



Opel kadett

Minulo delo

Trpežnost, glajenost in malce staromodnosti – Že letošnjo jesen: na glavo prekucnjena zasnova za isto ime!

Opil sodijo med tiste avtomobile, pri katerih človek že vnaprej ve, kaj bo dobil in kako se bo peljal. Morebiti bo zdaj kdo zavzdihnil – »Oh, kakšen dolgčas!« – ampak upoštevajte, prosim, da je takšna lastnost mnogim na tem svetu všeč. Tudi kadett pri tem ni izjema – torej ni čudno, če prihaja iz Rüsselsheima že poldrugo desetletje v milijonskih nakladah. Resda so mu ta čas popravljali obliko, zasnove pa tako rekoč nič! Kadetti so šli ves čas slastno v denar in jih celo zdaj, ob koncu nekoga obdobja, ni preveč na zalogi.

ka. Kako dober bo novinec, zdaj še ne vemo in ne moremo vedeti. Dobro pa vemo, kakšen je »stari« kadett: soliden, zanesljiv in malce za časom. Novorojenec bo prvi opel s prednjim pogonom. Pravi hišni vajenec torej!

PREUDARNA NALOŽBA

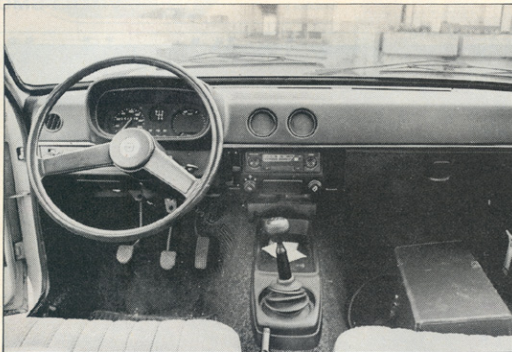
Seveda je tudi pri nas veliko ljudi, ki si namesto s kadettom – pa približno za enak denar – postržejo raje s simco horizon, z alfosud, z deviznim golfom ali s kakšnim fordom. Tudi pri naši reviji smo dolga leta svetovali, da je ob enakih cenah vselej pametneje kupiti živahen, hiter in odločen avtomobil. Družbeno koristni pa

takšni napotki niso več, kajti zdaj moramo varčevati v gorivom in z denarjem nasploh pa tudi radarska tehnika prometnih miličnikov se modernizira dosti hitreje od naših cestišč. Razen tega pa ima kadett veliko pristašev tudi že od zdavnaj prej. Kdor ga izbere, dobi lično izdelan kos toplo oblikovane pločevine, ki resda ne streže z luksusom, ponuja pa skorajda vse, kar je za dandanašnji prevoz potrebno. Če vas ne moti, da je volanski obroč starinski, armaturna plošča pa puščobna (čeprav dobro zasenčena), vam bo kadett z vozniškega sedeža všeč. Privaditi se boste morali še močno upognjenih vrat, zaradi katerih se zdi avto pri nogah zelo stisnjen, pri komolcih ohlapen, pri glavi pa znova utes-

njen, pa tega, da je zadek prestrm, da bi ga bilo moč videti, in da so stikala ob volanu trda, toda brezhibno ubogljiva. Všeč vam bo pa to, da razmeroma dobro sedite, da so (majhna) pedala prikladno doleže in da je prestavna ročica skoraj tako športna in pripravna kot v kakšnem porscheju.

Pravzaprav se nad počutjem (voznika) v kadettu ne gre prav nič pritoževati; nasprotno, čeprav ta avto poznamo že nekaj dolgih let in smo ga pred leti že temeljito preskusili, nam je bil po tej plati znova všeč: torej je kadett čisto preudarna naložba za tiste, ki nočejo vzburjati sosedov(in sosed), ki jim ni do celega kupa merilnikov pred očmi in ki so zadovoljni, če se vrata zaprejo na mah in brez treska.

