



Zaredi novinarjev z vsega sveta je bilo dvorišče Hiltonovega hotela v Mainzu (nedaleč proč, v Rüsselsheimu, so opili doma) minul teden natlačeno z opili «čudne» oblike. Nismo došli so se v slutnji, da se dogaja nekaj posebnega, redovedno ustavljal. Le redki so vedeli, da botrujejo zgodovinskemu trenutku: rodil se je opel s prednjim pogonom!

Novi opel kadett

Svetovna premiera

To je od leta 1936 že peti opel kadett, toda tudi prvi opel s prednjim pogonom in s poprek namješčenim motorjem!

Torej so kadetstvo zasnovdaj prekucnili na glavo, saj vsi vemo, da so bili opili in kadett med njimi že iz zgodovine sem konvencionalno ustrojeni: z motorjem v nosu, z diferencialom v zadku in s kardansko gredjo med njima. Kljub temu so šli takšni kadetti v denar kot najzibornejši med – tudi v obliki Vauxhallovih in Chevroletovih chevetov in isuzujevh geminov. Še na začetku tega leta, ko smo takšen kadett spet preskusili, nam je bil avto všeč: malce staromodno, toda trpežen in uglajen, tako smo zapisali o njem!

Da bo novi kadett Oplov anti-golf, se je vedelo že nekaj časa. In se je zares postavil na rep vrste, v

kateri so že VW golf, fiat ritmo, renault 14, talbot simca horizon, ford fiesta, honda accord in tako dalje. Po svoje je tudi manjši brat Chevroletovega citatona, torej je že na daleč jasno, kakšen avtomobil je to. Oblikovan v kopicu, s prisekanim nosom in položnim zadkom, na prvi pogled še najbolj spominja na horizon; sicer je pa od spredaj takšen (le manjši) kot vsi opili od ascone do senatorja, od zadaj pa – zaradi majhnih pokončnih luči – kot Fordova fiesta.

So pa v celem na voljo tri oblike novega kadetta. Kupec bo lahko izbral limuzino z dvojnimi ali štiriimi vrati in z običajnim prtlačnim pokrovom na zadku (približno ta-

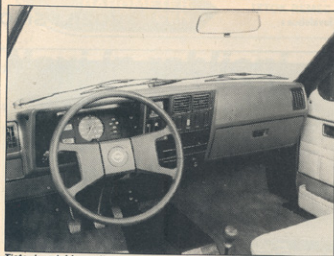
ko kot pri alfasud in za zdaj še pri citroenu GS), kombi-limuzino s tremi ali petimi vrati, pri kateri se zadek odpira s šipo vred (to je splošno veljaven recept v tem avtomobilskem razredu) pa še kombi v dobesednem smislu, torej s pokončnimi vrati na zadku pa z dvojnimi ali štiriimi ob straneh.

V primerjavi z golfom je kadett za izdatno ped daljši, tudi pri medosni razdalji, kar se v praksi dvakrat izkaže: v notranjosti, ki je tudi daljša in zato prostornejša pa še v prtlačniku, ki sodi med večje v tej konkurenci. Seveda je bil enodnevni urnik premiernih voženj preveč natlačen, da bi mogli preskusiti prav vse, kar novinec po-

nuja, torej so tudi meritve z metrom in štoparico odpadle, pa je bilo marsikaj prepuščeno občutkom. Vendar je res, da so prvi vtisi dostikrat na moč pravični in dobro počutje v tem avtu je že eden od njih.

