

Prvi opel kadett je nastal že leta 1936. Seveda je vojna njegov »življenje-pis« prekinila, po njej pa so tovarniško opremo prevzeli Sovjeti, za izdelovanje moskvicev. Nova tovarna v Bochumu je zrasla leta 1960, kadetti iz nje pa so se zvrstili takole: leta 1962 kadett A, leta 1965 kadett B in leta 1973 kadett C. S kadetom D, letnik 1979, so oplovci opravili prelomno potezo. »Vse v nosu« je pomenilo prečno nameščen motor in pogon na prednji kolesi. Natančno pet let pozneje, torek avgusta lani, pa je prišel na dan najnovješti kadett. Bil je tako svež in zanimiv, da so mu nadeli lovniko »avtomobil leta 1985«!

Štiritoč inženirjev in tehnikov; pol druga milijarda vloženih mark; tisočvesto delovnih ur v vetrovnikih; ter šest in pol milijona testnih kilometrov. To so najpomembnejše številke o razvoju novega kadetta, avtomobila nižjega srednjega razreda, ki je na voljo s petimi benzinski in z enim dizelskim motorjem. Z izjemo najmočnejšega in najbolj športnega kadetta GSi, ki ga poganja 1,8-litrski motor z vbrizgavanjem goriva, je ob vseh ostalih motorjih mogoče izbirati med limuzino ali kombijem s tradicionalnim Oplovim imenom caravan. Sicer pa: o novih kadettih smo prvič pisali takoj po uradnem krstu (Am 1984/25), za temeljitejšo preskušnjo pa nam je tovarna odstopila caravan 1,6 GLS, o katerem bo zdaj več nadrobnejših besed.

NOŽ SKOZI KAPLJO

O kadettovem zunanjem videzu okusi še niso enotni. Nekaterim je prepotrebno všeč, ker je po obliku poseben. Drugi nergajo, češ da je pretirano obel, še posebej gledano od spredaj, narančnost v nos. Razlag za takšno obliko pa je silno preprosta: kadettov tloris spominja na vodno kapljivo in njegova silhueta na klin. Eno z drugim: v tovarni so napeli vse moči, da bi iz nekaj več kot štirimetrskega vozila iztisnili kar se le da veliko koristne aerodinamike. To jim je tudi uspelo: kadett-limuzina streže s količnikom zračnega



Opel kadett 1,6 S caravan GL

Kadetska šola

Avtomobil leta v poltovornjaški podobi

upora $C_w = 0,32$ (kadett GSi celo samo z 0,30), kadett-caravan pa s še vedno močno ugodnim $C_w = 0,35$, pri čemer je potrebno upoštevati, da so caravanov zadek, uporabnosti na ljubo, preprosto odrezali – kot da bi vodno kapljo presekali z nožem. In okusi se spet vzburijo: je lep, ni lep in tako dalje. Lepote tale caravan morebiti res ni, je pa spretno oblikovan in nadvse raddoren, ko gre za izrabo notranjosti.

Značilna za vse nove kadette je plastična prednja maska, navzdol razširjena v odbijač, s spoilerjem vred. S tem in s skrbno vtisnjenima oglatima žarometoma so seognili odvečnim spojem in špranjami in pri-

spevali k boljšemu rezanju zraka. Tako kot tudi z močno nagnjeno in h karoseriji prilepljeno prednjo šipo, z zadržanimi strešnimi robovi, s plitvo obrobjenimi bočnimi okni in s števkom vseh tistih dodelav (kolesni pokrovi, vtisnjene kljuke, integrirana zunanja ogledala in tako dalje). Ki pomagajo, da je odrivanje zraka čim manjše. Zaznamek prednjega odbijača so povlekli tudi čez obo bočke, vse do zadka, kjer je odbijač spet dovolj zajeten, da objame obo vogala, pri caravanu pa tudi tako močno izrezan, da se zadnja vrata odpirajo od vrha pa povsem do tal vozila. Pri tem so zadnjim lučem nadali enaka robova, kakršen obroblja ves zgornji del vrat. Takšna oglala

tost neprisiljeno poudarja sicer grobo odsekani zadek in – potem ko se ga oči privadijo – prispeva k njegovi simpatičnosti.

Vrata se, podprtia s teleskopskim opornikom, odpirajo dovolj visoko, da se z glavo ni potrebovalo zadevati obnje, pri tem pa razkrijejo natančno obdelano notranjost, s povsem ravним podom, s prostoroma za drobnarje (in s pokrovoma) pod obema bočnima oblogama in z delljivim zadnjim naslonjalom, da je možnost kombinacije potnik-prtljaga lahko ugodnejša.

Ob vsem tem se »poltovornjaški« občutek izza volana povsem razblini, saj je opel kadett, četudi caravan, nadvse dozorel avtomobil – tudi ko gre za voznikov prostor v njem. Prvič: voznik v tem avtu zelo dobro sedi. Drugič: voznik izza volana zelo dobro vidi na vse strani (tudi nazaj, potem ko ve, da je zadek navpičen in vsakič sproti prišteje le nekaj centimetrov dolžine, ki jih izza zadnje šipe ni videti. In tretjič: armaturna plošča je pregledna, skrbno zasenčena in z dovolj pripravnimi stikali (tudi ob volanskem dro-

gu), da je delo, ko gre za vožnjo, prijetno. Čeprav: izboklini na notranjem volanskem robu, ki naj bi bili v oporo voznikovim prstom, sta se nam zdeli neposrečen in odveč, pa tudi malce skrbnejša razvrstitev vseh stikal na armaturni plošči (zdaj je stikalo za luči na levi, za varnostne utripalke pa na desni strani) bi bila ugodnejša.

Ampak volanski obroč je mogoče nastavljati, prestavna ročica z značilno oplovsko obroč-kasto zaporo za vzvratno prestavo je prijetno kratka, lahkonata in natančna, pa tudi sedež, ki mu je mogoče izbrati pravšnjo višino, se da odritiniti dovolj daleč nazaj (jasno: na račun prostora pred zadnjim klopoj).

Pač pa so drsni žlebovi pod njim preveč ohlapni, pa se sedež med nastavljanjem zatika; in pedal za plin je prenizko pri tleh, pa se znajde noga, ta čas, ko pritiska nanj, v neudobnem, preveč iztegnjenem položaju.

Lična je sredinska konzola, ki spominja na znatno večje limuzine. Nad njo je klasična ura, v konzoli pa so vtisnjeni radijski aparat (za doplačilo), piročna vodila za gretje in zračenje (mimogrede: kadett se ponaša z odličnim zračnim pretokom, pa je pravšnjo klimo moč ravnavati, ne da bi si pomagali z odpiranjem oken navkljub velikim steklenim površinam), stikalo ventilatorja, vžigalnik pepeelnik in polici za drobnarje.

Celotna konzola je zasukana k vozniku (po zgledu BMW), sovozniku z desnega sedeža pa ostaneta dve odprtji polici in zaprt predal s pokrovom, ki se –



Caravan: prilagodljivo velik prtljažni prostor



Za voznika: dobro odmerjeno in lično okolje

odprt – zravna v polico, pa so vanj vdrlj tudi okrogline – kot podstavek za kozarec.

Oprema je tudi pri novih kadettih na voljo v paketih – pač po receptu o muziki in denarju. Ampak treba je reči, da so vsi kadetti, tudi njihove ceneje opremljene različice po tej plati dovolj bogate, da nad njihovo vsebino ni potrebno vihati nosu. Ob testnem avtu omenim še dve zunanjji električno vodenih in ogrevani ogledali, prekinjevalnik teka za zadnji brisalnik, barvno usklajene preproge.





stenske obloge in sedeže ter nastavljiva zgornja oprijemališča varnostnih pasov. Na armaturni plošči pa: merilnik hitrosti z dvema kilometrskima števema, ekonometer, ki se odziva na podtlak v sesalnem sistemu ter merilnika goriva in temperatu hladilne tekočine. Pri tem smo med pojavili v dnevniku testa dvakrat podprtali izredno solidno končno obdelavo.

