



Ko gre za ople, smo navzkriž s časom: več kot pol leta po krstu najnovejše generacije kadetov, ki je navdušila z aerodinamično (limuzinsko) karoserijo, smo dobili na preskušnjo kombijevski kadett caravan (Am, 13/1985); in zdaj, ko je (tudi pri nas) v modi kadett s klasičnim zadkom in z ločenim prtljažnikom v njem, smo smeli preskusiti (kombi-)limuzino. Krivda za takšen izbor ni naša: podrežati se moramo interesom rüsselsheimske matične tovarne in njene kikindske podružnice IDA. Na račun tega »dogovarjanja« tudi v druge ople zadnje čase žal bolj poredko sedamo.

Škoda! Kajti Oplovi kadetti so od avgusta 1984 dalje nadse ugodna ponudba modernege nižjega srednjega razreda: z obširno motorno paleto, z vpadljivo ugodno karoserijsko aerodinamiko in z nizkimi porabami goriva ob dobrih zmogljivostih v celem. In o takšnih avtomobilih bi bilo vredno – še posebej ob našem tržišču – pogosteje in sprotnje pisati.

Torej bi moral biti tale kadett 1,6 D GLS že zdavnaj na

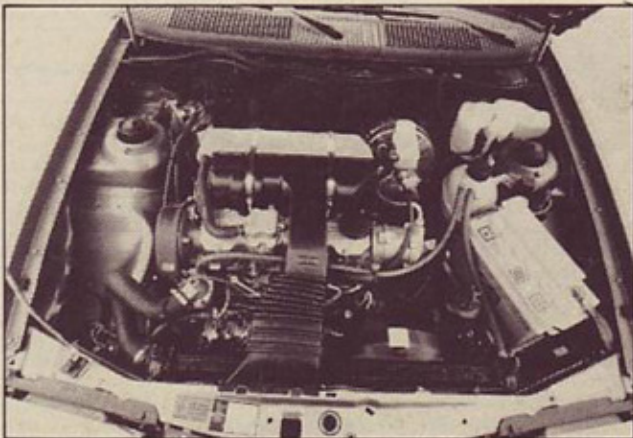
Opel kadett 1,6 D GLS

## Mister Di

Varčevalni program: dizelska različica

naših straneh. Kajti tudi ta avtomobil je posrečena kombinacija kombi-limuzine s petimi vrati, bogate opreme in uglajnega ter zelo zmerno žejnega dizla v nosu. Prav za ta dizel takoj povem: preskusili smo ga v za zanj najugodnejšem obdobju letošnje zapoznele zime. Pa se je ves čas preskuš-

nje obnašal tako kot da mraza sploh ni. Med vožnjo skozi Avstrijo se je zlahka spoprijel z minus sedemindvajsetimi stopinjami, ne da bi mu za hip zastala sapa. K polni posodi plinskega olja smo dolili le poldrugi deciliter čisto običajnega naftnega dodatka zoper zimske tegobe.



Motor: uglajen, zmogljiv in varčen dizel

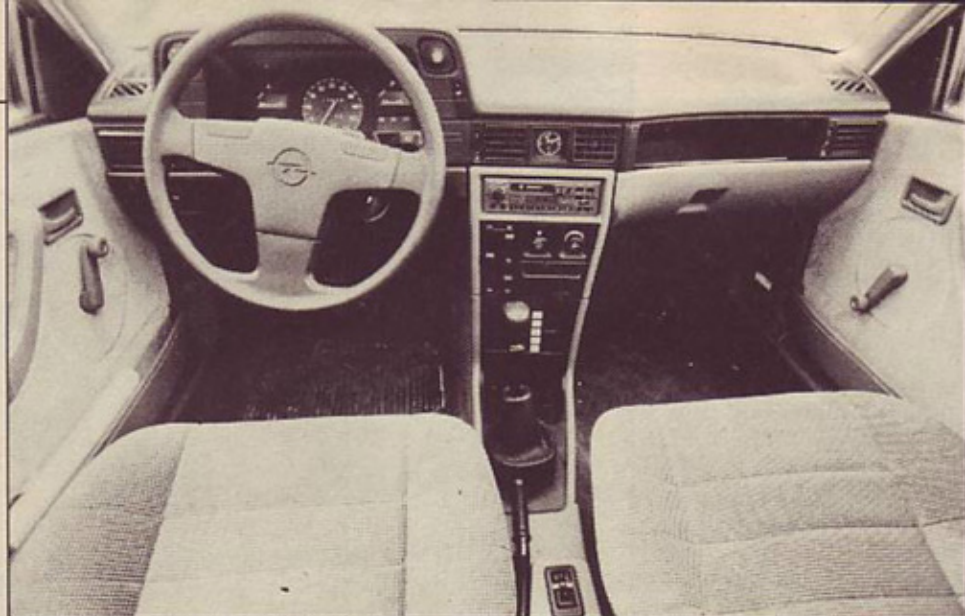
In enako brezhiben se zdi kadett GLS v celem. S količnikom zračnega upora  $C_w=0,32$  jamči za dobro rezanje zraka (saj so kadetti s prisekanimi zadki, preneseno vzelo, razpolovljene vodne kaplje – tako zelo spretno so oblikovani), v zvezi s tem pa za udobno tiho vožnjo in za lahkotno premaganje večjih hitrosti. Na ta račun so vsi karoserijski deli skrbno staknjeni, nos vozila je pod odbijačem zavihnen v spojler, kolesni pokrovi so posebej premišljeni, bočna okna so zelo plitvo obrobjena, močno nagnjeni prednja in zadnja šipa sta prilepljeni, strešnih robov pa ni. Zaradi tega so se oblikovalci domislili vzdolžnih ojačitev z drsno pokritimi vrtinami. Te so namejnene strešnemu prtljažniku.

S prostornostjo, natančno obdelavo in bogato opremo jamči ta avtomobil za udobno počutje. Notranjost je lična in moderna: z asimetričnim ospredjem, z zasukano sredinsko konzolo, z dobro oprijemljivima in daleč pomičnima prednjima sedežema (voznikovega je moč nastavljati tudi po višini), z dvema zglavnikoma (na prednjih naslonjalih), s štirimi avtomatskimi varnostnimi pasovi, s po tretjini deljivim zadnjim naslonjalom ob zložljivi klopi, z veliko pripravnimi predali, pa še z vsemi tistimi dodatki (blago na sede-

žih, preproge, bočne tapete), ki prispevajo k občutku, da sedi v dosti vrednejšem in zrelejšem vozilu kot kadett v resnici zmore biti. Testni avtomobil se je ponašal še z dvema električno vodenima in ogrevanima zunanji ogledoma, z ogrevanima prednjima sedežema, z osrednjo ključavnico in s pomično oziroma »sončno« streho. Pa še z ogrevalno napravo in brisalnikom za zadnjo šipo ter z meglenkami spredaj in zadaj.

Volanski obroč s tremi prečkami, prijetno debel in ne prevelik, je po oplovske pokonci nasajen; in prestavna ročica je kratka, natančna in opremljena s praktično, za ople že značilno, dvižno zaporo vzvratne prestave. Armaturna plošča je dobro zasenčena, ampak »dizelsko« skromna: z merilniki hitrosti, goriva ter temperature hladilne tekočine, pa z dvema kilometriskima števcema in z najnujnejšimi kontrolnimi lučmi. Prikladni sta stikali za levico in desnico, pod zgornjim robom armaturne plošče, namenjeni lučem (tudi stropni v prostoru za potnike) in varnostnim utripalkam. Vse drugo je v ročicah ob volanskem drogu. In klasična ura je nad sredinskim grebenom. Pod njo so radio, oziroma prostor zanj, ročica za gretje in zračenje (lahkotne, a jih je potrebno prilagajati hitrosti vozila), stikalo tristopenjskega ventilatorja, vžigalnik ob pepelniku in vzmetni predali za zvočne kasete.

Redoljubnežem je všeč predal pred desnim sedežem: odprt pokrov se spremeni v pri-



Kokpit: moderen in pripravno odmerjen



pravno polico s posebnim predalčkom za dokumente.

Kadett je eden izmed redkih avtomobilov tega avtomobilskega razreda, v katerem tudi voznik nadpovprečne višine povsem sproščeno sedi. Nerganje zasluži le pedal za plin: nameščen je preblizu tal in zahteva po baletniško zleknjeno stopalo. Med daljšo vožnjo utegne postati boleče neprijeten.

Ampak dobrega počutja v celem ne skazi. K temu prispeva tudi temeljita zvočna izolacija, ki jo dizel v nosu premaga le ob hladnih jutranjih vžigih in med priganjanjem v najvišje območje vrtljajev.

Je pa res, da je kadettov dizelski motor že sam po sebi zelo kultiviran izdelek. Četudi povsem hladen, gladko steče že po nekaj pičlih minutah, hkrati s tem pa se razblini tudi njegovo zvončkljanje. Zoper trušč in tresljaje so odmerili tudi razmeroma visoke vrtljaje prostega teka. Ogret se ta motor spontano odziva na ukaze s pedala za plin in se – za dizelske pojme – rad zavrti. Navsezadnje pa: to je dizel moderne generacije, po mehaniki štirih valjev povsem enak bencinskemu motorju kadetta 1,6 S, pa z lahko glavo in z odmično gredjo, ki jo poganja zobati jermen, v njej ter z vrtničnimi komorami za gorivo, ki ga vbrizgava Boscheva visokotlačna razdelilna črpalka.





Sredi minulega leta so Oplovi tehniki ta dizel na novo obdelali in poskrbeli, da se zdaj hvali tudi s temeljito očiščnim izpuhom.