V spojler zavihan nos vozila in oblika nasploh godita tudi aerodinamiki (koeficient $C_w=0,39$, pri starem kadettu 0,49, pri kadettu city 0,52 in pri VW golfu 0,42), da pa avto spretno odriava zrak je moč občutiti tudi med vožnjo. Po tej plati ne zganja nikakršnega hrupal

V novem kadettu se dobro in sproščeno sedi. To velja za vožnjo na prednjih sedežih, saj je zadaj o kakšni izjemni prostornosti še vedno težko govoriti. Seveda je splošno počutje odvisno tudi od tega, katero različico izberete. Ne le zaradi različnih motorjev, tudi na račun opreme so na voljo izvedbe normal, L, SR in berlina. Kadett normal je edini, ki ima okrogla žarometna, nima pa vzglavnikov, prekinjevalnika brisalnikov, ročaja za sovovznika, obloge prtlačnika, ogledala dan-noč, lepotečnega zrcala v desnem senčniku in še nekaterih drugih drobnarij. Zato pa berlina ponuja dosti več ugodja z natančno uro, vžigalni-



Tisto, kar dobi voznik je po Oplovem kopitu zadnjih let. Notranjost na sliki pripada kadetetu L.

kom in z vsem tistim, kar normal nima. Športniki bodo segli po kadetetu SR, ki za zdaj še ne more biti tako »oster« kot golf GTI (v korak z njim bo šel, ko bo dobil 1,6-litrski ali pa še močnejši motor), ponuja pa nizko presečne gume pirelli, Recarova školjkasta sedeža, popolno armaturno ploščo, spojler na zadnjem robu strehe, športne obrobe v motno črni barvi in »južnaški« zvok izpušne cevi.

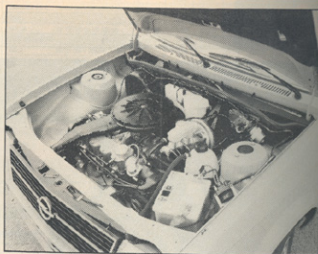
Izza volana so novi kadetki podobno zasnovani kot največji senator, le da je vse bolj miniaturno. Torej je armaturna plošča podobno presekana in podobno razdeljena in tudi ostala oprema (preproge, tapete, volan s štirimi prečkami, sedežne obloge in tako naprej) pri berlini zelo spominjajo na prejšnježelo.

Edino sedeži so deljene kakovosti. Njihov boljši del sta prednji naslonjali, slabši pa sedežni ploskvi, ki sta prekratki in čudno majavi. Zadaj je pač klop, ki se za

kombi-kupe zvrne in zloži, da postane prtljažnik znatno večji.

DVA MOTORJA, TRI MOČI

Novinca so uradno predstavili s tremi motorji: 1,2 N zmore ob navadnem bencinu 53 KM, 1,3 N ponuja, prav tako ob navadnem bencinu, 60 KM, 1,3 S, ki požira super bencin, pa postrže s 75 KM. Neuradno je bilo slišati, da bodo v nekatere evropske države izvažali tudi kadette z 1,0-litrskim motorjem, ampak za zdaj ostaja to le pri govoricah. Motor 1,2 N poznamo že iz starega kadetta in je stare sorte tudi po zasnovi, motorja 1,3 N in 1,3 S (ki sta po tehniških merah enaka) pa sta sodobno zasnovana, z glavo iz lahke kovine in z odmično gredjo v glavi. Različico 1,3 N poznamo od letošnjega marca dalje tudi iz ascone in mante. Z vsem tem pa pri Oplu še niso rekli zadnje besede. Za novi ka-



Poprek nameščen 1,3-litrski motor je glavna novost izpod prednjega pokrova

det pripravljajo tudi 1,6-litrski motor, po letu 1981 pa naj bi ga poganjal tudi dizel. Štiristopenjskemu menjalniku, ki je za zdaj ob vseh treh motorjih enak (različnim močem so prilagodili le različna prestavna razmerja v diferencialih) pa bodo pridružili še petstopenjskega in avtomatika.

Podatke o zmogljivostih smo tokrat lahko le bežno preverili, toda niti med zasilnimi meritvami pospeškov na podeželski cesti niti med drvenjem po avtomobilski cesti ni bilo moč podvomiti, da

niso resnični. Tudi pri porabi goriva so si vse tri motorne različice zelo blizu: najvarčnejši se zdi najmočnejši motor, toda »prihrank« zapravi z razliko za dražje gorivo. Natančnih meritev pa tudi z bencinom ni bilo moč opraviti.

