

# OPEL KADETT 1,2 L

Petdeset potrpežljivih ponijev



Kadet je  
— po vojaško —  
časniški vajenec,  
ki se oficirski strumnosti šele privaja.  
Kadettu iz Rüsseisheima,  
zdaj na novo polepšanemu,  
bi zelenost po krivici očitali;  
saj je zrela limuzina od glave do pete;  
ampak hisnemu admiralu se mora vaeeno še spoštljivo priklanjati.

Za začetek je počilo: poduški gospodinjji je bilo več do babjega klepeta, kot do stoječe kolone pred seboj in njen wartburg je z vso silo pomečkal novo obleko testnega kadetta. Pogled na stlačen prtlačnik in zveržen odbijač ni bil za nežne duše, toda kleparji zmorejo čudeže. V pičlih treh urah so poravnali pločevino in pisarniški sosed je ozmarjal opravljivo tajnico z lažnivko, ko je zaman prihitel, da bi se naslajal ob tuji nesreči. Takojšen dokaz, da nove kadettove obline niso le lepe, ampak tudi dovolj pristopne mehanikarskim rokam.

## ZUNANJOST: PO HIŠNEM KOPITU

Novi kadett — s tovarniško oznako „C“ je bil še zadnji korak k modernizaciji celotne Opelove vrste. Oblikovalci so se odrekli minljivemu modnemu lepoticju in izbrali gladke, stilne površine po kopitu asfona in rekorda. Toda kadett je ostal kadett: nevsiljiva oblika in poprečna tehnika vseskozi skrbita za njegov lastni značaj, prodajalci pa si manejo roke: v desetih letih so prodali več kot 3 milijone teh najmanjših oplov.

Nos avta je po novem pridobil zaobljeno čelo — zavihek pokriva motorja nad motno črno masko pred hladilnikom. Pokrov je preprosto raven, vzdolžno izboklino pa so mu vtisnili zadnji hip — da ne bi kdo ob pogledu nanj razmišljal o escortu. Pločevina je pod običajem zavihnjena v kratek spojler; koristna modna muha, ki počasni prehaja v navado in pri večji hitrosti tišči avto k tlom. Bok kadetta, ki so najširši v višini kornolcev, malo ožji pri nogah, naredijo avto očem nižji in širši, kot pišejo resnični centimetri. Stranski pas je precej nižji,

kot pri starem kadettu, stekla so večja; trikotnih okenc ni več, če ima avto dvojne vrat, se z njima stekla odpirajo navzven.

Testni kadett je imel dvojne vrat in oznako „L“. Ta pomeni, da so mu že v tovarni vgradili izdatnejši zalogaj opreme kot navadnemu kadettu. K L-paketu sodijo tudi oglati žarometi, ki jih — za doplačilo — opremijo z brisalniki. Kupeče čakajo, kot doslej, limuzine z dvojnimi ali štirimi vrati, kupeji in kombiji (troje vrat). Vsaka od teh različic ima drugače oblikovan zadek. Pri limuzini se pokrov prtljažnika prevesi v motno črno zadnjo steno z vgra-

jenimi lučmi (tudi za vzvratno vožnjo) in z registrsko številko. Kupe ima fastback, kot se za športnika spodobi, toda nežno oglat, kombiju pa so streho razvlekli do poševne zadnje stene s tretjimi vrati.

Novi kadetti so tudi majčken kviz za prodajalce bencina: odprtina za nalivanje goriva je skrita pod režastim pokrovom na desnem boku; na levi strani so enake reže le za okras.

Oblikovalci so spremonili še ključke: roka seže v vdolbino in ključko izvleče, da se med prevračanjem avta vrata ne bi mogla sama odpreti.





Oglati žarometi se bolje prilagoje kadetovim oblikam kot okrogli. Sodijo k paketu L in k vsem kadetom z močnejšim motorjem.



