilyi suursarjatuotannossa kunnioitettavat 30 vuotta. Mainittakoon, että suunnittelujohtaja Mersheim tykästyivät A-version coupé-malliin niin paljon, että teetätti itselleen yhden varustettuna Chevroletin pikkulohko-V8:lla, Diplomatin tapaan. Mersheim oli toistuvasti sanonut haluavansa nähdä Opel-kuljettajien viettävän enemmän aikaa vasemmalla kaistalla ja ainakin hän itse saattoi aiheuttaa monille Mercedes-miehille rytmihäiriöitä pyyhkäisemällä johtotähdet vinoon "Schläfer"-Rekordiltaan.

Kaunis katsoa – entä ajaa?

B-Rekord on niitä autoja, jotka eivät tee lähemätöntä vaikutusta oviensa tai luukkujensa holvimaisella toiminnalla. Se tuntuu ja kuulostaa ihan tavalliselta 60-luvun eurooppalaiselta perheautolta. Sisällä on kuitenkin huomattavan hyvin tilaa joka suuntaan; 4-5 bratwurstinsa kuuliaisesti syönyt henkilö mahtuu kyytiin, eivätkä heidän tavaransakaan jää eteisen latti-

alle, sillä ruuma nielisi vaikka pulsaattoripesukoneen. Tilankäytöltään Rekord on coupéksi suorastaan esimerkillinen ja haastaa amerikkalaiset esikuvansa menestyksellisesti.

Ajoasento on monipuolisesti säädettävissä ja tuntuu nopeasti mainion luontevalta. Istuimen vinyyli on laadukasta ja pehmustus on valmistusmaa huomioiden todella ylellinen. Näkyvyys ulos on loistava, kuten aikakauden vaunuissa tapasi olla. Ilmanvaihto vaikuttaa lupaavalta. Kojelaudan päissä on pienet raitisilmasuuttimet ja kaikki sivulasit ovat avattavissa suuntaan tai toiseen. Hattuhyllyssä komeilee rivistö läpivirtauksen venttiileitä, tässä tapauksessa selvästi ennen amerikkalaisia.

Hallintalaitteet ovat helposti käsillä, joskin eräiden vipstaakien symboliikka on hieman vierasta muille kuin Teutoburgin taistelun veteraaneille ja heidän jälkeläisilleen.

Moottori käynnistyy nopeasti ja nöyrästi; automaattirikastin hoitaa hommansa. Moottori on joko hienosti tasapainotettu tai sitten sen värinäneristys on kopioitu Cadillacilta; niin huomaamaton se on alemmilla kierrosalueilla. Äänimaailman puolesta on kyllä selvää, että kyseessä on nelisylinterinen voimanlähde, joskin laadukas sellainen.

Ohjaus on pysäköintitilanteissa raskaahko, mutta kaukana hankalasta. Miss Reeperbahn -66 olisi pärjännyt tällä asiakaskäynnilläään, muuttumatta missään vaiheessa itäserkkujensa kuulantöntöjoukkueen näköispainokseksi. Lisäksi suurehko, kiiltävä ja ohutkehäinen ohjauspyörä kromatulla tööttirenkaalla on juuri sitä, mitä Herr Doktor määrää nostalgian nälkään.

Vaihteisto ei ole lovetukseltaan niitä sel-

keimpiä, mutta vipu on kevyt käsitellä ja 1,9-lit-
raisen hyvän väännön ansiosta vaihtamistarve
on vähäinen. Kytkin on tunnokas, eikä ruuh-
kassakaan tarvitse pelätä kramppia sen vaa-
timien ponnistusten takia. Jarrut luovat nor-
maaliarjossa johdonmukaisen ja luotettavan
vaikutelman.

Vauhdissa Rekord tuntuu yllättävänkin mo-
dernilta. Kaivonkansien kaltaiset epätasaisuudet
se ylittää tyylikkään eleettömästi, eivätkä
isommatkaan heitot hetkauta koria tai sen si-
sältöä vakavasti. Hälyääniä ei esiinny ja kori vai-
kuttaa stabiililta. Suuren amerikkalaisvaunun
silkkiäisyttä Opel ei kuitenkaan tavoita, vaan
tietty perusjurina renkaista ja voimansiirrosta
on läsnä karkealla keväsfaltilla. Myös melu-
taso alkaa kohota 70 kilometrin tuntinopeu-
dessa, mutta laillisilla nopeuksilla radiota pys-
tyy kuuntelemaan vielä tyydyttävästi.