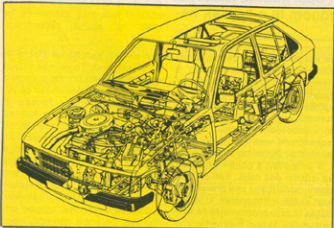
V tovarni so mislili tudi na mehaniko in na žepo lastnikov, kar se tiče vzdrževanja. Tako je moč kolut sklopke zamenjati, ne da bi bilo potrebno sneti motor ali menjalnik, pa tudi prednja blatnika sta preprosto privita na karoserijo in prednja prema ne zahteva nikakršnih skrbi.

Glavne kadetlove novosti:

- sodobna zasnova
- sodoben 1,3-litrski motor
- večji prtljažnik
- poševni zadek
- večja prostornost
- oprema, več varnosti

TRISTO KILOMETROV DALEČ

Približno tristo kilometrov dolga preskusna pot je bila skrbno izbrana in je vodila z avtomobilske ceste na hiter ravninski pa tudi na grbast hribovit asfalt. Kadetki so imeli priložnost dokazati, kaj zmo-



Kadetov ustroj: prednji kolesi se opirata na vzmetni nogi, zadnji, ob togli premi pa na sodobno stožčaste vijakne vzmeti (miniblok). Te prispevajo k temu, da je podvozje dovolj trdo za hitro vožnjo in ne pretrdo za udobno potovanje



Oplove izkušnje jamčijo, da bo dosti kupcev izbralo klasičen kombi



rejo. Torej zapišemo: novi kadet je prijeten in odlično uravnotežen avtomobil. Razumljivo je, da od njegovega najšibkejšega motorja ni moč pričakovati zmogljivostnih čudežev, to je pač trpežneš, namenjen nezahtevnim voznikom. Toda že srednje močna različica se oglašuje s športnim prizvokom in oznani, da je pripravljena na živahno vožnjo. Motor 1,3 S, za zdaj vrhunec ponudbe je po moči in prostosti že povsem prepričljiv in za prvo silo tudi povsem dober, da poganja "dirkalni" kadet SR. Kdor hoče, ga seveda lahko kupi tudi ob manjši športni opremi vozila.

Voznik v kadetu globoko sedi. Hočem reči, da se mu boki zadržijo previsoko in da ga to prve dve ali tri minute celo moti. Potem ugotovi, da so sedež, pedala, volan in prestavna ročica v skladnih razdaljah in da se nima v resnici nad ničemer pritoževati. Volan je s pidiimi štirimi zavrtjajli od ene do druge skrajne točke primerno prestavljen, prestavna ročica pa je ubogljiva in natančno tekoča. Vse v tem avtomobilu deluje uglajeno in niti v enem od treh preskusnih vozli, ki sem jih tgal, ni bilo slišati niti enega samega "crčka". Vsa glavna stikala so zajeta v ročajih ob volanu, tista, ki preostanajo, pa so v svojeviti obliki vgrajena v sredino armaturne plošče. Od tam je moč "voditi" tudi ogrevanje in zračenje notranjosti, tam je nameščena tudi ura (razen pri različici normal) in tam je tudi prostor za radijski aparat. Za doplačilo bodo pri Opju vgrajevali tudi mini računalnike, ki bodo postregli s podatki o času, prevoženih razdaljah, porabi goriva, pa tudi o trenutnih podatkih iz motorja – tako na primer o temperaturi hladilne tekoči-

Tehniški podatki

Motor: štirivaljni – štiritačni – vratni – nameščen poprek pred prednjo premo

1,2 N: vrtna in gib **79x61 mm** – gibna prostornina **1196 kubikov** – kompresija **7,8:1** – največja moč **53 KM (39 kW)** pri **5400/min** – največji navor **8,2 kpm (82 Nm)** pri **3600/min** – ročična gred v 3 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – padotočni uplinjač solex z ročnim čokom – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje – akumulator **12 V, 36 Ah** – alternator **630 W**