Kadett coupe: športnost s fastbackom in „hitro“ črto na boku.



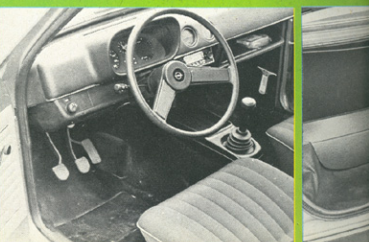
Odpirtina za gorivo je domiselno skrita pod sicer nekoristnimi reži in na zadnjem podboju strehe.



Prijetna notranjost se spogleduje s športnostjo. Na vozniskem sedelu je prostora tudi za dolgine, le sopotnikov sedež je manj radodaren s pomikom nazaj. Armaturna plošča in volan sta bogato oblagljena.



Prtljažnik s 378 litri prostornine je kratak in globok, toda zaradi neravnih sten in dna je uporabna prostornina precej manjša.





## MOTOR: TRPEŽEN, NI ZA DIVJAKE

Izbirno motorja so poenostavili. Vse nove kadette poganjajo motorji z isto gibno prostornino 1196 kubikov. Pri različicah 1,2 S zmorejo ti motorji 60 KM (DIN) pri 5400 vrtljajih v minuti, mi pa smo preselili kadett 1,2 z manj konji pod prednjim pokrovom.

Motor so preselili iz prejšnjega, 1,2 litrskega kadetta, ter mu z različnimi kompresijskima razmerja dodelili dve, različno veliki zalogi moči. Motor testnega avta je zmožal 50 KM pri 5600 vrtljajih v minuti, ob kompresiji 7,8: 1. Kjer imajo kvalitetnejši bencini, bo mali kadett zadovoljen z manj oktanskim gorivom, pri nas pa se zmrduje nad navadnim bencinom in hoče super.

Odlike kadetovskega motorja poznamo že od prej: miran, vzdržoma tih tek, odličen vzrjem, zelo dobra prožnost in dolgo življenje. Konji kadetta 1,2 so bolj potpežljivi, prej neutrudljivi ciganski poniji kot pa iskri konjičji, ki bi navduševali s poskočnostjo. Toda, če se spomnimo preskušanja na Hockenheimu, kjer smo vozili vse kadette po vrsti, šibkejši kadett vsaj v nožjih hitrostnih območjih ne zaostaja pretirano za kadetom 1,2 S. Omaga šele med priganjanjem nad 80 km na uro in debelih 21 sekund, da dospeti z mesta do 100 km na uro, zagotovo ni bleščeča številka za 1200 kubičen motor. Kratka sapa se še bolj pokaže pri obloženem avtu, ko je tudi pretiravanje v vrtljajih povsem brez uspeha. Pa saj kadetov motor ni nikarkršni dirkalnik in s preprosto zasnovano — odlična gred ob strani, enojni upljinjač, nizka kompresija — ter z navorom 8,0 kmp pri 3400 vrtljajih v minuti bolj razveseli voznika, ki hoče, da motor gladko potegne pri 40 km na uro v najvišji prestavi, kot pa tistega, ki mu je do cviljenja z zadnjimi kolesi.

Prav tako podedovan, štiristo-penjski, povsem sinhronizirani menjalnik, po vseh svojih močeh prenaša tisto, kar daje motor.

Poglejmo diagram! Motor smo priganjali do vrtljajev, ki so moči še koristili, manj zahtevan voznik pa bo skoraj enake pospeške dosegel, če bo pretikal pri manjši hitrosti.

Velja si zapomniti: tretja prestava je preslabotna za drzno prehitvanje. Še posebej, če so v avtu štirje potniki. Pri največji hitrosti 129,0 km na uro se vrtil motor le s 5200 vrtljaji v minuti, ki jih

brez težav prenaša tudi na daljši poti.

## PODVOZJE: NOVOSTI ZA VARNOST

Kakor je bilo enostavno preseliti motor in prenosne elemente, toliko več dela so imeli Oplovi inženirji s preurejanjem podvozja.

