

Kako se časi spreminjajo! Potem ko so se tehnički in inženirji pol stoletja pehalii, da bi iz svojih motorjev iztisnili čimveč moči, se je svet zavrtel pod oblake, ki so na avtomobiliste stresli nevoljo: gorivo gor, hitrosti dol — in iskri konji v nabrušenih motorjih so postali sami sebi v napoto. Tovarne, ki delajo za široko potrošnjo, so brž poskrbeli za kupce, ki jim je manj do prestiža kot do prihranjenih bankovcev. »Sparprogramm« je pomenljivo rekel gospod Tempel od Opia, ko je pokazal na kadett 1000 in je tudi svojo pipu natljáciil le do polovice.



TEKST: Martin Česen
FOTO: Marjan Zaplatil



OPEL KADETT 1000

PODHRANJENČEK JE ZDRAV!



Tudi v reviji Avto smo včasih svetovali: če imate na voljo dva avta z enakima karoserijama pa z različnimi motorjema, izberite močnejšega! Takrat še nismo stutili, da bodo vso kriivo za nesrečo na cestah naprili hitrosti in da bodo naftni mogotici izigrali svet. Zdaj je treba pririditi, nakup močnega avta je v današnjih okoliščinah zares nemarno zapravljanje denarja, čeprav se mi bodo slabotni motorji vselej zdeli skregani s čistokrvno vojnško parmetjo. Ampak, ker druziški avto največkrat ni namenjen za krotnjenje dirkaških želja, temveč sodi predvsem v okvir vestnega gospodinjskega gospodarjenja, mora navdušenje splahneti pred stvarnostjo.

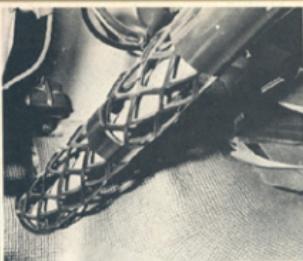
Korak nazaj

Opel kadett 1000 je plod letošnje pomlad in prvi ukrep nemške podružnice General Motors ob stiskih, ki pestijo vozniške. Tovarna je družino 18 kadettov različic povečala še za enega člana. Opel kadett 1,2 L (1196 kubičkov, 50 KM) smo preskusili lani oktobra (Avto, 1973/22). Kadett 1000 je nazven prav takšen, le da ima manjši in šibkejši motor.

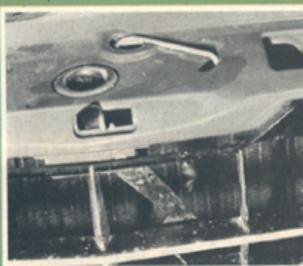
Enak motor je poganjal že kadett A, v letih 1962–65. Prvič so ga oživili lani, ko so s kadetom C (C je tovarniška oznaka za najnovejšo generacijo kadetov) ponudili tudi različico s 1000-kubičnim motorjem, ki zmore 48 KM, namenjeno francoskim in italijanskim kupcem. Nazadnje so stvar še ponoštivali: kadett s 40 KM je tudi po opremi najbolj športanski Oplov malček. To pomeni: naslovnijo vozniškovo sedeža se prikloni le do neke mere, v ležajnik pa ne; sovoznik dobí zakovičen naslon. Toda: sedeži so prevečeni z blagom in zmerno oblazinjeni. Avto so prikraljali za ogrevano zadnjino Šipo, za preproge, za ne najbolj nujne elemente na armaturni plošči in za zadnja stranska okna, ki bi se odpirala. Tako kot vsi kadetti pa ima: varnostne pasove, dvostenopniški brisalniki, dvostenopniški ventilator, zunanje vzvratno ogledalo in zadenske luči. Športno prestavno ročico, ki sodi pri kadetih k opremi L, so zamenjali s staro Oplovo ročico, ki sega v vozniškovo roko daleč od armaturne plošče. Pretikanje je zato bolj v pokončni smerni in spominja na tovornjake iz povojnih let. Pa bi ročici smeli očitati kvečljemu predlogi gibe in zaporo vzvratne prestave, ki moti pri pretikanju v drugo; drugače je natančna, lahkonina in sposobna, da se vozniški že po nekaj urah vožnje prikupi.

Ceneja muzika

Kadett 1000 ima le dvoje vrat. Pokončna dela prednjih sedežev se odmakneta (varuje ju zaklop), vendar, ker je avto v celoti skromnih mer, je plezanju na zadnjem kipu tudi televadba. Ko pa sedijo, je za štiri potnike razmeroma dovolj prostora, razen zadaj, za noge. Za petega je, to vemo ob vseh majhnih avtih, prostor le v tovorniškem prospektu. Torej: kadett 1000 je dobil v tovorni najmanjšo možno porcijo opreme. Toda, ker je po vseh merah enak ostalim kadetom, se bo tovorna prihodnje najbrž prilagajala kupcem, pa bo delila — za doplačilo — za kak kos opreme več.



Varnostni drag volana; za varnost je v vseh kadetih enako dobro poskrbljeno.



Enostavnejše in ceneje: pokrov motorja se odpira s kluklico, od zunaj.



Prestavna ročica kot v tovornjaku; je pa nežna in se je ni težko privaditi.

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: Stavljivabilni — štiristarinski — vršni — nameščen vzdolžno — vrtljivo in glob 72 x 81 mm — grezna vrednost 8000 rpm — kompresija 8,5 : 1 — premogje moč 40 KM (DIN) pri 5400 vrtljajih v minutu — največji navor 7,0 kpm pri 2600 do 3000 vrtljajih v minutu (DIN) — ročična gred v 3 ležajih — stranska odmirska gred (veriga) — enojni, padotovno uplinjajo solex 35 PDSI, z ročnim dokom — vrednost hlajenja s črpalko in termostatom, mehaniški ventilator.

Prenos moći: motor sprejet poganja zadnji kolesi — enokolnata suha sklopka — štiristenonski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica na tleh — platične 4 J + 12 Voz in obseg: limuzina — dvoje vrat, 5 osni — samovozna karosirja — prednji kolesi na posamičnih obesačih, dvoprečni vodila, vijadev vzvodni stabilizator, teleskočni zadni vodila, zadnji vodoravni stabilizator, vzdolžni vodila, vijadev vzvodni teleskočki blazinasti, potisna zavora na vsa tri kolesa, dvokrovne — volan z zaboljavo letivo.

Mere in teži: dolžina 4,124 m — širina 1,670 m — višina 1,410 m — zadnjinska razdalja 2,395 m — košček sprejet 1,300 m, zadaj 1,301 m — teža praznega vozila 765 kg — dovoljena obtežba 415 kg — dovoljena skupna teža 1180 kg — priljubljenik 378 Kub. dm (uporabljena prostornina 309 litrov) — Zmogljivost vrtljajev: 1200 do 1600 na uro (kovanje) — pospešek od 0 do 100 km na uro 15 sek (kovanje) — normirana poraba goriva 7,7 l/100 km (tovarna) — poprečna poraba na testu 9,5 l/100 km

Tudi pri motorju je razliko komaj opaziti. Manjša gibna prostornina gre na račun 7 milimetrov ožjih vrtin. Vse drugo, od trkitrat vlečenja glavnega greda do ročnega čoka na uplinjaču, pa je tako kot pri modelu 1,2. Motorju so za las povečali kompresijski razmerje, ki pa je še zmeraj dovolj nizko, da bi — ob pogojih kvalitetnega goriva — zadoščal navaden bencin. Ker pa so naši oktani varljivi, si smojo največniji privoščiti še mešanicu „pol navadnega — pol super“; mi pa smo med prekuševanjem nataknali le super.

Bolj skupa gibna prostornina se odraža na krivulji navora. Krivulja se htireje dluga in hitreje pada kot pri kadetu 1,2; 1000-kubični motor doseže navor 7,0 kpm pri 2600 do 3000 vrtljajih v minutu. Največji navor je torej nižji, a pri nižjih vrtljajih.

Pri prestavnih razmerjih v menjalniku in diferencialu ni razlik. Testni avto je bil obut v običajne, Semperitove gume 6,00–12. Torej bi obvezljiv tudi diagram motorja, ki smo ga narisali k testu kadetta 1,2. Tovarna dovoljuje kratkotrajno priganjanje do 6100 vrtljajev, med potovanjem pa za dalj čase do 5800 vrtljajev. Med pretikanjem pri številki 6000 je avto dosegal v posamičnih prestavah približne hitrosti 40, 68 in 107 km na uro. Največjo moč zmore motor pri 5400 vrtljajih v minutu in priganjanje čez to merjo je odveč. Ker za „vozili smo“ ne opravljamo natančnih, letaliških meritev, so naše številke približne: na avto cesti je kadett 1000 zmogel največ 125 km na uro in pospešek od 0 do 100 km na uro v 24,5 sekund. Približno enake zmogljivosti objublja tudi tovarna, torej je res, da ta avto ni dosti slabši od svojega močnejšega brata.

Vidnejša razlik je v prožnosti obeh motorjev. Kadett 1000 ob samem voznišku sicer dovolj gladko potegne v četrti prestavi pri 40 km na uro, toda praktično uporabni so ti pospeški šele nad 60 km na uro. Avto je zelo občutljiv na obremenitev in prehitavanje s polno obloženim vozilom zahteva spretatega vozniška. Mimogeče: tudi zavore so pri polni tezi nevarno neučinkovite.

Po debelih 1000 km vožnje je steklo v motor poprečno 9,5 litra bencina na 100 km. To je komaj 3 decilitre manj od poprečja, ki smo ga izmerili pri kadetu 1,2. V primeri z njim je kadett 1000 varčnejši le, če ga vozniški je priganja: na krajsih razdeljah in po mestu. Najnižjo porabo smo zmeril ob zmerni vožnji — 7,6 litra na 100 km. Na avtomobilski cesti ob polnem plinu pa tudi ta avto pozabi na varčnost.

Po zmogljivostih si kadett 1000 podaja roke z najmanjšo simco in najpočasnejšim VW hroččem. Po ceni pa se z njim spogledujejo tudi modernijsi avti (renault 5, peugeot 104), ki jih je manj pod kožo, pa dajo več od sebe. Le po velikosti prtljažnika in po videzu prijetne limuzine (na ameriški načini) sega malii kadett že v kar srednji razred.

Jugoslovanski kupec ga lahko dobi za dinarje: kadett 1000 stane 61 275,45 dinarjev. To je, okroglo, debel milijon starih dinarjev manj od kadeta 1,2, še zmeraj pa po malo. Toda v Oplovih rokah sta še preskušena aduta: trpičen motor in solidna izdelava. Torej ni naključje, da je mnogim vičel prej ta najmanjši opel.