Se, mikä ei suuremmillakaan nopeuksilla
kohoa, on kuljettajan pulssi. Rekord käyttäytyy
maantiellä rauhallisesti ja ohjaus on vakaa kuin
kiskoja myöten etenisi. Urat lakkaavat heilut-
tamasta ja tiet tasoittuvat. Tarve ohittaa rekka-
letka nyky nopeuksilla voisi muuttaa tilannetta,
mutta tavallinen matkan tahtaminen on kiitet-
tävän eleetöntä ja äänitasoa lukuun ottamatta
suorastaan rentouttavaa. Varsinkin taajamissa
moottorin 90 hevosvoiman tehoreservi ja al-
haalta alkava vääntö ovat varmaankin herättä-
neet kuljettajassa tiettyä itsevarmuutta päivit-

täisiä liikennevalokilpailuja ajatellen.

Jos Rekordista puuttuukin eräiden saksalais-
valmistajien saavuttama vaikutelma rakenteen
harkkomaisuudesta, on se vastapainoksi tilava,
istuilmitaan ylellisen mukava ja ajettavuudel-
taan aikuismaisen vaivaton. Siinä on annos
Amerikkaa niin korin linjoissa, mittaristossa
kuin verhoilussakin, mutta silti se säilyttää ko-
konaisuutena aitoarjalaisen asiallisuutensa. Ei
ihme, että Opelii on saattanut tykätystä oikein
tosissaan.

Isä tahtoi upean kupeen

Tuomas Kurittu omistaa yhden maassamme
suhteellisen harvoista Rekord B Coupéista. Kur-
ritulla on hyvin pitkä sidos malliin, sillä hänen
isällään oli sellainen uutena. Isä-Kurittu oli os-
tanut tuliterän A-Rekord-sedanin vasta edellis-
vuonna, joten äiti-Kurittu ei jakanut miehensä
intoa vaihtaa niin nopeasti uuteen, upeaan ku-
peeseen. Seurasi ankaraa mielipiteidenvaihtoa,
joka huipentui erääseen aamuyöhön, jolloin os-
toa suunnitellut osapuoli herätti rouvansa kello
4 ja totesi: "Ne ovat minun rahoja, ja minä os-
tan niillä mitä haluan!"

Näin herrasväki Kurittu siirtyi Rekord-B:n
asiakaslistalle. Ostointoa selittänee vielä näyt-
telysalista löytynyt yksilö, jossa oli varsin vai-
kuttava metallihohtoinen "La-Platasilber"-
maalipinta ja punainen kokovinyyliverhoilu.
Se erosi siten melkoisesti tavallisista, mus-

talla vinyyllillä verhoilluista, "Granadart"- tai
"Chamonixweiß"-värin saaneista tovereistaan.

Yhteistä taivalta kestitkin sitten hieman ta-
vallista pidempään, viisi vuotta. Tuona aikana
Opel osoittautui pääosin varmatoimiseksi ja
talvellakin helposti käynnistyväksi autoksi.
Täysin ongelmaton sekään ei ollut; esimerkiksi
kampiakselin huopatiiviste alkoi vuotaa jo var-
haisessa vaiheessa, eikä autosta enää saatu si-
säsiistiä järkevin kustannuksin. Huoltotoimet
sinänsä olivat helppoja ja varaosien hinnoittelu
kohtuullista.

Sittemmin perheessä vaihtui merkki ja
vuonna 1972 kotipihaan Lauttasaassa ilmes-
tyi Ford Taunus. Opel jatkoi matkaansa uu-
sien omistajien alaisuudessa, mutta sitä ennen
se oli ehtinyt jättää lähtemättömän jäljen nu-
oren Tuomaksen mieleen. Hän oli päässyt silloin
tällöin ajamaankin Lauttasaassa Rekordilla –
ilman ajokorttia. Isä salli jo hyvin nuorena aja-
maan opetelleen poikansa nauttia Opelilla som-
pailusta myös oikeassa liikenteessä. Tuomas sai
hakea sen kotiin muutaman korttelin päässä
sijainneesta Helsingin Autosta, joka oli suuren
GM-piirimyyjää Auto-Bilin huolto-osasto.

Hopea-B – ei mikään muu

Moottoripyörät ja erityisesti Japsistarat ry:n akti-
viiväsenyys (Kurittulla on menossa jo kuudes
vanhan japanilaisen moottoripyörän entisöinti)
sekä 80-luvulla itse rakennetut turboahdetut,
hengenvaaralliset nelipyöräiset ajopelit veivät
Tuomaksen huomion, mutta muisto Opelista
säilyi. Kurittu jäljitti perheensä yksilön, BMW-
83:n, Lempäälään. Auto löytyikin teollisuushal-
lin takaa pöpeliköstä, mutta oli jo avun tavoitta-
mattomissa. Entisöintieksperetti totesi, ettei niin
pahoin ruostuneesta ja leikellystä aihioista saisi
enää kunnollista autoa mielekkäällä vaivannäöllä.

Seurasi liki kymmenen vuoden kausi, jonka
kuluessa Kurittu tarkkaili myyntiin tulevia B-
Rekordeja. Sopivaa coupé-yksilöä ei ollut hel-
poa löytää, sillä tähtäimessä oli nimenomaan
metallinhohtohopean värinen ja punaisella ver-
hoiltu auto. Viimein hän sai vinkin Opel 60's &

*Tuomas Kurittu, melkein kuin paljasjalkainen lauttasaa-
relainen, nojalemassa isänsä Rekordiin vuonna 1967.
Sama auto paljon myöhemmin tiensä päässä, ruostu-
neena ja runneltuna hylsynä. Kuvat: Tuomas Kurittu.*





Coupé- ja L-mallit varustettiin rattivaihteiston sijaan lattiavalitsimella, ja niiden kuljettajan istuimen selkänoja oli säädettävissä. Molemmat piirteet kohensivat ajomukavuutta selvästi.





Opel Olympia Rekord 1900 L Coupé 1966

MOOTTORI

Tyyppi: 4-syl nestejäähdytteinen rivimoottori, sylinteriryhmä ja kansi valurautaa, ketju-käyttöinen nokka-akseli kannessa, 5 runkolaakeria, 1-kurkkuinen Solex-kaasutin
Iskutilavuus: 1 897 cm³, sylinterimitat 93 x 70 mm, puristusuhde 9,0
Teho: 90 hv (DIN)/5 100 r/min
Vääntömomentti: 156 Nm (DIN)/2 800-3 400 r/min

VOIMANSIIRTO

Vaihteisto: nelivaihteinen synkronoitu käsivaihteisto, valitsin lattialla, takaveto, perävälitys 3.67

JARRUT

2-piiriset ATE-Dunlop-nestejarrut, edessä levyt, takana rummut, tehostin

OHJAUS

Kiertokulaohjaus, 4,5 kierrosta

JOUSITUS

Edessä: erillinen, kolmiotuet, kierrejouset, kallistuksenvaimennin

Takana: jäykkä akseli, pitkittäiset lehtijouset

KORIRAKENNE

Itsekantava kokoteräskori

MITAT

Pituus: 4,55 m
Leveys: 1,69 m
Korkeus: 1,40 m
Akseliväli: 2,64 m
Raideväli (e/t): 1,33/1,55 m
Rengaskoko: 5.90-13
Omamassa: n. 995 kg
Kantavuus: 355 kg

SÄHKÖJÄRJESTELMÄ

12V

SUORITUSKYKY*:

Huippunopeus: 165 km/h

VALMISTUSMÄÄRÄ

294 184 kpl (koko 4-sylinterinen B-Rekord-mallisto)

Hinta: 13 450 mk (Rekord 2D Sedan II 100 mk; Ford Taunus 20M 2D HT 14 960 mk; Buick Skylark 2D HT 26 020 mk; VW 1200 6 450 mk)

* Tehtaan ilmoittama

70's Fan Clubin foorumin kautta Pietarsaaressa majailevasta hopea-kupeesta, mutta se ei ollut kaupan. Omistajan vastarinta alkoi kuitenkin pehmetä, kun Kurittu otti käyttöön salaisen aseensa, ruotsin kielen, jolla vastapuolikin mieluummin haasteli.

Museorekisteröity Rekord vaihtoi omistajaa perin epähalpaan hintaan, mutta sittenkin edessä oli korroosiovaurioiden johdosta melkoinen kunnostusprojekti. Siihen tarvittiin osia kolmesta eri elinluovuttajayksilöstä, jotka rahdattiin yksi kerrallaan Triangle Motoriin, ja sieltä edelleen sulattoon. Erityisen haastava kohta oli eturipustuksen poikittaispalkki, joka jouduttiin paremman puutteessa muovaamaan useasta käytetystä osasta. Lisäksi esimerkiksi kuljettajan ovi on peräisin kaksiovisesta sedanista, minkä seurauksena sen istuvuus ei ehkä edusta perinteistä saksalaista korinrakennustaitoa parhaimmillaan.

Kunnostushankkeen edetessä Kurittu ja Trianglen mekaanikot saivat toistuvasti huomata varaosien suhteen erittäin turhauttavan piirteen: monet A-Rekordin osat näyttävät samalta, mutta eivät sovi B-versioon. Yli kaksinkertaisesta valmistusmäärästä johtuen A-version osia olisi tarjolla huomattavasti runsaammin, B-Rekord on kiistatta välimalli, vaikkakin komea sellainen.

Pitkällisten ponnistelujen tuloksena Rekord kuitenkin valmistui ja siitä lähtien Kurittu on nautiskellut coupéstaan kesäisin ahkerasti, vaikka se hänestä onkin jo varsin kaukana nykyautojen ajomukavuudesta. Elämysvälineen roolinsa auto on hoitanut varsin ansiokkaasti; se on lähtenyt joka keväät käyntiin ensimmäisellä yrittämällä ja pieniä, väistämättömiä laiteongelmia lukuun ottamatta sillä liikkuminen ei ole vaatinut haalareiden ja työkalulaatikon mukana pitoa. ●