S TEMELJITOSTJO PROTI TEKMECEM

To pomeni, da je test minil brez čričkov; da se vrata zapirajo kot v dosti uglednejših in dražjih avtomobilov; da je zvočna izolacija povsem kos zunanjemu hrupu; in da je avto tudi po mehanski plati povsem kos modernim časom.

V nosu testnega vozila je bil 1,6-litrski motor z oznako S, ki ga poznamo že od prej in streže s 1598 kubiki gibne prostornine, s 66kW (90KM) največje moči pri 5800 vrtljajih v minutu in z ugodnim, največjim, navorom 126 Nm pri 3800 – 4200 vrtljajih v minutu. To je poprek nameščen motor z lahko glavo in odmično gredjo v njej, pa z veseljem do vrtljajev in do brezhibnega vziganja (hladen s pomočjo ročnega čoka).

Ta motor je v oploh že dovolj preskušen, da je vreden polnega zaupanja, obenem pa tudi dovolj uglajen in zmogljiv, da pristaja moderno zasnovanemu kadetu. Skupaj s petstopenjskim menjalnikom omogoča kompromis med dobrimi zmogljivostmi in lahkočnostjo, s katero streže nezahtevnemu vozniku. To pa pomeni, da je mogoče s kadetom 1,6 S dovolj hitro in ostro voziti, četudi je njegov caravanski prtljažnik polno obremenjen.

Med našimi meritvami (z dve-ma osebama v avtu in s polno posodo goriva) smo z mesta pospeševali do hitrosti 60 km na uro v 5,3 sekunde, do hitrosti 80 km na uro 8,0 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 12,2 sekunde, do hitrosti 120 km na uro pa v 17,5 sekunde in do hi-

trosti 140 km na uro v 27,0 sekunde. Pospešek do 100 km na uro je bil torej za časovni drobec daljši od tovarniško obljuženega, malce nižja od tovarniško zapisane pa je bila tudi naša izmerjena največja hitrost: 172 kilometrov na uro.

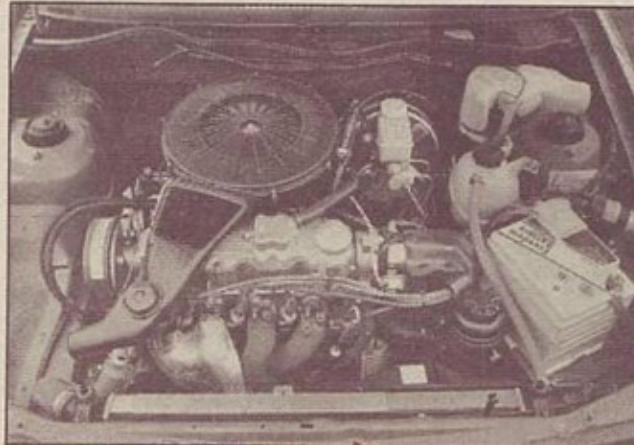
Tako kot običajno smo tudi

kadetovo preskušnjo, v celi skoraj 5000 prevoženih kilometrov, prevozili večidel ostro, prav nič varčevalno. Kljub temu je povprečna poraba goriva znašala le 9,3 litra bencina super na 100 kilometrov, pri čemer se nam je zdela času slabo prilagojena le komaj 50-litrskga posoda za gorivo.

Cepravim ostra vožnja, pomeni to tudi našo že običajno zahtevnost, ko gre za različne ceste in za lego na njih. Kadetovo podvozje so presadili iz njegovega predhodnika, saj je dovolj kakovostno, da je kos tudi povsem novemu okolju. Seveda pa so ga ob tem tudi na novo obdelali, v podrobnostih prilagodili, obenem pa uglasili na udobje dovolj zadržane sorte, da legi na cesti ni v škodo. Z drobnimi, a natančnimi posegi so znižali zgornja oprijemališča prednjih vzmetnih nog in zmanjšali rajdni krog. Obenem so z negativnim polmerom vedenja poskrbeli za vztrajanje v ravni smeri, tudi med zelo ostrim zaviranjem. Hkrati so optimirali tudi poltoto zadnjo premo, z novimi mini-blok vzmetimi, ki so enako dobro kos udobju in čvrstemu stiku koles s tlemi.

Pa je opel kadett caravan, razen ob ekstremni obremenjenosti, ko občutita težo tovora motor in vzmetenje hkrati, izredno lahko vodljivo vozilo, s skoraj povsem neutralno lego tudi na ostrih ovinkih in z zmogljivostjo enako dobrega premagovanja kratkih in dolgih valov na cestišču. Na povsem skrajni hitrostni meji ostrega ovinka zahteva nežno dodajanje volana, oziroma kratkotrajan odvzem plina, da se znova in brez težav postavi v predvideno smer. Večji preglavic voznika pa nikoli ne povzroči.

Enako zanesljivi so tudi vsi drugi deli vozila, povezani z zahtevno osto vožnjo. Na pri-



Motor: moderen, nezahteven in zmogljiv



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtina in gib $80 \times 79,5$ mm – gibna prostornina 1598 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 5800/min – največji navor 126 Nm (12,8 kpm) pri 3800–4200/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – padotočni registrski uplinjač varajet II – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 630 W.

Prenos moći: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petsto-

penjski sinhronizirani menjalnik, ročica na tleh – platišča 5 1/2 J X 13 – gume 165 SR 13 (michelin MX). **Voz in obese:** kombi – 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi (negativni polmer vodenja), vzdolžna in prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vijačne (miniblok) vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skraj-

ne točke.

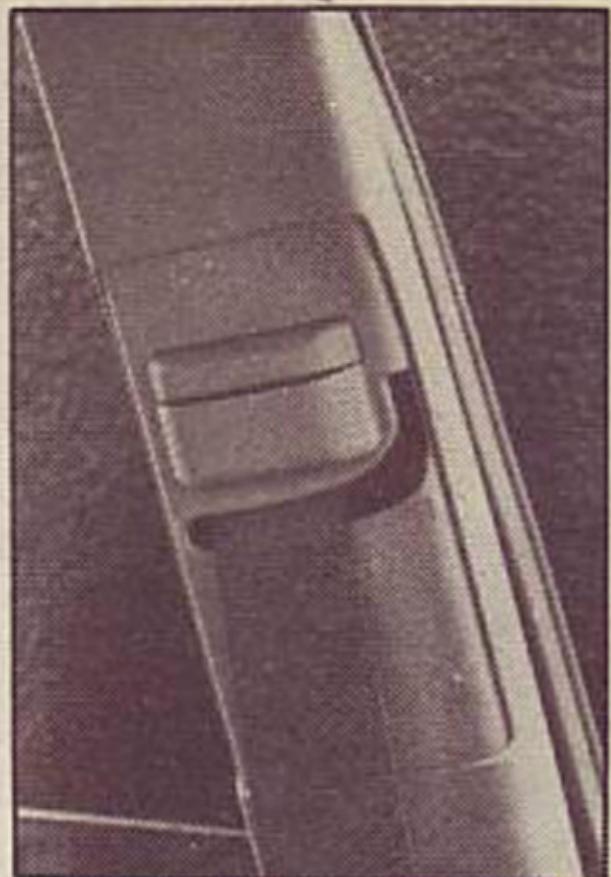
Mere in teže: dolžina 4,228 m – širina 1,666 m – višina 1,440 m – medosna razdalja 2,520 m – kolotek spredaj 1,406 m, zadaj 1,406 m – najmanjša razdalja od tal 0,135 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 1020 kg – dovoljena skupna teža 1580 kg – dovoljena teža prikolice brez zavore 450 kg, z zavoro 1000 kg – prtljažnik (normno) 470/1520 litrov – posoda za gorivo 50 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 175 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 12,0 s – poraba goriva (ECE): 9,8/5,4/7,2 litra bencina super na 100 km.

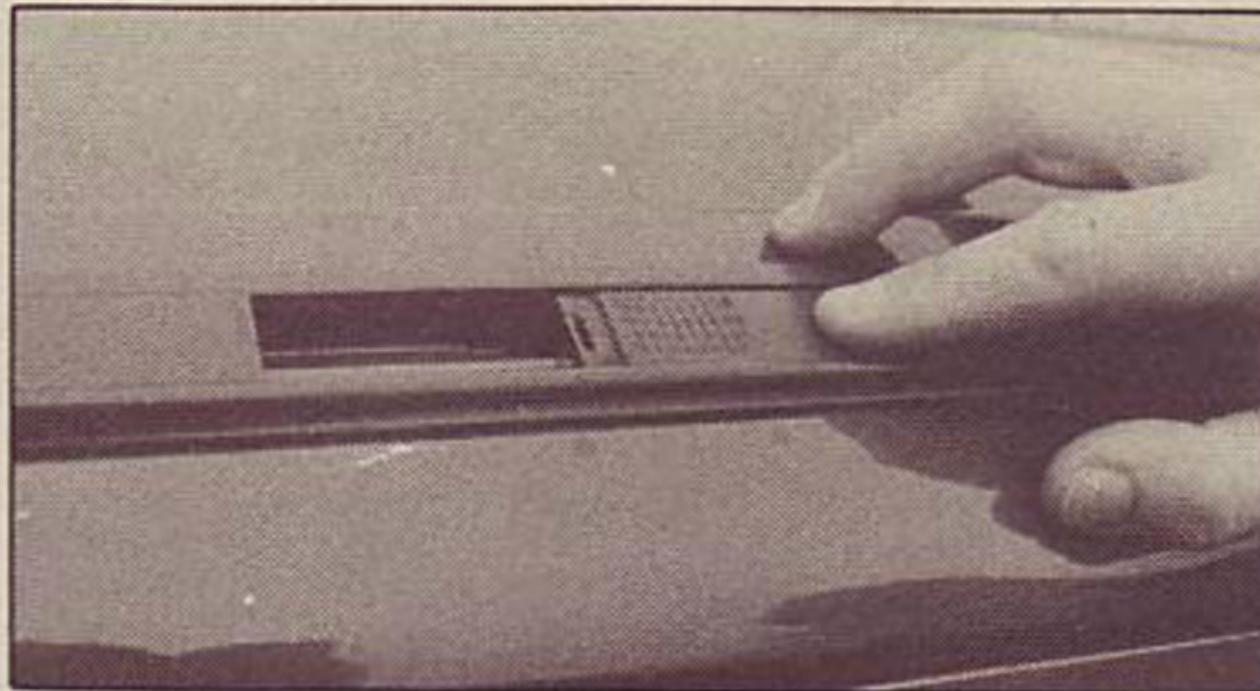
mer servo volan s 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, žarometa, ko gre za nočno vožnjo, in zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, ki so bile med našo preskušnjo kos tudi znatno pretiranim naporom.



Torej je novi kadett 1,6 S caravan GL natančno premišljen,



Za udobje in varnost: nastavljiva oprijemališča varnostnih pasov



Za prtljažnik na strehi: oporne točke z drsnimi pokrovi

skrbno izdelan in dovolj zmogljiv produkt polstoletne Oplove kadetske šole. To je zanj pohvala in obveznost hkrati. Kajti pri tej hiši je navada, da zavzemajo kadetti v celiem skoraj polovico izdelanih, ozioroma prodanih vozil. Pa mora avtomobil leta 1985 ta delež, če že ne povečati, vsaj obdržati.

MARTIN ČESENJ

foto: MARJAN ZAPLATIL