



test

Ante Mahkota

Ce bi tudi v mornarski hierarhiji Opelovih avtomobilov — od kadetta do admiralja — nosili epotele, potem bi snajmljilis na lestvici — kadett, potreboval šest naščitkov za narančico: za standardno in luksuzno limuzino in dvemi ali štirimi vrati, za karavana in coupe; pa se posebno zvezdico za motor S, kolutne zavore in večje pnevmatike. Opel — nemška tovarna ameriškega koncerна General Motors — se ne postavlja zastonj, da prodaja kadette po meri: za žep in za znak.

Ko sem pred osmimi meseci vozil luksuzno limuzino in coupe z motorjem S, sem se navduševal za coupe. Potem pa sem se prijel za žep in dejal, da bi najbolje izbral tisti, ki bi se med vsemi kadetti odločil za standardno limuzino in dvemi vrati in doplačal za motor S s 55 konjskimi močmi, večja kolessa in kolutne zavore. Tako, sodim, bi največ dobil za svoj denar.

In tako smo se odločili, da tokrat preiskusimo prav ta kadett, ki ga na zunaj loči od standardne limuzine le po držablici pod emblemom — na njej pise avto. Stane 260 mark in 400 N dinarjev več kot najocenejši kadett. Dobib pa kar so ti obetali: hiter in gibčen avto.

Za Nemce lepotec

Kadett je zelo lepo vozilo. Zahodnonemška revija »Hobby« vsako leto prireja lepotno tekmovanje za avtomobile tako, da med bralcji razpiše anketo, kateri avto se jim zdi najlepši. »Misterja majhnih avtomobilov je lani postal kadett. Vetrna šipa je zelo poveseňa, zadnje okno je ukritjeno in vhodenje so celo stranske

šipe. V nasprotju z zadnjim modo pa ima kadett visoke boke in zato razmeroma ozka okna.

Oblíkovalci kadetta so varčevali pri krovu: okrasni niso niti tesni na siphon, in na vratih niti okrasnih letev. Odibjadi, pokrovi na kolesih in oglati okraski na žarometih so vse blešk standardnega kadetta.

Seveda pa lepotu ni vse. In zdi se nam, da kadett, ki so ga na zunaj tako lepo oblikovali, vedno ni mogoče natancno voditi, saj skozi poslovno in privzidljeno zadnje okno pri parkiranju komaj vidis, do kod sega vozilov zadek. To priporovedujemo zato, ker se mi je zdel stari kadett bolj skladen, bolj pregleden, pa seveda manj lep.

Pri Opelu pa so že vedeli, zakaj so karoserijo starega kadetta vnaplnili, saj je v notranjosti današnjega kadetta veliko več prostora, kot v tistem izpred dveh let. Na prednjih sedetih se si nič več ne zdi, da si lastnik majhnega avtomobila, zadaj pa potnikom z dolgimi nogami ni pretirano lepo. Tudi sedeže bi si želeli boga teje. Morda so nas razvadili iz Francoskih, ki dosledno mehko blazinijo sedeže v vseh svojih vozilih, da več prav ne verjamemo nemški teoriji, da se na trdnih sedetih pridolgi vožnjah manj utrudis.

Dvomim, sicer, da ti je na tenih zadnjih sedetih v posebno tolajočo, če veš, da imaš za hrbotom ogromen prtičnik — toda le-ta je res velik. Opelovi sestavljalcji reklam pravijo prtičniku kadetta »brezo brez dinas in na lepi barvni fotografiji oglašajo, kako ti v tem breznu celo za servirno mizico ne zmanjkuje prostora. Preskučevalci so v kadetov prtičnik spravili 76 nogometnih fog (v prtičniku NSU tip 110 le

Cena: 5252 DM in 10.600 Ndin

Zavarovalnina:

jamstvo 183 Ndin

kasko 618 Ndin

cestnina: 120 Ndin

Barve: bela, siva, rdeča, modra, drap in zelena

Prodajalec: »Avtotehna«,
Ljubljana

58) in tako kadettovega prtičnika ne bi bilo sram tudi mnogih vozil srednjega razreda.

Kadettova samonosna karoserija je trdna in skrbno izdelana. Vrata ne ropotajo, okna se natancno in z lahkoto zapirajo. Oprema pa je v standardnem kadetu bolj borna: naslonjaca na prednjem sedežu ni mogode premikati, zadaj ni peplnika, na armaturni plošči je en sam predal, kamor lahko odlagaj prtičago.

Stikala za ventilator z dvema hitrostima, ročici za urejanje kurjave in vrata stirih gumbov za ludi in brisalci pa so zelo preglejno nameščeni. Tudi instrumenti so dognano oblikovani in okrogli merilec hitrosti mi je prirasel k srcu. Izveden natancen je. Doslej se nisem preskučal standardnega avtomobila, ki bi imel tako zelo natancen brzinomer.

Po starem - kardanska gred

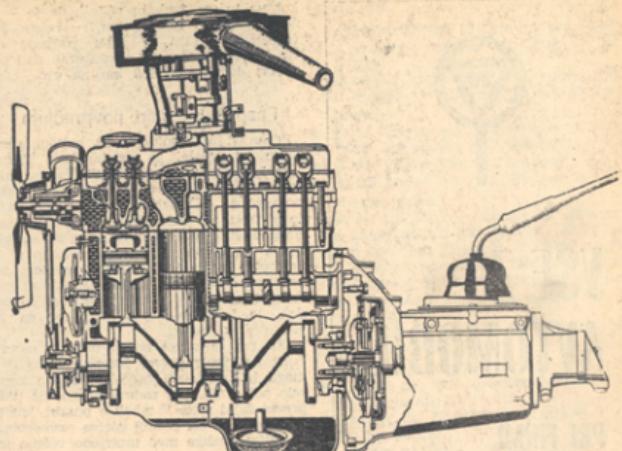
Kadett, ki smo ga dobili za preizkus, je bil popolnoma nov. Tovarna ne predpisuje, da bi bilo treba avto prvi 1000 km voziti obzirnejo v ljubljanskem zastopniku General Motorsa »Avtotehnac«, nam je zagotovil, da naj se ne oziramo na števec kilometrov in brezobzirno pritisnemo pospeševalnik do konca. Tako smo tudi storili v kazalec na termometru ni nikoli vili z zelenega na rdeče polje. Očitno je, da motor že v tovarni dovolj zbrusijo, da ni treba čakati, da bi se utekel. Vsega, kar naj bi zmogel, pa nov motor le ne zmoge.

Kadett ima motor v prednjem delu vozila, poganja pa zadnji kolesi. Danes se inženirji po vsem svetu navdušujejo, naj bo motor v diferencial v enem kosu, saj se jim zdi kardanska gred predvsiha v jih je, da bi notranjost vozila zmanjšali s predorom, po sredini poda — za gred, ki prenosi moč iz enega konca vozila na drug. Opel vztraja pri starem: še vedno je motor drugje, kot sta gnani kolesi. In tej, sicer dražji razdelitvi, ne gre odrekat nekaterih odlik.

Zaradi takšne zasnov sta namreč prednja in zadnja os kadetta skoraj enako obremenjeni in na gladki cesti ter pri vretu s strani je tako upravitevno vozilo res odlično. Ko smo naš kadett podlili po Savinjski dolini, je tako pomladansko plihalo, da so kolesarji vodili kolesa za sušešo, v kadettu pa tudi pri zelo nagli vožnji vetrov skoraj obdutili nismo.

Seveda bi lagal, ko bi dejal, da je vožnja s kadetom zelo udobna. Vzmetni so tudi in medtem ko večino manjših vozil se opremljajo s spiralnimi vzmetmi, se kadett še vedno ziba na listnatih vzmeteh.

Avtu se zelo dobro drži asfaltne ceste. Za takšno hrvalo ima veliko zasluga prednja orehna listnata vzmet in pa osrednjih zglob pred zadnjim togo osjo. Zglob izravnava stridne in natezne sile, in se te ne prenesejo na vzmeti, na katere se prema-
no opira.



Varen - toda trd

Nekdanjemu kadetu so zelo zamerili, da mu na rebrastem cestiču v ovinku začno spodrivatev zadnji kolesi in ga tako spodnaša. Na strmih makadamskih serpentinah med Trbovljami in Hrastnikom smo v resnicu storili vse, da bi nam zaneslo zadek. In enkrat samkrat nam je to tudi uspelo. Sicer pa sta večji pnevmatiki — standardni kadett ima ožji in manjši pnevmatiki kot kadett S — zelo izboljšali vozne lastnosti. Le pri vožnji v krogu — kolikor hitro se le da — je avtu spodnje zadnji kolesi, kadar si le nekoliko bolj sunkovito spobotali volan. Kadett se res ne zvija tako zelo, kot

nekatera vozila, ki smo jih zaradi pogona sprejaj in mehkih vzmeti zelo fotogenično podili med kegli na brnikem letališču, pri tem pa smo s kadetom S stalomu dosegli došej malodane najboljši rezultat. Preprčan sem, da nam je pri tem veliko pomagal zelo neposreden volan, ki ga vozilo uboga na vsak miglja.

Na pristajalni steni smo tudi izmerili, kako kadett pospešuje. 55 konjev poriva 750 kg težko vozilo. Kadett S se izkazuje vozilo za mlade šoferje, ki ne marajo nikomur gledati v hrbet. In takšni vozniki so seveda tudi pripravljeni nekoliko manj udobno potovati, samo da so prvi.

V Jugoslaviji še nimamo avtomobilskih cest z dvema pasovoma, da bi lahko, tako



kot na tujem, kadetu očitali, da je — v četrti prestavi od 120 km/h navzgor len (našemu kadetu je veter pomagal do 133 km/h) in smo se navduševali nad pospeški do hitrosti 100 km na uro.

Pospeški — nad povprečjem

Ceprav ima motor S na ročični gredi samo tri ležaje, pa vendar zelo mirno teče in ga pri hitrosti do 120 km na uro malodane ne slišiš. V prvi prestavi lahko poženeš do 42 km/h, v drugi do 72 km/h in v tretji do 110 km/h. Tudi kilometr brez zaleta je kadett S prevozil hitreje kot v 40 sekundah, kar mu gotovo ni v sramoto. In ko smo v četrti prestavi zaledili pospeševati pri začetni hitrosti 40 km na uro, pa prevozili kilometr v 41 sekundah, je tako stoperica dokazala, da je motor zelo prožen.

Za vse te pospeške in hitrosti motor S ne potrebuje preveč bencina super. Ne mogli bi trditi, da je 55 kadettov konj zelo pohlevnih, kar zadeva hrano, pa tudi preveč fejni niso. V tabeli o porabi, lahko razberete, da pri porabi goriva razmeroma ni veliko razlike med umirjeno vožnjo in forsiranim dirkanjem po naših, dejali bi, dodelnih cestah.

Kadett S ima na prednjih kolesih — rugače ti močnejšega motorja sploh ne

prodajo — kolutni zavori. Zavore prijemljajo mehko in efektno. Letošnjemu kadetu so tudi že vgradili napravo, ki poveča zavorno moč in zato ni treba več tako na silo pritisikati pedal za zavore.

Kolutne zavore se še posebej navadiš ceniti pri vožnji po klancu navzdol, tako kot ti pogon na zadnji kolesi priraste k srcu, kadar se vzpenjaš. Kadett ima obenje. In zato se mi zdi odličen avto za strme alpske ceste. Ko bi le bil nekoliko manj trd.

Pa je že tako, da na tem svetu ni nič zastonj: dobre vozne lastnosti kadetta moraš plačati z udobjem.

Na koncu poročila o preskušnji me spet pregaša vprašanje, za katerega pišejo po odgovor mnogi naši bralci: »Kateri avto naj si kupim za moj denar?« Toda se preden boste zadeli primerjati cene in točke, ki smo jih v prejšnjih številkah že zapisali za nekatera podobna vozila, presodite, kateri avto je za vaš značaj. V vsakem avtomobilu si namreč srečen le, če so ti njegove odlike takoj zelo pri srcu, da slabih lastnosti nočes opaziti.

Kadett S se mi tako zdi avto po meri za ljudi, ki so radi prvi, kadar se na semaforju prižge zeleni luč.



Ko bi bila v kadetu S še prestavna ročica kot v coupeju, bi se še bolj zdela avto za mladeniče.

Naše meritve

(testni avto je prevozil komaj 1000 km)

Največja hitrost: 131 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov — zaledet 3 km).

Kilometer brez zaleta: 40,1 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov: 122 km na uro.

Pospeski:

- 0—40 km na uro: 3,4 sekunde
- 0—60 km na uro: 6,7 sekunde
- 0—80 km na uro: 10,2 sekunde
- 0—100 km na uro: 17,2 sekunde

Poraba goriva:

● na potovanju: najmanj 7,1 litra goriva super na 100 km (povpr. 100 km/h), največ 10,6 litra (Zagorje—Troganc s polnim plinom), na avtomobilski cesti (povprečje 120 km na uro) 8,7 litra na 100 km.

● po mestu: povprečna poraba 9,6 litrov na 100 km.

● povprečna poraba pri testnih vožnjah: 8,9 litra na 100 km.

Natančnost merilca hitrosti:

- kazalec na 50 — resnična hitrost 48 km na uro
- kazalec na 80 — resnična hitrost 79 km na uro
- kazalec na 100 — resnična hitrost 101 km na uro
- kazalec na 120 — resnična hitrost 118 km na uro

Izmerili so

(ne gre za podatke, ki jih daje tovarna)

Zavorna pot: (na dobrem suhem cestišču)

- pri hitrosti 60 km/h — 18 m
- pri hitrosti 80 km/h — 34,5 m
- pri hitrosti 100 km/h — 53,3 m

Tehnični podatki

v oklepaju podatki na standardni kadett

Motor: stranske — strivaljni — vrstni — vrtim. in g. 75 x 61 — gibena prostornina 1978 cm³ — skedenjsko razmerje 13,8 (7,8) — moč 58 KM (DIN) pri 5400 vrt/min v minutah (46 KM pri 5000 vrt/min) — največji navor 8,3 kgpm pri 2400 vrt/min v minutah (7,6 kgpm pri 2000 vrt/min) — srednjih hitrost bata pri 5600 vrt/min v minutah 11,98 m/sek (10,1 m/sek pri 5000 vrt/min) — ročna gred pri 1000 krehja — odprtina gred pri 1000 krehja — vedenje — vedenje na spalko in termostatom (5 litrov vodenja — vedenje masnino — v katerji 2,75 litra olja — podvodni uplinjalnik Solen 3G PDSI — mehanična spalka sa gorivo — napetost 12 V — akumulator 36 amperalnih ur — dinamo 300 W — posoda za gorivo 40 litrov.

Gonilo: motor sprejet, pogon zadnjih kolcev — enokoturna suba sklopka — mehanikalni — skedenjski prestavati D 3,86:1, II 2,31:1, III 1,43:1 med IV 1:1, vrativarna 5,9:1 — premazana ročica med sededema — prevernilnik 1500 rpm (standard: 5,00 x 12) — spredaj 1,5 atm (pri polni zavore) 1,55, zadaj 1,7 atm (1,9).

Voz: Limuzina sa stiri osebe — dvoje vrata (pri dovoljeni štiri) — samonočna kanterija — prednji kolci: na posameznih obsehih, predna — listnata vzmet, hidravlični teleskopasti blazidi — zadnji kolci: toga prema in vadljivne listnate vzmeti hidravlični teleskopasti blazidi — spredaj kolutne zavore, zadaj bobnaste (standard: na svih štirih bobnastih zavor) — mehanična ročna zavora na zadnjih kolci — regulator zavorne moči.

Mere in teže: dolžina 4,18 m — širina 1,57 m — višina 1,39 m — notranja širina 1,27 m (spredaj), 1,25 (zadaj) — radij krog na levo 10,5 m — na desno 1,35 m (od skrajne leve od desne) — zaviriljaj volana) — teža praznega vozila (polni rezervoar) 750 kg — dovoljena skupna teža 1445 kg.

vse foto: Drago Kralj



TEST: OPEL KADETT S

Videa	10	Izredno lep avto, kadett bi bil lahko vzor, kako oblikovati limuzino z litrskim motorjem
Prostornost	7	Za štiri osebe, velik prijateljnik, dvoje vrat
Upravljanje	9	Zelo neposreden volan, ročica menjalnika natančno deluje
Instrumenti	9	Odlščen merilec hitrosti. Praktičen univerzalen instrument. Nekoliko nepregledna stikala.
Vidljivost	7	Dobri pregled pri vožnji naprej, slabši pri vzvratni vožnji
Največja hitrost	8	Dovolj hiter avto, za največjo hitrost pa potrebuje precejšen zalet
Pospeski	9	V nižjih prestavah odlično pospešuje, v četrta nekoliko bolj len
Poraba goriva	8	V skladu s hitrostjo in pospeški — ni prevelika
Lega na cesti	8	Zelo dobro se dirži gladke ceste, na rebrastem cestišču pa v ovinku spodnaša zadnji kolci
Udobje med vožnjo	7	Trde vzneti in sedeži
Motor	8	Zelo vzdrljiv
Zavore	8	Na prednjih koliesih kolutne zavore, ojačevalci zavorne moči

