

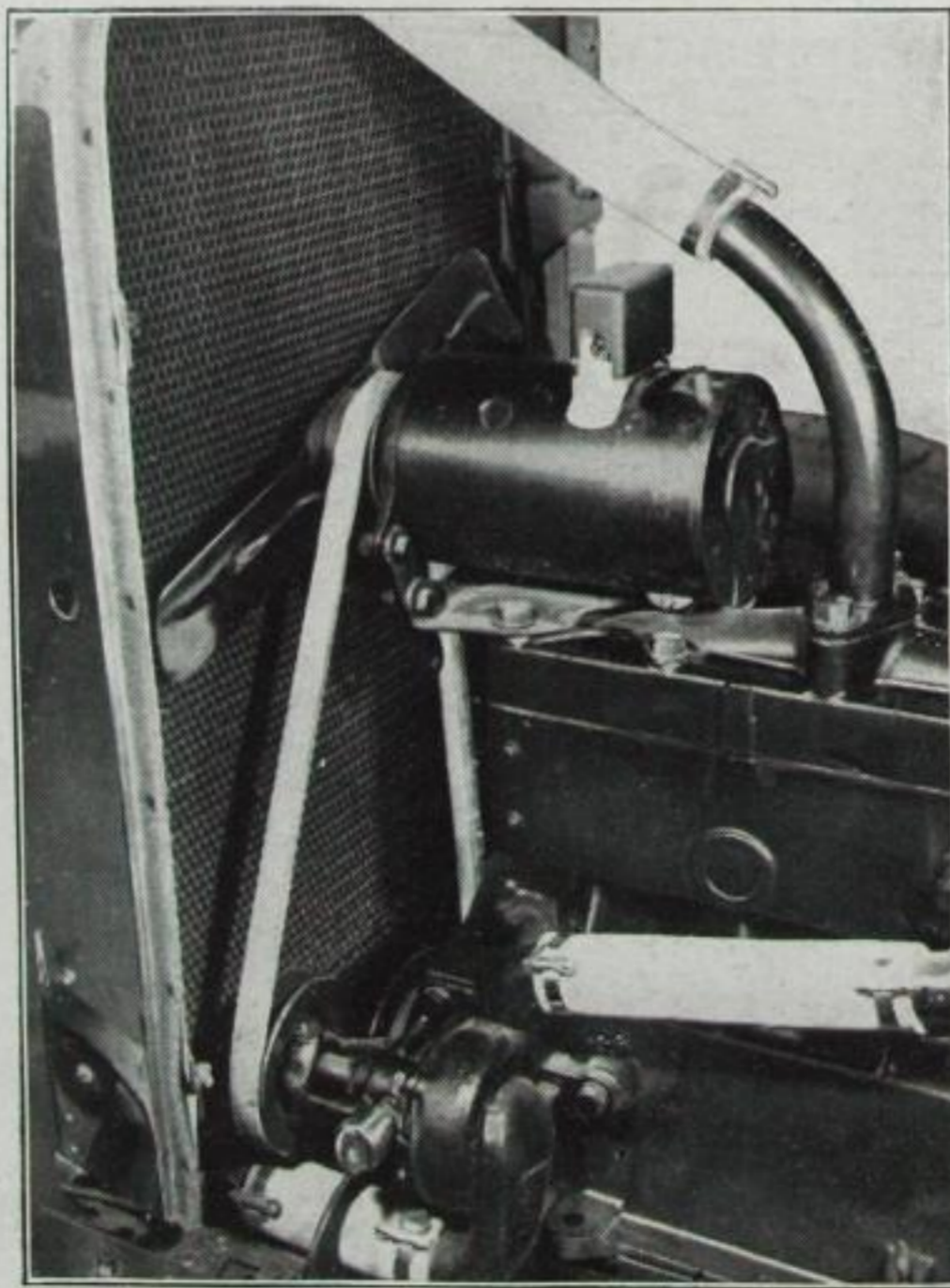
Rückansicht auf das 1,8-Ltr.-Opel-Chassis

verhältnismäßig kleinen Zylinderinhaltes nicht den bei amerikanischen Wagen gewöhnten hohen Brennstoffverbrauch aufweisen sollte.

Später hatte ich dann Gelegenheit, dieses Fahrzeug auf einer ausgedehnten Probefahrt zu prüfen. Das Resultat war in jeder Hinsicht zufriedenstellend. Abgesehen von den bei allen Standardwagen vorhandenen kleinen Nachteilen gegenüber einem modernen Schwingachsen-Fahrzeug, als da sind: nicht ganz so weiche, aber vollkommen ausreichende Federung der

Hintersitze usw., ist der neue 1,8-Liter-Opel ein Fahrzeug, das nicht einen Augenblick den Gedanken aufkommen läßt, man fahre in einem kleinen Fahrzeug. Die Straßenlage ist auch bei hohen Geschwindigkeiten (bis ca. 95 km) ruhig und sicher, durch die leicht zu führende Steuerung liegt der Wagen dem Fahrer angenehm in der Hand, die mechanischen Bremsen wirken weich und zuverlässig, kurzum alle die Eigenschaften, die man bei einem teuren Wagen als selbstverständlich voraussetzt, findet man bei diesem Dreitausend-Mark-Wagen ausnahmslos vor. Es scheint außer allem Zweifel zu sein, daß die Opel-Werke mit dieser vollkommenen Neukonstruktion den deutschen Markt um ein Fahrzeug bereichert haben, das sehr viele Freunde finden wird.

Infolge des nicht zu hohen Brennstoffverbrauches und der günstigen Verhältniszahlen von Gewicht und Motorleistung war schon bei der Konstruktion die Voraussetzung für ein gutes Ergebnis gegeben. Man kann zusammenfassend sagen, daß der neue Opel eigentlich das erste Fahrzeug der Amerikaner ist, das auf die europäischen Betriebsverhältnisse zugeschnitten wurde und trotzdem die ohne weiters anzuerkennenden



Lagerung der Lichtmaschine auf dem Zylinderkopf. Antrieb der Wasserpumpe. Schlauchverbindung vom Ein- und Auslauf zur Wasserpumpe.