1,3 N: vrtna in gib **75,0x73,4 mm** – gibna prostornina **1297 kubikov** – kompresija **8,2:1** – največja moč **60 KM (44kW)** pri **5800/min** – največji navor **9,4 kpm (94 Nm)** pri **3400-3800/min** – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – padotočni uplinjač solex z ročnim čokom – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje – akumulator **12 V, 36 Ah** – alternator **630 W**

1,3 S: vrtna in gib **75,0x73,4 mm** – gibna prostornina **1297 kubikov** – kompresija **9,2:1** – največja moč **75 KM (55 kW)** pri **5800/min** – največji navor **10,1 kpm (101 Nm)** pri **3800-4600/min** – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – padotočni uplinjač GMF s samodejnim čokom – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje – aku-

mulator **12 V, 36 Ah** – alternator **630 W**

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – standardna platišča **4 1/2 Jx13** – gume **145 SR 13** (testna vozila: good year)

Voz in obese: limuzina z dvojnimi ali štirimi vrati, kombi-limuzina s trojnimi ali petimi vrati, tudi kombi – 5 sedežev samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obсах, vzmetni nogi, prečna vodila – toga zadnja prema, vzdolžna vodila, vijačne (mini-blok) vzmeti – teleskopski blažilniki – dvokrožni zavorni sistem, servo, cmejevalnik zadaj, spredaj kolutne, zadaj bobnaste zavore – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo (prestava: **22:1**)

Mere in teže: dolžina **3,998 m** – širina **1,636 m** – višina **1,380 m** – medosna razdalja **2,514 m** – kolotok spredaj **1,400 m**, zadaj **1,406 m** – rajdni krog **10,5 m** – teža praznega vozila **815 do 835 kg** – dovoljena obtežba **455 kg** – prtljajnik pribli. **400 litrov** – teža priklole brez zavore **400 kg**, z zavoro **600-1000 kg** – posoda za gorivo **42 litrov**

Zmogljivosti (tovarniški podatki): največja hitrost **138 do 155 km na uro** – pospeški od **0 do 100 km na uro: 19 do 14 s** – poraba goriva povprečno **8,5 do 7,9 litra na 100 km**

ne in olja, o oljnem pritisku in podobne reči.

Prazzaprav je edina nerazumljiva odločitev pri novincu različici z navadnim prtljajnikom, ki je ne le nevaren za glave uporabnikov (ker pokrova ni moč dovolj visoko odpreti) ampak je tudi na moč neuprikladen. Če naj bo to odgovor na VW jetto (golf e podaljšanim zadkom), se zagotovo ni posrečil, čeprav je potrebno takoj reči, da je novi kadet sicer v celem uspel antigoifi!

Tudi na cestli Ta avtomobil odlično drži smer in odlično vijuga.

Naj si bodo tla suha ali mokra, tudi na hitro voženem ovinku vozniku ne dela težav. Obnaša se skorajda nevtrarno in (tudi) po tej plati ga prištevam med liste avtomobile, ki od voznikov ne zahtevajo prav do štiri časa, da se jih docela privadijo.

Novi opel kadet je dober avto, o tem ni nikarkršnega dvoma. Po informativni oceni za različico berlina, ki bo v ZR Nemčiji veljala približno 13.000DM je moč reči, da bo tudi po tej plati konkurenčen. In mnenj, da je ta avto v svojem razredu najboljši ta hip je tudi vse več. Podatek, da so pri Volkswagnu v štirih letih prodali skoraj tri milijone golfov je novemu kadetu lahko vzpodbudna popotnica. Lahko pa je tudi povod za strahljivo vprašanje: ali se kupci takšnih avtomobilov ne bodo preobdelili?

MARTIN ČEŠENJ
Foto: TOM PLETESKI