



Tole vemo: da je kadett Opelov uspešnik. Pa tole tudi: da ima polovica vseh, v ZR Nemčiji prodanih Volkswagnovih golfov v nosovih dizelske motorje. Torej bi bilo čudno, če se v Rüsselsheimu ne bi zganili: od lanskega januarja dalje je opel kadett na voljo tudi v dizelski različici. Iz oči v oči z golfom!

Pri tem so celotno opravilo spretno poenostavili in ga – zavoljo tega – vpisali med hišne prihranke: kajti natanko takšen naftni motor kot je v kadettu, poganja tudi Opelovo ascono. A se v kadettu, to je že mogoče reči, zaradi v celem lažjega vozila, ugodneje znajde.

PODOBOST

Spretni so bili tudi pri snovanju tega motorja: razvili so ga iz enako velikega bencinskega štirivaljnika, ki ga poznamo iz kadettov in ascon, ne da bi spreminjali vrtnice va-

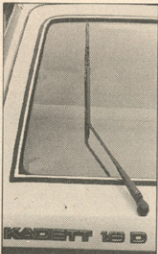
Opel kadett 1,6 D

Tekmec

Po golfovi sledi: podobne lastnosti, podobne zmogljivosti!

ljev in gibe batov, zadržali pa so tudi odmično gred v glavi, z zobatim jermenom in s hidravličnim izravnavanjem ventilov. Seveda pa je bilo potrebno krmiljenje ventilov časovno prilagoditi nižjim vrtljajem ročične gredi, marsikaj drugega pa višji kompresiji, pa je zdaj dizel za 18 kilogramov težji od svojega bencinskega izvirnika. Torej: 1598 kubikov, 40 kW oziroma 54 KM pri 4800 vrtljajih v minuti, kompresija 23:1.

To so sicer podatki, ki veljajo za kadettov dizel, so pa zelo, skoraj povsem, podobni tistim, ki sodijo k dizelskemu golfu. Toliko zaradi dokaza, da sta oba avtomobila zares tekmeča, tudi po dizelskih du-



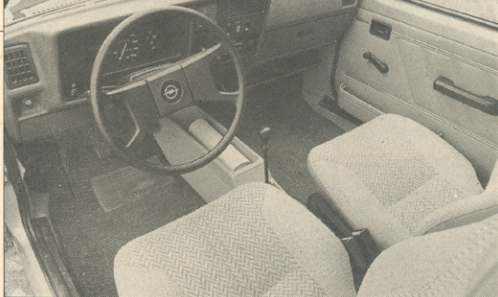
Napis: edina vidna dizelska oznaka

šah, ne le po splošni zasnovi in razredu, ki mu pripadata.

Sicer pa: tudi kadettov dizel je sodoben in lahkoten motor, ki je vselej (v mrazu, na primer, že po petih ali šestih sekundah značilnega »dizelskega« čakanja) pripravljen, da tekoče steče. Hipec za tem nastopi s svojo edino večjo slabo lastnostjo: da je, dokler se še ogreva, prav po tovarnjaško glasen in robot. A se hitro utiša in umiri in postane – med tekočo vožnjo – prijetnejši kot smo pri dizlih sicer navajani. Hočem reči, da udobja potnikov niti malo ne kvari, in, da je vozniku všeč zaradi tega, ker se za dizelske razmere zelo rad vrtil. Priganjanju s polnim plinom se upre šele pri 4800 vrtljajih v minuti, pa je rezervno območje iznad največje moči mogoče koristno uporabiti ob tveganih prehitavanjih, ko gre dizlu, zaradi bolj tope narave, pogostokrat za nohte. Dizelski kadetti so zdaj že nekaj časa na voljo tudi s petstopenjskimi menjalniki, z izrazito dolgo peto prestavo, ki je naravnana na prizanašanje motorju in varčevanje z gori-

vom. Testni avtomobil je imel, žal, še štiri prestave v menjalniku, z direktno četrto prestavo in z lastnostmi, da na ta račun dovolj dobro pospešuje, pri večjih hitrostih v četrti prestavi pa zganja malce več hrupa kot bi si človek želel. In smo izmerili: da pospeši z mesta do hitrosti 100 km na uro v 11,5 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 17,8 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 30 sekundah. To sodi, v konkurenci približno enako velikih dizlov, med prepričljivo ugodnejše rezultate, še posebej ob resnici, da je motor tudi dovolj prožen, da ga za vsakdanjo rabo ni potrebno priganjati do vrha pospeševalnih zmogljivosti. Največja hitrost testnega avtomobila je bila – povprečno po štirih meritvah, vsakič po trikilometrskem zaletu – 145 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva po poltretjem tisočaku prevoženih testnih kilometrov pa 7 litrov plinskega olja na 100 kilometrov poti. Povem še, da smo videli preskušnje vozili stro, in, da je bila poraba motornega olja pri tem komaj opazna.

Po izkušnjah tujih testnikov pa še zapišem, da je enak motor ob petstopenjskem menjalniku za malenkost manj



Notranjost: prostorna, netačno izdelana



Zadnja vrata: kombi-limuzina

požrešen, da zmore največjo hitrost le v četrti prestavi in da v peti prestavi ne požene avta hitreje od 140 kilometrov na uro; je pa pri tem, na račun nižjih vrtljajev, prijetno tišji.

UPORABNOST

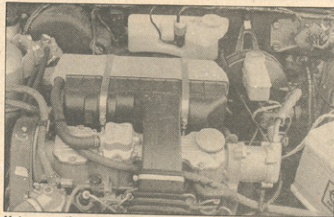
Seveda je dizelski kadett navzven prav takšen kot so bencinski kadetti, edina vidna razlika je napis na zadku. To pa pomeni, da streže z vsem tistim, kar smo pri kadetih spoznali že prej: od uporabne prostornine, ki pritiče srednje velike družinski (kombi) limuzini, do zanesljivih vozniških last-





nosti in natančno ukrojenega podvozja, ki mu je morebiti moč očitati le to, da se opira na malce pretrde vzmeti. Torej je tudi dizelski kadet avtomobil s tipično oplovskim nosom, s trapezastima žarometoma, s plastičnima odbijačema in s pločevinastim spojlerjem pred prednjima kolesoma. Kupec dobi, kolikor plača: pri oplih je oprema v paketih, končna cena pa je odvisna tudi od števila vrat. Vrata na zadku pomenijo kombijevsko možnost prevajanja večjih tovorov in – po potrebi – prilagodljivega prtljajnika z zloziljivo zadnjo klopjo.

Vozniku se v kadetih nasploh, pa tudi v dizelski različici razmeroma dobro godi: lahko je zadovoljen s sedežem, ki ima razmeroma dolgo sedalno površino in pravilno oprijemljivo naslonjalo in bi bil skorajda popoln, če bi ga bilo moč odriniti še kakšen centimeter dlje nazaj; volanski obroč na štiri prečke je prijetno pokončen, a kljub štirim in pol zavrtljajem od ene do druge skrajne točke, na račun dizelske teže, pretežak za lagodno sukranje v mestni gneči; pač pa je armaturna plošča odlično zasenčena in dobro pregledna, opremljena pa s merilnikom hitrosti, z dvema kilometrskima števecema, z merilnikoma goriva in temperature hladilne tekočine ter z uro. Ta je v zgornjem vogalu spodrezane-ga dela armaturne plošče, nad ročicami za gretje in zračenje, ob katerih so še stikala za zadnjo meglenko, varnostne udril-palke, zadnji brisalniki, ventila-



Motor: po golfovem kopitu

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen prečno nad prednjo premo – vrtina in gib 80,0x79,5 mm – gibna prostornina 1598 kubi-kov – kompresija 23:1 – največja moč 40 kW (54 KM) pri 4600/min – največji navor 96 Nm pri 2400/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – črpalika za vbrizgavanje goriva bosch – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 630 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiritopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 Jx13 – gume 155 SR 13 (good year)

Voz in obese: kombi-limuzina za 5 oseb – 3 vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator

– zadaj (pol)toga prema, vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavori, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, 4,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,998 m – širina 1,636 m – višina 1,380 m – medosna razdalja 2,514 m – kolotek spredaj 1,400 m, zadaj 1,406 m – raj-dni krog 10,5 m – prtljajnik (normo) 380/700/980 litrov – teža praznega vozila 977 kg – dovoljena skupna teža 1400 kg – posoda za gorivo 42 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 143 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 18,0 s – poraba goriva (ECE): 5,1/7,3/7,1 ltra plinskega olja na 100 km

tor in ogrevanje zadnje šipe ter vžigalnik in radijski aparat (za doplačilo!). Spodrezana armaturna plošča vzbuja videz večje prostornosti, žal pa prednja šipa, tako kot pri vseh oplih, z zgornjim robom pretirano sili proti glavama na prednjima sedežema in ju varljivo prepričuje, da je prostora manj kot se zdi. Šipe se je potrebno navaditi!

Prednji pogon in sodobno podvozje sodita pri kadetu v poglavje o zanesljivi legi na cesti. Čeprav je zadnja prema na pol toga, je vodena tako zelo dobro, da jo je moč šteti za posamični obesi in to je iz-za kadetovega volana tudi takoj mogoče opaziti. Jasno: dizelski motor nima nikakršnih dirkaških načrtov, moč, s katero streže, pa vsaj drznejšim voznikom tudi ne more biti v prepričljivo pomoč. Obenem velja računati še z večjo težo motorja, ki v ovinkih dodatno sili proti zunanjemu robu, pa morate vedeti: kadet 1,6 D je dovolj hiter in dovolj udoben potovalni avto, zahteva pa malce več potrpljenja ob pre-hitevanjih, na klancih in na ostrih ovinkih. Čeprav bi bilo, ravno na ovinkih, od podvozja nepravilno zahtevati več kot zmere.

Kdor dizla ne prenaša, naj tudi dizelski kadet pustí pri miru. Kdor pa z dizlom zlahka živi, bo brž spoznal, da sodi ta avtomobil med ugodnejše »naftne« nakupe. Kajti opel kadet 1,6 D je uspešen tek-mec med avtomobili te vrste: zaradi zasnovane, zaradi natančne izdelave, zaradi dobrih (dizelskih) zmogljivosti in zaradi ugodne porabe. S pol-no 42-litrsko posodo za gori-vo in s polnim plinom more pripeljati okroglih 600 kilome-trih daieč!

MARTIN ČEŠENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL