

Opel kadett

Največkrat se v zvezi z njim pojavlja ime antigolf. Oplovci so pri tem modelu v resnici želeli narediti povsem drugačen avtomobil, ki bi imel z golfom skupno le namembnost in velikost, obenem pa bi ponujal drugačnost z Oplovim pečatom.



glasen motor v višjih delovnih območjih

zgrubljanje motornega olja

težaško obračanje volana

premekho vzmetenje

izpušni lonci rjavi

rja načlenja oljne dovode zavornega sistema

Od želja je v resnici ostalo veliko, vendar se kadett skupaj s svojimi snovalci od predstavitve leta 1962, pa vse do lani, ko ga je zamenjal model Astra, nikoli ni znebil vedno preteče konkurenčnosti golfa in naporov, da bi ga presegel. Za to lažbo mu ostaja dejstvo, da je prodajno gledano v Nemčiji zasedel odlično drugo mesto v zares množični in kvalitetni konkurenci. Uveljavil se je predvsem pri tistih kupcih, ki so želeli imeti ekonomičen, kvalitetno izdelan avtomobil, ki ponuja varnost in dovolj udobja, obenem pa tudi rabljen še obdrži visoko prodajno ceno.

V paleti motorjev, ki so jih vstavljali v kadetta, so bili vsi kakovostni in predvsem vzdržljivi, ob rednem vzdrževanju in pravilni uporabi pa so voznike razveseljevali vrsto let brez pretiranih stroškov. Bencinski motorji z gibno prostornino od 1,3- do 2,0 litra so ponujali za vsakogar nekaj: umirjeni in nezahtevni vozniki so si izbrali predvsem manjše motorje, kultivirane in varčnejše, športnejši pa so se posrežili po 2,0-litrskih agregatoma, od katerih je močnejši opremljen s po štirimi ventili na valj in zmore moč, za tiste čase prestižnih 150 KM. Pri bencinskih motorjih velja, da do približno 60.000 kilometrov ne zahtevajo temeljitejših servisnih posegov, po tistem pa je potreben pregled in morebitna zamenjava zo-

batega jermena, batnih obročkov, tesnila glave, sklopke (predvsem sklopne kolote in potisnega ležaja), ob seveda rednem menjavanju motornega olja, svečic, ter oljnega in zračnega filtra. Da se uvoznik izogne nezaželenim izdatkom ob večjih servisnih posegih pa velja, da je potrebno motor v prostem teku dovolj ogreti za nadaljevanje vožnje, da ne pride zaradi prezgodnjega priganjanja do okvare batnih obročkov, ali v slabšem primeru tudi do okvare batov, valjev in odmične gredi z ventili vred.

S pridobivanjem kilometrine pa prihaja tudi ob pravilni uporabi do obrabljanja vitalnih delov v motorju in bencinski motorji v glavnem zahtevajo generalno obnovo po prevoženih 100.000 do 150.000 km, v nekaterih primerih pa prej ali celo šele pri 180.000 km. Tedaj sledi tudi popravilo sklopke ali celo menjava košarice ter sklopne kolote hkrati. Rado prebije tudi tesnila na izpušnem kolektorju in na motorni glavi, pri slednjem pa lahko sledi vdor vode iz hladilnega sistema v motor, ali pa izmetavanje vode iz hladilnega sistema zaradi dekompresije v motorju in tedaj se motor pregreva. V obeh primerih lahko pride do tega, da se skrivi motorna glava in obvezno jo je potrebno dati na brušenje.

Dizelski motorji v kadettu so varčni in vzdržljivi, za njih

pa ob zgoraj omenjenih težavah velja, da načeloma zahtevajo menjavo batnih obročkov že po 60.000 do 100.000 prevoženih kilometrih, ter da težje vžigajo. Že kmalu po 100.000 kilometrih bo dizelski motor običajno zahteval generalno popravilo, zlasti še, če ga voznik redno obremenjuje v višjem območju motornih vrtljajev.

Pogosto pa se pri vseh motorjih pojavlja iztekanje olja iz motorja ali menjalnika in tedaj je potrebna le menjava tesnil.

Od ostalih napak, ki se pri kadettih pojavljajo pogosteje, omenimo še rjavenje izpušnega lonca, korozija se rada loti oljnih dovodov pri zavornem sistemu, rado pa tudi prebije manšete na poloseh, tam pa kmalu sledi okvara homokinetičnega zgloba v celoti. Blažilniki do nekako 100.000 km ne zahtevajo

servisnih posegov razen v primeru, da je avtomobil večkrat močno obremenjen pri vleki prikolic ali na slabših cestah. Tudi zavore zahtevajo uredno vzdrževanje, saj rado pride do zanašanja vozila ob zaviranju. Predvsem kadett z dizelskim motorjem v nosu pa bo voznika vznemirjal zaradi težaškega obračanja volanskega obroča. Rja načeloma kadetta ne načlenja kmalu, velja pa avtomobil vseeno dodatno zaščititi zlasti pred zimo, ali če avtomobil ni garažiran skozi vse leto.

BORIS SAMBOLEC



- vzdržljivi in varčni motorji
- kakovost izdelave
- prostorna kabina in povečljiv prtlačnik
- nezahtevno vzdrževanje
- (v Nemčiji) izredno poceni rezervni deli
- ohranjanje dobre tržne cene



- izredno skromna opremljenost šibkejših različic
- glasni motorji ob priganjanju
- težaško obračanje krmila (dizel)
- premekho vzmetenje

Motorji

Bencinski

- 1,3 (40 kW/60 KM)
- 1,4i (44 kW/60 KM)
- 1,6i (55 kW/75 KM)
- 1,8i (66 kW/90 KM)
- 2,0i (85 kW/115 KM)
- 2,0i 16V (110 kW/150 KM)

Dizelski

- 1,6 (40 kW/55 KM)
- 1,5 turbo (53 kW/72 KM)