

Vozili smo: OPEL KADETT 1,5 TD

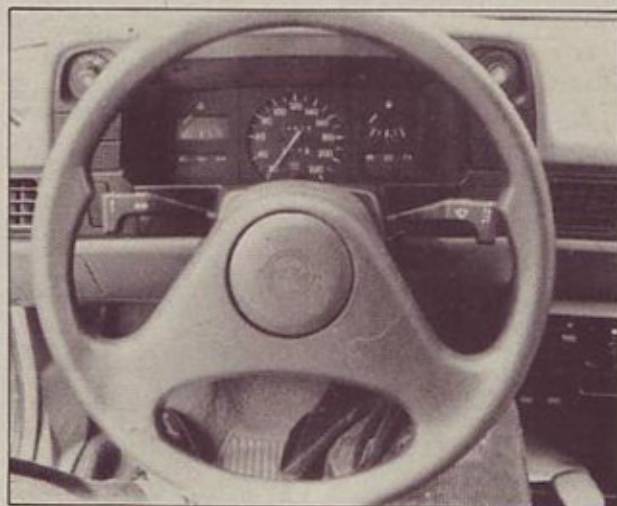
PRAVŠEN ZA NAŠ ŽEP?

Ko se je Opel odločil, da vgradi v kadetovo limuzino japonski turbodizel z gibno prostornino 1,5 litra, je ubil dve muhi na mah. Odkar se je pojavil golf s takim motorjem, so postali pri nas priljubljeni dizli in kurilno olje je zasenčilo dizelska goriva. Ker so davki odvisni od gibne prostornine motorja, so z 1,5-litrskim, ki je nadomestil 1,7-litrskega, prihranili tudi na tem področju. Pri Oplu nemara še vejo ne, kakšno uslugo so s tem naredili jugoslovanskemu kupcu.

Kadett in še dizel za povrh, vendar ne kakršenkoli, temveč s turbokompresorjem v pet let stari skolkji, ki jo že poznamo, znova očara, vendar ne samo zaradi solidne hitrosti, temveč tudi zaradi razmeroma skromnih zahtev po gorivu. Če znate peljati konstantno 90 km/h, boste navdušeni nad izredno stanovitnostjo kazalca, ki označuje zalogo goriva, kajti poraba ne presega 4,3 litra nafte na 100 kilometrov. Tudi po mestu, kjer porabi 6,1 litra, vas ne bo razočaral. Skratka, sami aduti za avto, ki že ima širok krog obudovalcev.

Skolkjo je Opel zelo malo spreminjal. Pravzaprav je drugačna samo maska. Pomlajeni kadett je še malo privlačnejši, spomnimo pa se lahko tudi, da ima zračnega upora samo 0,32 Cx, zato ga oblikovalci kaj dosti niso spreminjali. Mnenja se sicer razhajajo, pa vendar je še vedno privlačen.

V kadettu se človek že od nekdanj počuti nekako domačno. Vse mu je po meri in na pravem mestu. O armaturni plošči, ki je enaka kot pri corsu, bi tudi lahko rekli, da je po meri domačega kupca. Vse, kar



Skromna armaturna plošča, ki pa povsem zadošča.

bi bilo več od ponujenih merilnikov, bi samo povečalo carino in davke ter po nepotrebnem obremenilo ceno avtomobila.

Ne bi se smeli pritoževati, če IDA skopari z opremo, ki je po mnenju nekaterih bolj standardna kot luksuzna. Kdor hoče zapraviti večdenarja zabolje opremljenavto, se lahko obrne na konsignacijo in naroči digitalno armaturno ploščo, sončno streho in še kaj. Ne moremo pa reči, da avto ni odlično izdelan, da nima solidne zvočne izolacije in da materiali, s katerimi je opremljena notranjščina, niso skrbno izbrani.

Večina sodobnih dizelskih motorjev se po zmogljivostih približuje bencinskim. Hitreje se vrtijo, kar velja tudi za Isuzovega (enakega ima corsa 1,5 D), ki je že prenekaterega sovoznika med vožnjo spravil v dvom, ali je res dizelski ali nemara vseeno bencinski. Od tod tudi prijetna vožnja s kadettom 1,5 TD, ki navduši predvsem zato, ker je tih in ubogljiv. Tak motor dopušča tudi pravšnjo izbiro menjalnika s prenosi, ki natančno ustrezajo voznikovim željam. Ker na sprednji premi tudi teže motorja ni čutiti toliko, da bi to motilo pri parkiranju, se uvršča kadett med tiste avtomobile, ki jih je lahko upravljati.

Tehnični podatki

Motor: Štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen prečno nad prednjo premo – vrtna in gib 76 x 82 mm – gibna prostornina 1488 ccm – kompresija 22 : 1 – največja moč 53 kW (72 KM) pri 4600 vrt./min – največji navor 143 Nm pri 2600 vrt./min – roščna gred v petih ležajih – admična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke zlitine – visokotlačna črpalka, turbinski polnilnik z vmesnim hladilnikom – vodna hlajenje – akumulator 12 V 66 Ah – alternator 65 A

Prenos moči: motor spredaj poganja prednje kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prenosna razmerja: I. 3,55; II. 1,96; III. 1,30; IV. 0,89; V. 0,71; vzvratna 3,31; diferencial 3,74 – platišča 5 1/2 J x 13 – gume 165/70 R 13 (michelin)

Voz in obese: limuzina – štiri vrata – pet sedežev – spredaj posamične obese, vzmetne noge (negativni palmer vodenja), vzdolžna in prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vijčne (mini blok) vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, 3,5 obrata od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,22 m – širina 1,665 m – višina 1,40 m – medosna razdalja 2,52 m – kolotek spredaj 1,40 m, zadaj 1,405 m – rajdni krog 10,5 m – prostornina prtljajnika 550 l – teža 950 kg, dovoljena skupna teža 1445 kg – pasoda za gorivo 50 l

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 170 km/h – pospešek od 0 – 100 km/h 13,5 s – poraba (po ECE) 4,3/6,0/6,1 l/100 km dizelskega goriva





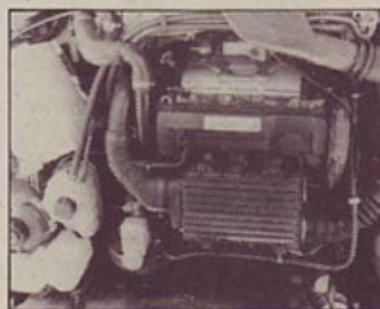
Pri polni obremenitvi, se pravi s petimi ljudmi v kabini in polnim tankom, vleče kadett po kilometer dolgem 7-odstotnem klancu navzgor brez težav s hitrostjo 130 km/h. Za vse tiste, ki imajo zgrešene predstave o peti prestavi, je ta limuzina prava šola dobre vožnje.

Kadettovo vzmetenje je popolnoma ustrezno, pa vendar za vse tiste, ki še ne vedo, navajamo podatek, da se vzmetne noge obračajo skupaj s kolesi, zadaj pa so na poltogi premi ločeni blažilniki in miniblok z vijaknimi vzmetmi.

Če še nikoli niste pogledali v kadettov prtljažnik, vam moramo povedati, da se bo kupec, ki ne ve, ali bi ta avto vzel ali ne, tudi zaradi tega dela tridelne limuzine laže odločil. Zelo uporaben in velik je, pokrov pa tudi pri zlaganju večjih kovčkov ne moti veliko.

Njegova edina hiba je cena. Ker pa se kupcem obetajo boljši časi, bo morda tudi IDA skupaj z General Motorsom našla še kaj rezerve, pa čeprav samo zaradi črke J.

Miroljub Nikolić



Isuzov 1,5-litrski turbodizel je lepo nameščen.



Škoda, da tako prostoren prtljažnik (550 litrov) ni tudi »oblečen«.