Največjo moč 40 kW oziroma 55 KM doseže pri 4600 vrtljajih v minuti, največji navor 96 Nm pa pri 2400 vrtljajih v minuti. Krivuljama moči in navora so skrbno prilagodili tudi petstopenjski menjalnik z izrazito dolgo peto prestavo, ki pa je v kombinaciji s prestavo diferenciala še vedno pravšnja za doseganje največje hitrosti.

Naše meritve smo opravili na že običajni način ter z dvema osebam v avtu in s polno posodo goriva. Upoštevati morate, da je bilo testno vozilo obuto v zimske gume pa zato izmerjene številke niso povsem merodajne. Med meritvami pospeškov z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro smo zapisali 12,5 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro 19,4 sekunde in do hitrosti 120 kilometrov na uro 34,0 sekunde. Pri nas izmerjena največja hitrost je znašala 153 kilometrov na uro. To zmoro motor ob peti prestavi v menjalniku in ob povsem nenevarnem številu vrtljajev. Pač pa smo med meritvami pospeškov pritiskali na plin do tal in pretikali tik pred trenutkom, ko visokotlačna črpalka zavaruje motor pred voznikovo robotostjo. In, čeprav smo večidel testa prevozili prav po nedizelsko ostro, je bila povprečna poraba vseh 4000 prevoženih kilometrov zgledno ugodna: 6,3 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov. Družno z 52-litrsko posodo za gorivo je



Prtljažnik: z vsemi lastnostni kombi-limuzine

ta številka porok tudi za dolgotrajno vožnjo brez ustavljanja na črpalki za gorivo.

Tako kot novi kadetti nasploh, je tudi dizelski kadett lahko vodljiv avtomobil. Zoper težo v nosu je bil testni avtomobil opremljen s servoojačevalnikom volana, kar je omogočalo samo 3,5 zavrtljaje od ene do druge skrajne točke. To po pomeni kratke gibe rok med vožnjo po odprtih cestah in lahkotnost volana med parkirnimi manevri. Motor poganja prednji kolesi in te lastnosti tudi izza volana ni mogoče prezreti. Toda podvozeje je zelo dognano, z vzmetnima nogama ob prednjih kolesih ter s poltogo premo in miniblok vijačnima vzmetema zadaj. Tako tudi ta kadett zelo dolgo uboga voznika in šele na izredno ostro voženih ovinkih – tudi na račun tega, ker je dizelske moči za športnost na cesti premalo – zahteva naglo dodajanje volana. Ampak vse to poteka nezahtevno in brez tveganj. Tudi vzmetenje je naglogi v celoti kos, dokler se z avtom ne znajdete na ostrih in kratkih grebenih, na primer na več zaporednih zalitkih asfaltnega cestišča. Tamkaj dizelska teža v nosu premaga moč prednjih vzmeti, kar je v avtu mogoče občutiti kot kratke in ostre udarce od spodaj. Ti se prenesejo tudi na volanski obroč

In to je vse. Kajti z vidljivostjo (tudi ponoči ob luči žarometov), z zavorami in s počutjem nasploh v tem kadettu ni nikakršnih težav. Precej vseeno je, zakaj ga uporabljate: kot avtomobil za vsakdanje opravke, ali kot potovalnik, celo za kaj več kot le za družinske izlete.



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen prečno nad prednjo premo – vrtna in gib 80,00 x 79,50 mm – gibna prostornina 1598 kubikov – kompresija 23,0:1 – največja moč 40 kW (55 KM) pri 4600/min – največji navor 96 Nm (9,8 kpm) pri 2400/min – ročična gred v 5 težajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – razdelilna visokotlačna črpalka – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 66 Ah – alternator 910 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – eno-

kolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I, 3,42; II, 1,95; III, 1,28; IV, 0,89; V, 0,71; vzvratna 3,33; diferencial 3,94 – platišča 5 1/2 J x 13 – gume 155 SR 13 (continental M + S).

**Voz in obese:** kombi-limuzina – 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – Cw = 0,32 – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, vzdolžna in prečna vodilna – zadaj poltoga prema, vijačne (miniblok) vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežem –

volan z zobato letvijo, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skranje točke.

**Mere in teže:** dolžina 3,998 m – širina 1,663 m – višina 1,440 m – medosna razdalja 2,520 m – kolotek spredaj 1,406 m, zadaj 1,406 m – najmanjša razdalja od tal 0,133 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 980 kg – dovoljena skupna teža 1465 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 850 kg, brez zavore 450 kg – prtljažnik (normno) 390/720/1000 litrov – posoda za gorivo 52 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 150 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 19,0 s – poraba goriva (ECE): 4,3/6,7/1 litra plinskega olja na 100 km.

**Seveda: upoštevanje svetovno naftno tržišče, dizli ta hip niso ravno varčevalski. Saj je bencin ta hip v mnogih deželah cenejši od plinskega olja. Ampak pri nas ni tako! Zato imajo naši kupci dizle radi. Pa tudi v celem gledano so Oplovi kadetti pri nas med priljubljenjšimi osebnimi avtomobili. Zato mu pravim: mister Di! Di – kot dizel, jasno!**

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL