

Opel kadett 1.6 S voyage

Kombi – limuzina

Enkrat za trikrat: zmogljivosti, udobje in poltovornjaška prostornost – Ponudba pri nas je zgolj teoretična

Da, da, življenje je lahko tudi prijetno! Včeraj ste pripeljali novo kuhinjsko omaro; potem ste ustregli ženi in naložili še fikus; zvečer ste zadnji klop znova vzravnali, da so za »La Bohème« pri sedli še sosedeje. In današnje jutro obeta lep dan, vreden izleta. Sin nosi v avto zložljive stole, hči ne more brez hišnega kosmatinca, žena tovari hrano, tašča orjaško torbo (le kaj je v njej?), sami zlagate ribiški pribor, ... Da, to bo lep dan.

Konec sanj, lepo prosim, zbudite se!

Opel kadett voyage, limuzina in poltovornjak obenem, avtomobil kot nalašč za družinske potrebe, ni sanjsko vozilo, toda pri nas lahko o njem le sanjate. Mi smo ga vseeno preskusili. In če vam bo kaj odleglo, vam prišepnem, da bo popoldne tako ali tako deževalo...



snova in motor sta takšna, da je za dobro vožnjo poskrbljeno.

POTOVALNIK

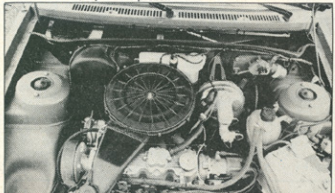
Kadett voyage je, v primerjavi z običajnim kadettom, za okroglih dvajset centimetrov daljši. Ker mu medosne razdalje niso spreminjali, gre razlika

na račun zadka, ki za toliko dlje štrli čez zadnjo premo. Takoj povem, da vožnji to ni prav nič v škodo: prednji pogon in sodobno vzmetenje, pa tudi enostavno nastavljanje višine zadnjega dela vozila (s pomočjo tlačenja zraka skozi ventila na obeh straneh zadka) odlično prikrijejo »tovorni-prostor tega avta, celo tedaj, kadar je obtežba ob zgornji dovoljeni meji. Je pa, zavoljo

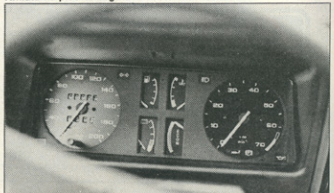
večje dolžine, prtljažni prostor znatno večji in s prek 400 litri praznine med ugodnejšimi v tem avtomobilskem razredu. Seveda je zadnji del karoserije strmo odsekan in z vrati, ki se na široko odpirajo od vrha do tal. Število stranskih vrat – dvojra ali štiri – pa lahko kupec sam izbere. Tole je treba takoj reči: notranjost kadetta voyage niti za hipec ne zadiši po poltovor-

Seveda niso pri Oplu nič krivi! Že pred debelega četrtoletja so odkrili, da so kombi-jevske različice ljudem všeč – pa ves ta čas spretno strežejo željam kupcev. Torej je kadett voyage le logična različica na novo zasnovanega kadetta iz leta 1979. In ker je opel kadett že sam po sebi sodobna in ugodna ponudba nižjega srednjega razreda, so pomisleki ob kombiju – seveda za tiste, ki takšen avtomobil hočejo – odveč. Saj je res prijetno imeti avtomobil, v katerem je ob petih sedežih dovolj prostora tudi za tovor, pa še za-

Motor: sodoben, a premalo prožen



Armatura plošča: bogata in dobro zasenčena





Vozili smo Opel kadett 1,6 D, ascona 1,6 D

D – kot dizel

njaku. Udobni, blago odeti sedeži, tapete na vratih, preproge in do potankosti obložen prtljažnik – vse to je tako kot v bolj opremljenem kadettu li-muzni. Le posebej otdrela zadnji aplat pri zadnjem naslonjalu, mreža za njo in preklopni mehanizem namigujejo na to, da je voyage lahko tudi to-vorno vozilo. Ob samo dveh potnikih v avtu in ob zloženih zadnjih klopi je v njem – šteto do stropa – za 1425 litrov praznine. Seveda pod pogojem, da skupna obtežba ne preseže 500 kilogramov.

V celem in gledano od spre-daj je voyage prav takšen kot ostali kadetti: z značilnim, malce potlačanim nosom in spojerjem pod njim. Na bokih je pridobil po eno okno na po-dajšanem zadku, zoper uma-zano šipo na zadnjih vratih pa zaleže le brisalnik z močno električno brizgalko. Seveda se umaže tudi kljuka na teh vratih in registrska številka pod njo, pa je že zavoljo tega pametno voziti s seboj vsaj pa-pirnate krpe. Za zelo uporabo – kot pri kombijih nasploh – se izkažeta zunanji ogledali, saj je moč tudi ob velikem to-voru dobro videti, kaj je ob in za vozilom. Če pa tovor ni pre-visok, se voyage pohvali z do-bro vidljivostjo na vse strani (tudi na račun učinkovitih prednjih brisalnikov in dobrih žarometov), predvsem pa med vzvratnim parkiranjem, ko je njegovo dolžino moč odmeriti skoraj do centimetra natančno.

Vozniku se v tem avtu – tako kot pač v kadetih – razmerno dobro godi. Resda bi bilo večjim možem bolj po volji, če bi lahko za kak centimeter ali dva dlje odrinili sedež, res je pa tudi to, da ob zlaganju zad-nje klopi vozniškega prostora ni potrebno utesnjevati, kar je

pri kombijih precej redka pa tolikanj bolj hvale vredna last-nost.

Tudi vse drugo je kadetovs-ko: dobro zasenčena arma-turna plošča obsega merilnike hitrosti (z navadnim in dnev-nim števcem kilometrov), vrt-ljajev motorja, temperature hladilne tekočine in goriva ter voltmeter in ekonometer, vsa poglavitna stikala so pa ob vo-lanu. Ta je prijetno pokončen in s pedali in prestavno ročico ravno prav daleč od voznika. Le prednja šipa je zaradi moč-ne nagnjenosti pretirano «pri-tisnjena» k voznikovemu četu, pa se je potrebno te navidezne utesnitvenosti malce privaditi. Ravno nasprotni učinek dosega ameriško oglati in spodre-zana armaturna plošča: človeku se zdi, da sedi v večjem avtu in da je prostora ob no-gah neverjetno veliko.

Je pa tega prostora veliko tudi pred zadnjo klopjo, pa ni pretirano, če rečam, da je v kadettu dovolj udobja za štiri zmerno velike potnike in tudi za petega, kadar je sila.

KORAK NAVZGOR

Potem ko so septembra lani v Frankfurtu predstavili novo ascono, se je zgodilo tudi ti-sto, kar smo že nekaj časa prič-akovali: tudi v kadettu so na-mestili «asconin» 1,6-litrski motor. To je moderen agregat, ki so ga razvili iz 1,3-litrskega motorja in se odlikuje s pre-čnočno glavo, z odmično gredjo na zobati jermen v njej in s hidravličnimi, samona-

(mč) – Januarja letos, ura-dno ob bruseljskem avtomobil-skem salonu, je tovarna Opel popestrila ponudbo še z dvema dizelskima različicama: s kadettom 1,6 D in z ascono 1,6 D. Gre za dve muhi na en mah: v oba avtomobila so vgradili enaka motorja, z enaki-kimi zmogljivostmi. To je 1598 kubični dizelski štirivaljnik z Boschevo črpaliko za vbrizga-vanje goriva, s kompresijo 23:1, z odmično gredjo v glavi in z največjo močjo 39,5 kW (54 KM) pri 4500 vrtljajih v mi-nuti ter najugodnejšim navo-rom 96 Nm (9,8 kpm) pri 2400 vrtljajih v minuti. Pri obeh av-tomobilih gre na račun dizel-skega motorja približno 10 ki-logramov dodatne teže, če pa kupec – namesto serijskega štiristopenjskega menjalnika – doplača za avtomatik v me-njalniku, je avtomobil že za četr-ti stota teži.

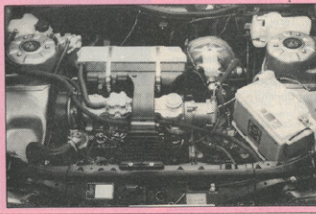
Dizelska kadett in ascono smo imeli na voljo le za zelo kratko vožnjo. Za oba je moč reči, da učinkujeta uglajeno, da se motorja enako obnašata, je pa tako ali tako jasno, z vžl-gom ni nikarkršnih težav, le tek in hrup sta – dizlu primerno – bolj groba kot pri bencinskih različicah. Toda dobro je vede-ti, da so oba opla zelo dobro

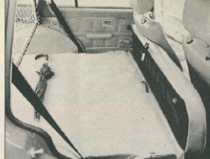
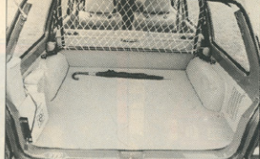
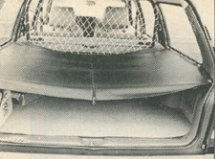
zvočno izolirali, pa je ropot da-leč od neznošnega. In tudi tresljaji se z zvišanjem vrtljajev motorja takoj razbinjo.

Za zmogljivosti ni bilo pri-ložnosti, da bi jih preverili na lastne oči. Tovarna obljublja, da pospeši kadett D z mesta do hitrosti 100 km na uro v 18 sekundah in da zmore največ-ji hitrost 143 km na uro. Porab goriva po ECE: 5,1/7,3/7,1 litra plinskega olja na 100 kilome-trov. Ascona D je zaradi večje teže za okroglo sekundo le-nobnejša, za tri kilometre na uro počasnejša in za spozna-nje požrejšnja (po ECE: 5,2/7,4/7,1 litra na 100 km).

Voznja sama zahteva ravna-nje po dizelskih «pravilih»: prehitavanje z zaletom, potr-pežljivost na klancih in preti-kanje v območju najugodnej-šega navora. Dodatna teža v nosu pa zahteva od voznika, da na ostrih in hitrih ovinkih močnejše dodaja volan – tudi zato, ker mu je motor v slabšo pomoč kot pri bencinskem po-goru.

Da je dizelska ponudba ak-tualna, ni dvoma. In da je dizel-ska konkurenca vse močnejša, tudi ne. Dizelska kadett in as-cona sta torej le Oplov korak s časom. Dober korak, vam re-čem!





Voyage «limuzina»: prevleka zoper odvečno radovednost

Voyage »poftovornjak«: 440 litrov prostornine

Voyage »tovornjak«: praznina za 1425 litrov ali 500 kg

stavljam ventil. Dodali so še akumulator, ki ne potrebuje vzdrževanja, in tranzistorji vžig, ki jamči boljše izgorevanje. Motor zmore 66 kW oziroma 90 KM pri 5800 vrtljajih v minuti in celo z zimskimi gumami na kolesih smo lahko približno preverili, da tovarna z obljubljenimi zmogljivostmi ne pretirava. Kadett voyage z dvema osebamama in s polno posodo goriva je po trinajstokilometrskem zaletu zmogel največjo hitrost 168 kilometrov na uro, z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro pa smo izmerili čas 12,3 sekunde. Slabši je motor, ko gre za prožnost, pa tudi vsakik, ko zaide v višje vrtiljaje, postane neudobno glasen in tresoč. Res pa je, da je dovolj dobro kos tudi s tovorom obložene avtu in da zmore na avtomobilski cesti dolgotrajno drvenje s polnim plinom. Najprijetneje teče pri 4000 vrtljajih v minuti, približno tam streže tudi z najugodnejšim navo-rom, se pa rad zavrti čez številko 6000, pa čeprav sega rumeno polje na merilniku od številke 6200, rdeče pa od 6500 naprej.

Manjše je navdušenje, ko izračunate porabo goriva. Resda je bil voyage ves čas testa – glede zmogljivosti motorja – temeljito obremenjen, pa vendar smo večino preskušnje prevozili s praznim avtom – in izmerili testno povprečje 11,2 litra na 100 kilometrov. Torej smemo reči, da je bil testni avtomobil pretirano požrešen. Res je pa tudi, da ponuja Opel varčnejšim voznikom kadett voyage s šibkejšim in varčnejšim motorjem. Za manj denarja – manj muzike, jasno!

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirikatni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo promo – vrtna in gib **80x79,5 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 – odlična gred v glavi (zobati jermen) – padotočni registrski uplinjač varajet II – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator **12 V, 44 Ah** – alternator **630 W** – tranzistorji vžig.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – štiritopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – platišča **5,5 J x 13** – gume **175 SR 13**.

Voz in obese: kombi za 5 oseb – pet vrat – samono-sna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah,

vzmetni nogi, prečna vodila – (pol)toga zadnja prema, vzdolžna vodila, miniblok vijajčne vzmeti, mehansko nastavljanje višine vozila teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, prestava **22:1 – 4** zavrtljaji od ene do druge skrajne točke.

More in teže: dolžina **4,207 m** – širina **1,636 m** – višina **1,400 m** – medosna razdalja **2,514 m** – kolotek spredaj **1,400 m**, zadaj **1,406 m** – radijni krog **10,5 m** – teža praznega vozila **975 kg** – dovoljena obtežba **500 kg** – prtljajnik (tovarna) **440/1425 litrov** – posoda za gorivo **50 litrov**.

Zmogljivosti: največja hitrost: **170 km na uro** – pospešek od 0 do 100 km na uro: **12,0 s** – norma poraba goriva (ECE): **6,0/8,3/9,7 litra na 100 km**.

Da ga podaljšati zadek nič ne moti, sem že rekel. In da je kadett skorajda nevtralen avtomobil, ko gre za vjunganje, smo zapisali že v Am 1980/9, ko smo testirali kadett 1,3. In tako je! Odlično vodeni prednji kolesi in zadnja prema, ki je po zasnovi dosti bliže posamičnim obesam kot pa toguemu spoju, uvrščajo kadett med boljše avtomobile, ko gre za vodljivost. Šele zelo pretirana hitrost in oster ovinek zahtevata dodajanje volana ali popravke s plinom, pa tudi tedaj je moč kadett povsem varno spraviti v ravnino. Pri voyagu nam je pomagal tudi močnejši motor, ki bi ga bilo moč s petstopenjskim menjalnikom še lažje prilagoditi takšnim zahtevam. Pa tudi za kak deciliter bencina varčnejši bi bil!

In če pristejemo še dobre zavore ter »napihljive« višinske opore v zadku (glede teh velja natanko upoštevati tovarniške napotke in pritisk zraka sproti prilagajati obtežbi) se nad kombijevskim kadettom res ne gre pritoževati.



Saj je jasno: kadett voyage je namenjen tistim kupcem, ki nečejo velikega avtomobila, želijo pa prostoren avtomobil. Na primer: jadranci, lovci, obrtniki, turistični popotniki in družinski očetje kar tako. Zato gredo tudi ti kadetti dobro v denar. A žal ne pri nas. Kajti pri nas stane takšen kadett v svoji najskopejši podobi več kot 600.000 dinarjev. To je pa celo za tako prijeten in pripraven avtomobil preveč!



PODVOZJE BOLJŠE SORTE

Se pa voyage kot vsi novi kadetti izkaže z lego na cesti.

MARTIN ČESENJ
MARJAN ZAPLATIL