Listnato vzmet na prednji premi sta zamenjali vijaini vzmeti, kolesa pa so oprli še na prečna vodila.

Zadnja os je ostala toga, toda precej je vodena z dvema tožlnimi in z enim prečnim vodilom.

Teleskopski blažilniki so pri limuzini in kupeju skoraj navpični (pri kombiju to ni mogoče zaradi tovrnega prostora) in zato učinkovitejši. Kadett 1,2 S ima spredaj in zadaj dodatna vzvojnja stabilizatorja, kadett s 50 KM pa ima takšen stabilizator le med prednjimi kolesi.

Medosna razdalja je odslej za 20 milimetrov krajša, oba koloteka pa sta širša kot pri starih kadetih. Širina kolotekov je komaj še manjša kot pri večji asconi.

Z izboljšano prednjo premo so skušali odpraviti pretirano pokimavanje vozila; za enakomerno vožnjo po valoviti cesti je to uspelo, toda med ostrim zaviranjem pred prehodi za pešce se kadett še zmeraj preveč priklanja, straši voznika, da se bo postavil na nos. Vseeno: v primerjavi s svojim prednikom se zdí kadett lahkotnejši, ročnejši in varnejši. S svojim obnašanjem na cestišču se v tolikšni meri približa športnosti, da si voznik zaželi poskočnejši motor.

Na gubastih tleh, ki jih sovražijo vsi avti s togo zadnjo osjo, je moč kadetta z lahkoto ukrotiti, pa tudi pri največji hitrosti na ravnem se drži smeri; premišljena karoserija ni več občutljiva na sunke vetra z boka.

Zahtevnejši je mali opel na vijugah: dokler sta v njem le voznik in kvečjemu še en sopotnik, neposreden volan pomaga obdržati vozilo v zahtevani smeri.

Toda, ko smo bili v avtu štirje, se je avto obnašal, kot bi bila ena izmed gum prazna: zadek je mehko oplental in ž v neželtem ovinku lezel navzven. Stabilizator na zadnji osi bi v veliki meri preprečil pretirano nagibanje. Odvzemanje volana sodi pri tem avtu k vožnji skozi ovinke, res pa je, da vozniku ni treba veliko časa, da se ga privadi in ga ujame, kadar je treba.

Testni avto so v tovarni — kakor vse šibkejšo kadetto — obuli v

Semperitove diagonalke. Pasaste gume sodijo med doplačila, le na kadette 1,2 S jih natakajo serijsko.

Prav tako je z zavorami: močnejši kadetti imajo spredaj kolotne, zadaj bobnaste, kadett 1,2 pa ima bobnaste na vseh štirih kolesih.

Zaradi pretredga pedala se vozniku zdí, da slabo prijemljejo, ko pa se na pedal upre z večjo močjo, kolesa blokirajo. Zaviranje s kadetom hoče nežno ravnanje a močno nogo.

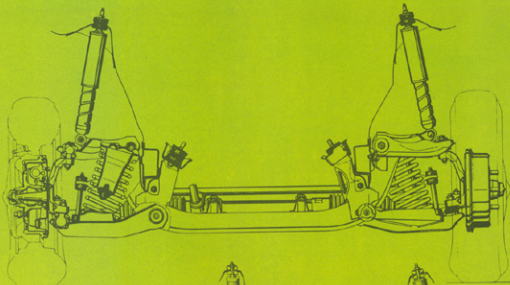
## POČUTJE: (DO)PLAČANO „RAZKOŠJE“

Prijetna zunanja oblika odtehta tudi razkošje v malem, ki čaka voznika in potnika. Armaturna plošča in volan sta mehko obložena in prevlečena s črno plastiko, volan ne drsi iz rok. Lakirani deli notranjosti so obarvani, kot zunajost avtomobila. Sedeži in preprog so iz blaga, ki prispevajo k prijetnemu vzdušju. Naslonjala je moč povsem preganiti, popolni ležalniki pa zaradi stiske s prostorom to niso. Voznikov sedež gre za nekaj centimetrov bolj nazaj kot sopotnikov in nad sedenjem za volanom se niso pritoževali niti največji med nami. Potniki na zadnji klopi pa se morajo, kot v vseh avtih podobne velikosti, spriznati s stisko za kolena. Toda, ne gre pozabiti, da opisuje kadett 1,2 L. Opremljen je po načelu — če hočes, doplačaj! In običajen kadett 1,2 je z opremo precej bolj varčen. Nima preprog, ure, vžigalnika, premičnega naslonjala in ročaja za sopotnika, premičnih zadnjih okni pri izvedbi z dvojnimi vrati in še nekaterih drobnjarij. Pač pa bodo vsi kadeti namenjeni jugoslovanskim kupecem, opremljeni s trikutnimi varnostnimi pasovi in z napravami za ogrevanje zadnjega stekla.

Voznik dobi v kadetu pripraven delovni prostor: sproščeno sedi, rake in noge imajo primerno oporo, volan je priročen, neposreden, pa vseeno lahkoten. Armaturna plošča z okroglima merilnikoma in s šestimi kontrolnimi lučkami, pokrita pa z anti-refleksnim steklom, je zelo pregledna. Vsa stikala voznik brez težav doseže, tudi če je privezan. Trobilja je na sredini volana, kjer mora biti, le ročica ob volanu zahteva med vklapljanjem dolgih in kratkih žarometov močno roko. Podobno je s prestavno ročico, ki jo je treba za vzvratno prestavo privzdigniti, pa tudi sicer se po malem zatika; je pa natančna, s kratkimi gibi. Kupec lahko izbere kratko športno roko, ki se pogreza naprično v

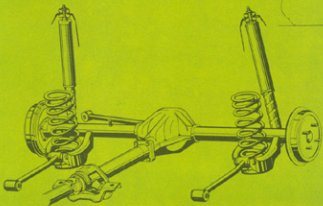


Primerjajte	kadett 1,2	kadett 1,2 S	zastava 101	VW 1200 J	escort 1100	audi 80 L	simca 1100
gibna prostornina (kubiki)	1196	1196	1116	1192	1098	1297	1118
Moč KM (DIN) pri vrt./min.	50/5600	60/5400	55/6000	34/3600	44/6000	60/5800	60/6000
Cena (devize + dinarji)	6 635 DM + 36 786,85	7 125 DM + 42 014,75	49 999,45	44 000,00	5200 DM + 27 500,00	6500 DM + 37 768,00	7600 FF + 20 000,00
največja hitrost (km/h)	129,0	144,0	144,0	116,5	130,0	147,0	144,8
Pospetki (sok): 0-100 km/h	21,2	16,1	16,4	27,5	26,7	14,0	18,6
100 m brez zaleta	41,0	37,3	38,2	44,2	43,9	36,9	37,2

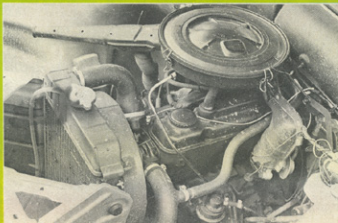


Prednja prema: dvojne prečne obesa, vijajčne vzmeti in vzvojni stabilizator. Pri modelih s 50 konjskimi motorji so kolutne zavore le za doplačilo.

Zadnja prema: toga os, vzdolžni vodilni in prečno vodilo, ki je za razliko od Panhardovoga droga vpeto na sredini, pri diferencialu. Močnejši kadetki dobijo še prečni stabilizator.



