

Opel kadett 1,3

# Antigolf

Dve desetletji za Issigonisom: prednji pogon ob poprek nameščenem motorju – To je za Opel povsem nova pot!

Lanski avgust je prinesel presenečenje dveh vrstam avtomobilskih kupcev: tistim, ki so doletj prisegali na golfe, potem pa nenačoma spoznali, da je najnovnejši kadett zelo posrečen antigolf, pa tudi tistim, ki so zaljubljeno kupovali prej konvencionalno zasnovane kadette, potem pa jim je Opel nedanoma ponudil moderno, a povsem na glavo zasukalno zasnov.

Kadettova glavna prednost pred golfovom je v občutno mlajšem letniku in v vsem, kar je čas medtem prinesel. Seveda pa »super-avtomobil« vseeno ni!

To je bila tvegana poteza: zapeljati na tržišče – polnih dvajset let po miniju Aleca Issigonisa – majhen avtomobil s prednjim pogonom ter ga postaviti včrič z vsemi golfi, fieristi, horizonti, renaulti 14, ritmi, citroeni GS, terceli, colti, cicivi in konec concev tudi z zastavami 1100 (kot jih označujejo na tujem). Vendar so v Rüsselsheimu dobro vedeli, kaj hočejo, in so na mah ponudili tri različne karoserije, štiri pakete opreme in tri močeh različnih motorjev. Pretirano majhni in pretirano skromnosti avtomobilov so kupci večidel že siti in če bi se zdaj radi pocenili vozili, to še ne pomeni, da bi se med vožnjo zeleni tudi slabno in utesnjeno počutili. In po tej plati je šlo ustvarjalcem novega kadetta delo dobro od rok.

Torej tudi ni čudno, če novi kadett na videz ni pretirano majhen in če je navzven in navznoter v marsičem podo-

ben večjim in dražjim avtomobilom iz iste hiše. Klijub temu je to avtomobil spodnjega srednjega razreda – dovolj udoben za malce daljša potovanja in dovolj pripravljen za skakanje po vsakdanjih opravkih – odlikuje pa se po kompaktnosti, po razmeroma veliki prostornosti in po solidnosti, ki je oploh že dolga leta ni moč odreči. O celotni paleti prvih oplov s prednjim pogonom smo podrobno pisali že v lanskem 19. številki naše revije – takoj po uradni predstavitvi tega vozila. Zato bo tokrat več govora le o kadetu 1,3, ki smo ga dobili na temeljitejši test.

## ZRELA LETA

Pravzaprav je bil testni avtomobil povprečen primerek svoje vrste: namesto kombilmuzine, ki ima z vrti na zadku zanesljivo precej pomembnega šarma, smo dobili kadett s štirimi vrti in s klasičnim prtičnjam pokrovom (s takšnim, kot ga imata alsfusavah in nedavnegram citron GS), pa

s srednje močnim motorjem, ki izmed celotne ponudbe ni najbolj bleščav. Tudi oprema je bila druga po vrsti in bi bila po oznakah berlina ali celo SR lahko še dosti prepričljivejša. Klijub temu pa je ta avto – med sedemstočilometrsko prekušnjo – dokazal tisto, kar smo na hitro uganili že nekaj mesecev prej: da je dober avto, morda celo med najboljšimi svoje vrste ta hip, seveda če pozabimo na lancio delta, ki ob približno enakih zasnovah in oblikih ponuja dosti več luksusa in športnih užitkov.



Voznikov delovni prostor: prijeten, opremljen glede na različico



Predvsem se v kadetu – zdaj govorim kot voznik – zelo dobro sedi. Ce bi bile sedalne površine daljše, bi se sedelo še bolje! Kajti naslonjala so pripravno oblikovana, ne le za oči, ampak tudi za tedaj, ko je sredi ovinka potrebno zadržati telo, in razdalje med volanom, pedali in prestavno ročico so posrečeno odmerjene. Pod pogojem, da prednja potnika sedežev ne odrineta v celiem nazaj, je moč tudi na klopi za njima dovolj dobro sedeti. Pomembno je to, da je streha dovolj časa ravna in ne pritska na glavo tistih dveh ali treh, ki sedijo zadaj. Da je pa ob teh merah tudi kadett bolj avto za štiri kot za pet odraslih ljudi, je menda jasno. Posrečeno je tudi vse drugo, kar dobi voznik. Armatura plošča ni nemško suhoparna, ampak je ameriško prisekana navzdol, proti nogam. Tako omogoča občutek večje prostornosti pa tudi »naravnove« senco za instrumente. No, instrumentov v tej različici ni ravno veliko, saj je velik merilnik (hitrosti) en sam, ob dveh majhnih za gorivo in temperaturo hladilne tekočine. Privlačnejši je pogled





na armaturno ploščo v berlini ali v kadetu SR, kjer streže vozniku še merilnik vrtljajev. Tamkaj je pestrejša tudi izbira dodatnih stikal, čeprav se tudi v kadetu L nad najnujnejošo opremo ni moč pritoževati. V ceno sodijo: varnostne utripalke, dvostopenjski brisalniki s prekinjevalnikom, ura, vžigalnik pa tudi preproge in blago na sedežih ter avtomaska varnostna pasova in zglavnika za prednja dva potnika. Gre pa ob tem zapisati tudi nekaj zameric: da je merilnik goriva močno nenatančen, ker kazan-

lec opleta celo zaradi najmanjšega kucij na cesti, da je prestavna ročica preveč trda, kadar jo voznik želi potisniti v položaju druge ali tretje prestave, da je brizgalka za pranje prednje šipe v sili skorajda neuporabna, ker nima povratnega ventila in zamuja vozniške ukaze, in da je vidljivost nazaj ob slabem vremenu izredno slaba, ker ni brisalnika, da bi šipo očistil. Dodatna težava ob zadku se pokaže, ko hočete stlačiti kovček v prtljažnik, saj se pokrov pri tej različici karoserije odpira šele ob šipe

**Cena: 10.045 DM in  
181.126,90 dinarjev**

Osnov za izračun rep.  
in obč. davka: 167.458,40  
din

Zavarovanje:  
obvezno: 1740 din  
kasko brez franšize:

26.878 din  
kasko s franšizo 1500  
din: 3211 din

Cestnine: 600 din

Proizvajalec: Adam  
Opel AG; 8090 Rüssels-  
heim, ZR Nemčija  
Generalni zastopnik in proda-  
jalec: IDA Kikinda, Avto-  
tehna Ljubljana

## POSKOČEN IN PROŽEN

Kajti ta tisoč tristkübični motor je Opel novinec, saj smo ga prvič videli komaj pred letom dni in asceni in manti in je času primerne sodobno zasnovan: odmična gred v glavi iz lahke litine, hidravlično izravvanje ventilov, pet ležajev za ročično gred, zobati jermen in ljubezen do visokih vrtljajev.

Motor brezhibno vžiga (hladen s pomočjo ročnega čoka).



navzdol, pa se je v razmeroma velik prostor potrebno nerodno skloniti – zraven pa tvegata buško na glavi. Zelo zoperna pa postane tudi vožnja po ostrih ovinkih, ko motorju – kdo ve zakaj – kdaj pa kdaj za hiper zmanjka goriva, da popusti, ko blíga voznik najbolj potreboval. In če v isti sapi zapisem še to, da je motor zelo glasen, je to tudi vse, kar imam povedati kritičnega na njegov račun.





se zaradi termostatske regulacije hitro ogreje in bliskovito reagira na voznikove želje. Pravzaprav v celiem (tudi na pogled) močno spominja na Volkswagnov motor iz golfa in mu je tudi po glasu podoben.

