



# OPEL OLYMPIA 51

Avtor: Peter Kovač OTK Soteska

"Opel olympia 51 je bil štiri leta moj veliki projekt, uspešno pa sem ga zaključil letos aprila."



Pri razdiranju se je pokazalo veliko poškodb.



Avto sem popolnoma razstavil.



Po peskanju se je pokazalo še več poškodb na pločevini.



Po 3 letih je bil avto pripravljen na ponovno montažo.



Deli so počasi krasili avto in vsak zase je bil pravi izziv.

Vse se je začelo že pred leti doma. Oče je leta 1957 na tem modelu opravil vozniški izpit. Večkrat nam je doma pripovedoval, kakšen avto je bil to za tiste čase. Vozniki so ga imeli radi predvsem zaradi udobne vožnje, dobre izdelave, preizkušenega motorja, zanimive zunanosti in pa lepih zunanjih linij z dodatki kroma. Večkrat sem si na internetu ogledoval avto in zbiral podatke. Končno sem leta 2007 našel oglas in ga tako kupil. Avto je bil pripeljan iz Nemčije v Slovenijo in zraven so bili vsi potrebni dokumenti. Oče mi je dal vzpodbudo in prenova se je začela.

Avto ni bil vozen, motor se ni obračal, veliko delov na avtu je bilo neoriginalnih. Dela sem se lotil tematsko po enotah. Avto sem doma razdril, blatnike, ostale dele ter školjko odpeljal na peskanje, nato pa v prijateljevo kleparsko delavnico. Ko sva skupaj avto pregledala, sva ugotovila, da bo potrebno veliko popravil. Pločevina je bila na več delih popolnoma uničena, rja je na več mestih naredila luknje in bilo me je kar malo strah, kje bom dobil nadomestne dele. Lotila sva se dela na spodnjem delu avta in tam je bilo poškodb največ. Vse dele, ki sva jih uredila, sem dal na galvansko zaščito in tako avto maksimalno zaščitil pred rjo. Delo je počasi napredovalo in za vsa kleparska dela je bilo potrebnih blizu 600 ur.

Motor je bil v slabem stanju in ob temeljitem pregledu sem našel poškodbe na bloku motorja, na glavni pogonski gredi, ventilih, zaganjaču,... Pregledati sem moral vsak del in delo se je tako zelo podaljšalo. Rezervne dele sem naročil v Flensburgu ( Nemčija), a sem bil neprijetno presenečen, ker večine delov niso imeli več na zalogi. Ni mi ostalo nič drugega, kot da se odpravim na sejme v Nemčijo in Avstrijo. Po več obiskih sejmov sem dele le počasi nakupil in motor po letu in pol pognal.

Nato sem se lotil menjalnika, pa volanskega droga s prenosom, diferenciala, platišč, svetlobnih teles, ... Obiskoval sem sejme in počasi nabiral dele, ki pa so bili dragi, saj vsi vedo, kako je z njimi. Delov za ta model avta skoraj ni več in zato je cena temu primerna. Priznam, da sem imel kar veliko sreče pri lučeh, ki sem jih kupil še nerabljene.



Najprej je bilo gotovo podvozje.



Avto je bil v slabem stanju in počasi sem se lotil demontaže delov.



Deli so bili postavljeni vsepovsod in čakali na popravila.



Vgradil sem nove tapete na vrata in sedeži so končno polepšali notranjost.



Vgraditev motorja in menjalnika.

Notranjost avta je bila v neoriginalnem stanju in takoj sem se lotil iskanja blaga in materialov za obnovo. Sedeže sem razdril in vse kovinske dele očistil rje, potem popravil vzmetenje in sedeže odpeljal do tapetnika. Po dveh letih sem končno domov pripeljal obnovljene sedeže in vratne tapete.

Prišel je čas barvanja avta, pred tem pa odločitev, kakšne barve naj bo. Avto je bil prvotno pobarvan v bež barvi, potem ga je lastnik prebarval na svetlo modro. Odločitev je bila težka, saj sem imel več idej, a na koncu je prevladala prvotna, originalna, bež barva. Avto sem odpeljal v ličarsko delavnico in po šestih mesecih je bil avto pobarvan. Školjka avta je bila tako končno doma, garaža polna pobarvanih delov in kar malo sem se bal, kako bo potekala montaža.

Kromirani deli so bili ravno tako v zelo slabem stanju. Na več delih je krom že odstopal, kazala se je rja, deli pa so bili tudi obtolčeni in pomečkani. Novih delov nisem mogel kupiti, tako sem moral popraviti stare, določene dele, ki so manjkali, pa narediti. Tu je bilo potrebnega veliko potrpljenja, časa in znanja, da sem dele do potankosti izdelal. Najprej je bilo potrebno vse dele očistiti kroma, jih pregledati, popraviti in ponovno polirati. Vse dele sem nato odpeljal na ponovno kromiranje. Ker je bilo kromiranih delov zelo veliko, sem zaradi previdnosti, da se ne bi kateri izgubil, dele na obnovitev vozil po skupinah. V dveh letih sem imel doma vse obnovljene, lepo svetleče kromirane dele.

Težko sem čakal na montažo avta. Končno sem v avto začel polagati nove kable za električno, urejen je bil strop avta, kromirani okraski so počasi lepšali pločevino. Del za delom je bogatil avto in januarja 2011 sem končno v avto namestil motor, menjalnik, diferencial, kardan in kolesa. Napolnil sem rezervoar z gorivom in se prvič zapeljal po dvorišču. Dela sem končno zaključil aprila 2011, ko sem avto registriral in ga prvič peljal na srečanje oldtimer kluba Soteska. Do sedaj sem naredil nekaj voženj, ob meni pa je ponosen tudi oče, ki se živo spominja časov, ko so po naših cestah vozili taki lepotci.

**Letos mineva tudi 60 let tega modela avta in zato sem pri Pošti Slovenije izdal znamko serije A, z datumom na ovitku 7.6.2011. Izdanih je bilo 100 znamk in le 30 ovitkov z znamko OPEL OLYMPIA 51 - 60 LET. Le-te sem podaril v zahvalo vsem, ki so mi pri mojem projektu pomagali. Imen v članku nisem omenjal, se pa vsem prijateljem lepo zahvalim za trud, informacije in pomoč.**

Še nekaj osnovnih podatkov o vozilu:

Teža	Dolžina	Širina	Višina	Gibna pros. motorja	Št. valjev	Moč motorja	Največja hitrost	Rezervoar za gorivo	Električna napeljava	Akumulator	Izdelanih vozil 1951-52
920kg	4050 mm	1564 mm	1580 mm	1488 cm <sup>3</sup>	4	37 ks	112 km/h	35 l	6V	6V/75AH	84 282 vozil