Vodno hlajen motor nameščen vzdolžno v radodarnem prostoru pod prednjim pokrovom odlikujeta preprostost in trepnost.



greben, ali pa dolg vzvod, ki izginja poševo pod armaturno ploščo. Ta je nerodnejši z daljšimi gibi, vgrajujejo pa ga – brez izjeme – v vse kombija.

Z dvema ročicama in s pomočjo dvostopenjskega ventilatorja, je moč natanko nastavljati ogrevanje in zračenje; svežemu zraku sta namenjeni še veliki odprti z vrtečima poklopcema sredi armaturne plošče. Nepravilna je pnevmatska goba za pranje prednje šipe, na katero pritiska voznik z levo nogo: brisalnice mora vključiti posebej.

Drobnjarije sodijo v odprt predel pred sovoznikom in na obrobilno policco pred prestavno ročico.

Ker so posodo za gorivo prestavili na varno, pod zadnji sedež, rezervno kolo pa pripeli pokonci, ob stransko steno prtijažnika, je prostor za prtijažo kratak, a globok, 378-litrski prtijažnik se proti dnu oži, da je povsem uporabne prostornine le za 300 litrov, toda z drobnjarijami ga je moč dobro izkoristiti. Odpira ga ključ, ki odklepa še vrata in služi za vžig motorja.

Potniki v kadettu se ne morajo pritoževati nad udobjem. Avto je mehko vzmeten in izdelan z nemško natančnostjo in skrbnostjo, ki segata že v razred večjih in dražjih avtomobilov.



Z novim kadettom je opel ponudil 18 različic: kdor izbere med tremi oblikami, med dvojimi ali štirimi vrati, med diagonalnimi ali pastirnimi gumami in med kopico opreme – tudi športni paket „SR“ (motno črni dodatki, športna platišča, kopica instrumentov je vmes) – mora seči še po enem izmed dveh enako velikih, pa različno močnih motorjih. Kadetta z 1,9-litrskim, rekordnim motorjem namreč ne izdelujejo več. Seveda lahko doplačate še za avtomatiko v menjalniku, za zaporo v diferencialu, za barvo po svojem okusu, toda nazadnje se boste vozili v kadettu, v najmanjšem oplu, prav nič bahškem, da bi zaradi njega sosede razganjalo od zavisti. Komur pa je več do drveče limuzine kot do ponižnega družinskega avta, še zmeraj lahko seže – naprej v žep, nato pa po Oplovi vrsti novzgor, tja do bleščečega admirala.

Seveda, če trmoglavji, da se hoče voziti prav z oplom.

## TEHNIŠKI PODATKI

**Motor:** štirivaljni, štiriklani — vršni — namešten vodoravno nad prednju gremo — vršina in glib 73 x 61 — glibna prostornina 1196 kubikov — kompresija 7,8 : 1 — najvećja brzina 160 KM (DIN) pri 5600 vrtljajih u minuti — litraža med 61,3 KM (DIN) na liter — najvećji radni 8,0 kpm pri 3400 vrtljajih u minuti — roćična gred u vratih ležajih — litraža odmična gred (verige) — vsedi središnji ventil — gliba u toku i sive litine — enojni, padobitni upjalni solux 35 PD03 s roćičnim kokom — mehanika 3-putka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter u glavnom toku — vodno blazenje u 3-putki u termostatu; mehaniki ventilator — akumulator 12 volti, 36 amperih u — alternator 340 volov — svećice bosch W 200 1.35 ali AC 42 FS

**Prema moći:** motor sprema pogona zadnji koleci — enokolodni, saha skakva — Brinsloperovi sinhronizirani menjalnik — prestavna roćica med sedeži — prestavna razmera 1,71; 2,24; 1,43; 1,2; 1,20; 1,20 — diferencijal s hiboidnim razdeljenjem, prepravno razmerje 4,11 : 1

**Kolosa:** prednja 4,00 x 12 jektina, prestava — gumne diagonalne 6,00—12, prednja spredaj 1,3, zadaj 1,5 atm

**Voz in obesa:** litraža za 5 oseb — dvoja (ali štiri) vrata — samonosa karosirna — prednji koleci na posamičnih obesa, dvojni prednji vodilji, vijačne vzmeti, stabilizator, teleskopski blatniki — zadaj loga prema na prednjem in vzdušnih vodiljih, vijačne vzmeti, teleskopski blatniki

**Zavore:** spredaj in zadaj bobnaste — dvokrojni hidravilni zavorni sistem — mehanska roćna zavora na zadnji koleci, roćica med sedežema

**Volan:** varnostni volan z zabato letvilji — rajčni krog 9,2 metra (med pločini), 9,5 metra (med zidovi) — 3,5 zavratilje volana

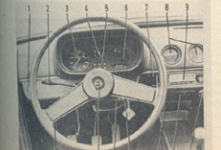
**Oprema:** brisalnica za dve hitrosti — pnevmatična naprava za pranje vetrne šipe — varnostni pasovi — ogrevanje zadnje volane — vrtalno sprednje darivoč — luči za vzvratno vožnjo — varnostne utripalke — bitumenska zaščita podvožja

**Mere in teže:** dolžina 4,124 m — širina 1,570 m — visina 1,375 m — mećana razdalja 2,295 m — kolotek spredaj 1,200 m — zadaj 1,301 m — najmanjša razdalja od tal 0,15 m — prostorna prijavka 378 litrov (uporabna prostornina 300 litrov) — teža praznega vozila 785 kg — obteža 415 kg — dovoljena skupna teža 1100 kg — prikolica z zavoro 700 kg, brez zavoro 415 kg

**Vadranje:** poteka za gorivo 44 litrov — karler (s filtrom) 2,75 litra — poteka na 5000 km — merilniki 0,6 litra, menjava na 50 000 km — diferencijal 0,6 litra, menjava na 50 000 km — mazalki podvožje nima — hidrauli sistem z gletrom 4,4 litra (voda)

**Zmogljivosti:** toplotna hitrost v 4. prestavi pri 1000 v/min: 24,0 km/h — varnostni pasovi — moć na tonu polno natorovnega avta 42,3 KM (DIN) — teža na KM 23,6 kg — toplotna hitrost (tovarna) — 132 km/h — pospešek 0 do 100 km/h (tovarna) 21 sekund

1 — glavno stikalo žarometov, stikalo luči v prostoru za potnika, 2 — roćica utripalk, blatnikovi, kratkih — dolgih žarometov, 3 — merilnik hitrosti, števec kilometrov, 4 — ura, 5 — kontrolne lučke utripalk, pritaka olja, kratkih in dolgih luči, varnostnih utripalk in vžiga, 6 — merilnik temperature hladilne tekoćine, merilnik goriva, 7 — roćici za nastavitve ogrevanja in zrachenja, 8 — odprtini za svež zrak, 9 — radio, 10 — vžigalnik, 11 — popelnik, 12 — stikalo ventilatorja in ogrevanja zadnjega stekla, 13 — stikalo vžiga, ključavnica volana, 14 — stikalo varnostnih utripalk, 15 — troblja, 16 — pnevmatska goba za pranje vetrne šipe



## NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 3000 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva.

Najvećja hitrost: 129,0 km na uro (zalet 3 km, poprećje štiri meritev)

**Pospeški:**

0—40 km na uro:	3,8 sek
0—60 km na uro:	7,3 sek
0—80 km na uro:	13,0 sek
0—100 km na uro:	21,2 sek
0—120 km na uro:	35,8 sek

400 m brez zaleta: 21,3 sek (konćna hitrost 99 km na uro)

1000 m brez zaleta: 41,0 sek (konćna hitrost 122 km na uro)

Prožnost: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi — 42,8 sek (konćna hitrost 119 km na uro)

**Poraba goriva:**

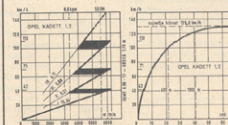
Po obićajnih cestah: najmanj 8,2 litra goriva super na 100 km, (midov, nikdar preko 100 km na uro), najveć 11,5 litra na 100 km (ostra vožnja).

Na avtomobilski cesti: 9,0 litra na 100 km (poprećje 90 km na uro), oziroma 10,8 litra na 100 km (poprećje 110 km na uro)

Po mestu: 9,7 do 11,6 litra na 100 km  
Poprećna poraba na testu: 9,8 litra na 100 km  
Poraba olja: minimalna

**Natanćnost merilnika hitrosti:**

kazalec na 40, resnićna hitrost	33 km/h
kazalec na 60, resnićna hitrost	54 km/h
kazalec na 80, resnićna hitrost	73 km/h
kazalec na 100, resnićna hitrost	93 km/h
kazalec na 120, resnićna hitrost	114 km/h



Motor Kadetta 1,2 potrepujevali in razmeroma tih prenela visoke vrtilje, toda s poskoćnoćno skopari. Med meritvami pospeška smo pretikalni pri 6300 vrtljajih u minuti (pri hitrosti 42, 71 in 110 km na uro), čeprav bi se motor lahko hitreje vrtil. Ampak: Zivahnost nad tam obmoćjem je popusti. Za obićajno vožnjo zadostuje pretikanje pri 5000 vrtljajih u minuti, torej pri hitrostih 33, 55 in 86 km na uro, pretiravanje ćez te hitrosti pa obutno poveća tudi porabo goriva. Ko gre za nohte, sicer ni vredno misliti na gorivo, tako dobro je vedeti, da je motor preslaboten za izzivanje usoda. Odkljujeta pa ga velika prožnost in vzdržljivost ob najvećji hitrosti. Srednja hitrost batov je pri najvećji hitrosti komaj 10 m/s, sek in dolgotrajnejši polni plin motorju ne škodi.

## HVALIMO

sிடadna, prijetna oblika

ugodno poćutje voznika, pregledna armaturna ploća

prožen, trpežen motor

dober menjalnik

zelo dobra konćna obdelava

udobna, lita vožnja

serijska naprava za ogrevanje zadnje šipe, varnostni pasovi

## GRAJAMO

preskopa oprema v osnovni izvedbi

nežvahan motor

velika nestabilnost pri polno obremenjenem vožlu

prestavna roćica se zatika

trd zavorni pedal

zavore prehitro blokirajo

odbićaji brez z — štine gume

Cena: 6 635 DM in 36 766,85 dinarjev  
Ocenova za izraćn rep. in obć. davka: 56 872,55 din

Zavarovanje: obvezno—942 dinarjev  
kasko brez franšize — 5861 dinarjev  
kasko s franšizo 4000 din — 621 dinarjev  
Cestnina: 240 dinarjev  
Proizvajalec: Adam Opel AG, Rüsselsheim-am-Main, ZR Nemćja  
Generalni zastopnik in prodajalec:  
Avlotehna, Ljubljana, Titova 36  
podrućnice v Beogradu, Zagrebu, Sarajevu, Skopju, Splitu in Reki

Proizvajalec, Adam Opel AG, Rüsselsheim am Main, ZR Nemćja  
Generalni zastopnik in prodajalec:  
Avlotehna, Ljubljana, Titova 36  
podrućnice v Beogradu, Zagrebu, Sarajevu, Skopju, Splitu in Reki

NOTRANJE MERE: (tekoćni sedež v zadnji legi) v cm: širina pri komolcih spredaj 129, zadaj 135; širina prednjega sedeža 51, zadnje klopi 125; notranja dolžina od armaturne ploće do zadnjega nazonalja 165; pomik prednjega sedeža 12; odprtna vrat (vtilina/lirina) 100/92; uporabna prostornina ortijažnik (merjeno s kockami) 290 dm<sup>3</sup>.