Čeprav je razmeroma poskočen, na semaforškem startu ne bi bil nahičrejši v svojem razredu. Se pa tako oddolži tudi z dovolj ugodno prožnostjo, še posebej, če vozilo ni preveč obremenjeno. Hočem reči, da ga kljub temu, da smo med meritvami pospeškov preti-

## Hvalimo

- prostornost, počutje za volanom
- lega na cesti
- zasnova in zmogljivosti motorja
- oprema po paketih
- končna obdelava

## Grajamo

- hrupen motor
- brizgalka za šipo
- na ovinkih zmanjkuje goriva
- zadaj ni brisačnika
- zatikanje prestavne ročice
- pokrov prtljažnika (pri tej različici)
- cena (v SFRJ)

kali pri 6800 vrtljajih v minutni, za tekočo vožnjo ni potrebno siliti tako »visoko«, če nočete.

Največjo moč zmore že pri številki 5800 in najugodnejši navor je v območju med 3400 in 3800 vrtljajih v minutni. Ker je

## Kaj pravi ona?

*Ni dvoma, to je bila ljubezen na prvi pogled! Kadett ji je všeč, ker je prijetnejše zaobljen kot golf, ker je v njem več prostora in ker je slišala, da je zelo varno, če je posoda za gorivo pod zadnjo klopo. Všeč ji je tudi zato, ker ga lahko vozi in ker dobro vidi na cesti. Višja bi bila rada le med parkiranjem, da bi laže ocenila, do kam avto seže in tudi prtljažnik bi imela raje z vrati od vrha do tal. Je pa res, da bi morala tudi takšnega odpirati s ključem in da bi si ob tem tudi vselej zapackala roki. Hvalila je še tovarniško vstavljen radijski kasetofon, ampak ta je v avtu sicer samo za doplačilo! In če bi kadett kupovala, bi izbrala kakšno drugo barvo. Temnejšo, na primer!*

varčnost zdaj v modi, povem, da je s tem avtom moč tudi varčno voziti, ne da bi hitrostno poprečje pri tem zelo trpečio. Med zelo zmerno vožnjo upade poraba skoraj do 7 litrov na 100 km in celo na zelo hitrih 400 potovalnih kilometrih nismo zabeležili več kot 11,5 litra na 100 km. Razmeroma visoko testno poprečje gretorej pripisati resnici, da testni kilometri v celiem nisu bili ravno nežni. In v zvezi z gorivom še tole: po tovarniških normativih je motor kadett 1,3 (oznaka motorja je 1,3 N) prilagojen navadnemu bencinu. Naš bencin te sorte je vseeno preveč navaden in bi ga bilo potrebno mešati z bencinom super. To je pa zamudno opravilo, saj pri nas še ne točijo različice »mix«, pa smo test prevozili z najvišjimi oktani.

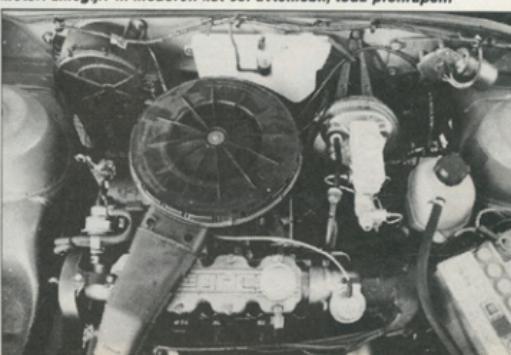
## LEGA ZA VZOR

Že po premiernih vožnjah, ko smo drveli borih tristo kilo-

metrov daleč, je eden izmed tujih kolegov namignil: kmalu se bo govorilo – ceste se drži kot kadett. Mož je imel prav in novi kadett je pa legi na cesti res lahko za vzor. Najpopolnejši pri tem poglavju je kadett SR (s športno otdelom povozjem in s posebej nizkimi Pirellijevimi gumami), toda tudi njegov bolj običajni bratje, torej tudi kadett 1,3, postrežen z varnim občutkom, ne glede na zahtevnost voznika. Njegova odlika je – to sem zapisal že septembra – da se ga je moč privaditi že na prvih nekaj stotih metrih in ga s polnim zaupanjem pognati v prvi ovinek.

Kadett se obnaša praktično neutralno: zelo dolgo časa povsem mirno sledi ukazom z volana in šele ob velikem pretiravanju (glede na hitrost in ostrino ovinka) začne siliti z nosom nazven. A to ni težava: za hipec popuščen pedal za plin ga takojci znova posta-

**Motor: zmogljiv in moderen kot cel avtomobil; toda prehrupen!**

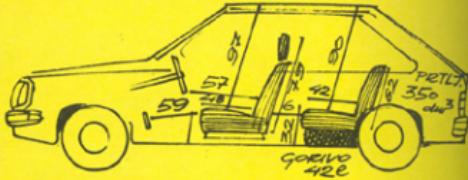


vi v pravo smer in če je voznik spreten, si takšen način vožnje lahko privošči v lastno zavaro. Seveda bi kak jekleni konj več v motorju dobro del, zato razmišljanje (v tovarni) o 1,6-litrski različici ni brez vzroka. Podvozje je konstruktorjem namreč tako dobro uspelo (prednji kolesi sta na posamičnih obesah, zadnji pa na posebno poltogi premi, ki se po lastnostih zelo približuje posamičnim obesam), da ga veljalo izrabiti tudi v športne namene. Kadett GT/E, ki se je ob rojstvu sodobnega novinca moral posloviti, bo verjetno prav kmalu dobil zglednega naslednika.

Enako dobro je tudi vse isto, kar voznik še potrebuje za naglo in odločno vožnjo: pri tem mislim na luči in na zavoro, ki so sprejaj kolutne, zdaj bobnaste in so kos tudi množim zaporednim naporom.

Zato pravim: življenje s kadetom je lahko zabavno, če voznik tako hoče. Je pa kadett tudi dovolj zmerno oblikovan in zasnovan, da ni le za športno navdahnjivo kupce. Konč koncev je tudi ta kadett opel in za zdaj še noben opel ni bil BMW ali pa fala. Tudi ta kadett ni. Je le čedno oblikovana v motno črne obrobo odeta kopica na kolesih, ki ponuja dovolj prostornosti glede na svoje zunanje mere; ki je dovolj moderna, da navduši celo neoplovca; in ki je dovolj solidna, da je ni potrebno že čez leti domnati. Opel kadett je za svoj avtomobilski razred zelo dobra avtomobilска konfekcija, konfekcija tudi zato,

MARTIN ČESEN  
Foto: MARJAN ZAPLATIL



**NOTRANJE MERE** (prednja sedež v zadnji legi) v cm: širina pri komičnih spredaj 134, zada 133; širina prednjega sedeža 51, zadnje kopli 130; notranja dolžina od armature plošče do zadnjega naslanjanja pribl. 165; pomik prednjega sedeža 14; uporaba prostornine pritisknika 350 dm<sup>3</sup>.

**Tehnički  
podatki**

**Motor:** strivánky - šítkovník - vrstvi - námečen poprad před prednjo - pravna - vrtlo - v gib 78 x 73,4 mm - gibna prostornina 1297  
**Kubikácia:** komprezor 8,2:1 - hajevac moč 44 kW (60 k) pri 5800/min - najevac hajev 94 Nm (9,6 kp) pri 3400-3800/min - roboča  
gred = 5 ležajach - odmocna pred glavi (zobaci jermen)  
glava - lažne litine - pacotobni  
uplinjeni soles 35 PDBl, z robom čokom -  
takso pod pritiskom, ofini filter v glavnom  
takso - mehanički. Cvrptia za gorivo - vodu  
hydratnou vodou - voda do chladiaca a ventilatora -  
akumulator 12 V 35 Ah - alternator 630 W - sveštie AC R 42 XLS

Prenos moći: motor spređaj pogonja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski synchronizirani menjalnik – predstavna ročica na tleh – prestavna razmerja: 3,636; 2,188; 1,429; 0,969; vzzvratna 3,182 – prestava u diferencijalu 4,29:1.

Kolesa: plastična jaklena prelana 41/2 J x 13 – guma 155 SR 13 (semperit) – pritisak spredaj in zadaj 1,7 bara

**Voz in obes:** limuzina s štirimi (ali dvojimi), lahko tudi kombi-limuzina s trojimi ali petimi) vrat - 5 sedežev - samorosna karoserija - prednji kolesa na posamičnih obesah, vzemni nogi, prečna vodila - (pol) toga zadnja prema, vzdolžna veduta, vijačne (miniblok) vzmeti, teleskopski blazilniki -

**Zavore:** dvokrožni zavorni sistem – servo-omejevalnik moči zadaj – spreadaj kolutne, zadaj bobnaste zavore – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema

Volan: prenos z zobato letvijo (22:1) – varnostni drog – rajdni krog 10,5 metra – 4 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke

Oprema: dvostopenjski brisalniki in timer – električna brizgalka za prednjo šipo – varnostne utripalke – zglavnika na prednjih nasiornjih – avtomatska varnostna pasovspremlja – blago na sedežih, preproge – zunanjé vzvratno ogledalo – ogrevana zadnja šipa – večstopenjski ventilator – luži za vzvratno vožnjo – vzhigalki – ura – merilnika goriva in temperature, hladilni tekočine

**Mere in teža:** dolžina 3,998 m – širina 1,836 m – višina 1,380 m – medosna razdalja 2,514 m – kolocnik spredaj 1,400 m, zadaj 1,406 m – teža praznega vozila 855 kg– dovoljena obteža 445 kg – dovoljena skupna teža 1300 kg – prtičajnišča 360 litrov (tovarne) – dovoljena teža pripeljivega vozila 400 kg – z zavoro 800 kg – dovoljena obtežba streha 40 kg

Vzdriževanje: posoda za gorivo 42 litrov – karter s filterom 2,75 litra – menjalnik z diferen-

**Zmogljivosti:** teoretična hitrost v 4. prestav pri 1000/min: 25,4 km na uru – tista na mogočno vozilo 25,4 kg/kW (14,25 kg/KM), pri 1000/min: 29,5 kg/kW (21,65 kg/KM) – največja hitrost (tovarna): 147 km na uru – pospešek z mesta do 100 m na uru (tovarna): 15,5 s – normativna poraba goriva po ECE (80/125/mesec): 6,6; 9,2; 9,8 litra na 100 km

## **Naše meritve**

Testni avtomobil je med meritvami prevozi 5700 km; meritve z dverma osebama in s posodo goriva!

**Rajecja hitrost: 151 km na uru**  
**Pospoški:**

0- 50 km na uro:	5,5 s
0- 80 km na uro:	8,7 s
0-100 km na uro:	15,0 s
0-120 km na uro:	24,6 s
0-140 km na uro:	47,0 s

**1000 m brez zaleta:** 36,6 s (končna hitrost 114 km na uro)

**Prošnjak:** kilometri z začetno hitrostjo 4 km na uro v 4. prestavi: 41,0 s (končna hitrost 125 km na uro).

Poraba goriva – poprečno na testu: 10,0 litra na 100 km, Poraba ulja: minimalna

kazalec na 60, resnična hitrost 59 km/h  
kazalec na 80, resnična hitrost 78 km/h

kazalec na 100, resnična hitrost: 97 km/h

ili za 1000 vrtljajev nad številko, pri kateri dosežek na primer med držnim prehitevanjem. Kazalec naselednje resnične hitrosti: 46,79 in 116 km/h. Ustudi na prožnost, je za običajno vožnjo takšna uveljavljena pravilnost: blazinelli bliznati