Tole je bil neke vrste poslovljni preskus, saj ni več skrivnost podatek, da bo zdajšnji kadett že letos, najverjetneje med frankfurtskim avtomobilskim salonom, dobil nasledni-



Spartansko, toda lično in na moč redoljubno: armaturna plošča ponuja vozniku le najnujnejše reči

Testni avto je imal štiri vrata in – roko na srce – tudi zadaj je moč razmeroma dobro sedeti. To seveda ne pomeni, da je kadeti čisto zaresna limuzina, ampak moda s prisekanimi zadki je prostora na zadnjih klopih močno skržila. In bati se je, da bo tudi pri kadettnovincu tako. Tako je torej: do konca odrinjena prednja sedeža ponujata možnost za dokaj stegnjene noge spredaj in

za zalo skržene zadaj. Na prednjih naslonjalih sta že iz tovarne sem natakljena vzglavnika in tudi debele preproge občutno prispevajo k »toplemu«^o vzdušju. Čez sedeže je razpeto blago, zunanje vzvratno ogledalo in ogrevana zadnja šipa pa sta prav tako serijska.

Seveda pa se morate ob kadettu ves čas zavedati, da je kljub dobri opremljenosti še vedno

limuzina spodnjega razreda in da se zdi dosti pomembnejši le zaradi krepke cene pri nas. Torej ne gre pričakovati, da je to mercedes v malem!

DOLGO ŽIVLJENJE

Oplovi motorji in tudi ta, v kadettu, so preračunani na dolgo življenje – in mislim, da

tisti, ki jih poznajo, o tem ni potrebno prav dolgo pričevati. Od zadnjih lepotnih popravkov naprej (tega je že nekaj let) je pri kadettu moč izbrati med 1,2 in 1,0 – litrskima motorjema. »Naš«^o avto je pogljal prvi, s 50 KM. Kdor hoče močnejšo različico enako velikega motorja (60 KM), mora – pri zastopniku (ljubljska Avtotehna) povedati, ker so takšni kadetti le za posebna naročila. So pa – da bo začočeno vsem podrobnostim – na voljo tudi kadetti v različici »aero«, kar pomeni na pol platneno streho, z motorjem 1,8, ki ga vdejavajo v različice coupe in rally, ter z motorjem 2,0 v kadettu GT/E. Eno z drugim – paleta kadetov je pestra, od tiste za počasne varčneže, do dirkaliških različic; ki si kujejo slavo na svetovno uglednih rallyjih. Ampak kadett z naše preskušnje – kot že rečeno – ni bil dirkač. Smo pa (znova) spoznali, da je v njegovem obnašanju na cesti tudi nekaj športnega duha.

Motorju so namenili kompresijo 7,8 : 1, kar pomeni, da je teoretično zadovoljen tudi našim navadnim bencinom, bolj mu ugajajo pa kvalitetnejša goriva.

Njegove odlike poznajo že dolgo: miren in tih tek (razven zgornjih območjih vrtljajev), ubogljivo vžiganje, dobra prožnost in dolgo življenje. Moti pravzaprav le malce sta-





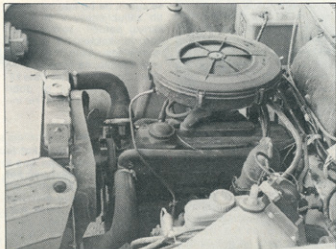
riška zasnova z odmično grejlo ob strani in z glavo in blokom iz sive litine. Ampak tudi na ta račun gre nekaj kančkov pohvalnih kvalitiet. Pravzaprav je ta motor še najbolj zastarel s podatkom o porabi goriva, ki je pri enako velikih motorjih sodobnejše dobe že dosti ugodnejša.

Kadett, ki smo ga vozili, smo dobili v roke takojci po 2000 prevoženih kilometrih, torej smo ga še nekaj časa utekali in kot so rekli tovarniški mehaniki iz dunajske podružnice, nam je to zelo dobro uspelo. Tokratni kadett je bil namreč tudi na naših meritvah krepko hitrejši od tistega iz leta 1973. Čeprav sta bila motorja v obeh enaka. Da pa ni bilo občutnejše razlike v pospeških, krivimo zimске gume, ki so nam jih ponudili kljub zgodnji pomladi.

Največjo moč doseže motor pri 5600 vrtljajih v minuti, toda med našimi meritvami smo segli čez to mejo in pretakali pri številki 6300. To je pomenilo v posamičnih prestavih in ob zimskih gumah naslednje resnične hitrosti: 43, 72 in 112 KM na uro. Z mesta do 100 km na uro je kadett pospešil v 21,1 sekunde, največja hitrost, ki smo jo dosegli po trikilometrskem zaletu, pa je bila 134 km na uro. V tem trenutku se je motor sukval v območju največje moči, kar še ni tako zelo pretirano, da ne bi bil kos malce dolgotrajnejšemu drvenju. Res pa je, da je podatek o pospeških po svoje varljiv: kadett



Slovo od »klasične« mini limuzine. Novi kadett bo sodobnejši, s prednjim pogonom. Ali bo tudi boljši?



Motor v letih: po tistem, kar vemo o novem kadettu, mu bo odklenalo tako kot celemu avtomobilu

je namreč do hitrosti 80 km na uro precej živahen avtomobil, to pa pomeni, da je v mestnem prometu in na krajših poteh, kjer ni priložnosti za večje hitrosti, dovolj živahen avtomobil. Sapa mu poide v zgornjih območjih, še posebej, če je polno obremenjen. Rekel bi, da je ta avto še najbolj zadovoljen z voznikom in kvečjemu še z enim sopotnikom. V takšnem primeru sta tudi onadva zadovoljna z njim.

Je pa res, da kadett 1,2 ni namenjen dirkačem in da ponuja drugačne sorte užitek; z roko na prestavni ročici lahko razvajo lenarite, ugoden navor v ugodnem območju je za razmeroma lahko limuzino dovolj prilagojen zahtevam po prožnosti. Tudi meritve prožnosti (v četrti prestavi od 40 km na uro dalje) in prevozenega kilometra brez zaleta (start z mesta), sta tako bližnji, da prožnosti temu motorju res ne gre odreči.

Seveda pa to ne sme biti po-tuha tistim, ki pogostokrat zaidejo v nevarna prehitvanja. Kadett vas bo le stežka izma-ljal iz škarij! Tretja prestava je premalo odločna, konji se v takšnem primeru upehajo! Tveganje je le za drzne glave!

POSKOČNA TOGOST

Tudi tole morate vedeti vna-prej: kadett rad pokimava — če je cestišče gubasto ali če morate nenadoma ostro za-vreti — njegov zadek pa srčka-

Tehniški podatki

Motor: štiritalaktni – štiri-valjni – vrtni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 79 x 81 mm – gibna prostornina 1196 kubikov – kompresija 7,8:1 – največja moč 50 KM (36,8 kW) – DIN pri 5600/min – največji navor 8,0 kpm (79 Nm) pri 3400/min – ročična gred v 3 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – blok in glava iz sive litine – enojni padotočni uplinjač solex – ročni čok – mehanska črpalka za gorivo – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 36 Ah, alternator 630 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokoltna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na tleh – platišča 5J x 13, gume 155 SR 13

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, dvojna prečna vodila, vijačno vzmeti, stabilizator, teleskopski blažilniki – zadaj toga prema na vzdolžnih vodilih, Panhardov drog, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, servo, kolutne spredaj bobnaste zadaj, ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato levitvo

Mere in teže: dolžina 4,124 m – širina 1,570 m – višina 1,375 m – medosna razdalja 2,395 m – kolotek spredaj 1,300 m, zadaj 1,301 m – najmanjša razdalja od tal 0,15 m – rajdni krog 9,5 m – teža praznega vozila 805 kg – dovoljena skupna teža 1205 kg – prtljažnik 378 litrov (uporabna prostornina 300 dm³) – posoda za gorivo 44 litrov

Zmogljivosti (naše meritev): največja hitrost 134 km na uro – pospešek z mesta do 100 km na uro: 21,1 s – poraba goriva 9,6 litra na 100 km



no poskoči, največkrat tedaj, ko je to najmanj potrebno.

Avtomobili s togo zadnjo premo še zmeraj dišijo po športu, čeprav je že dolgo res, da je takšna športnost štorasta, težavna za vođenje in neučinkovita. Seveda pa je vse skupaj na moč odvisno tudi od obtežbe. Kadar so v avtomobilu štirje potniki, zadetek počepne, kadett pa se obnaša, kot bi zadnji gumi izgubili zrak. Zadek ne odskakuje, ampak opletal Zalo hitro vijuganje lahko povzroči, da avtomobil »uide« vozniku iz rok – potem pa je, kar je! Gugajoče spodnašanje ni všeč ne vozniku ne spopitnikom. Čisto druge sorte avto postane, če ste sami v njem. Zadek se prelevi v veseljaški del vozila, ki odskoči z vsake grbe na cesti, a ga je pravzaprav zabavno voditi po ovinkih.

S tri in pol zavrtljaja od ene do druge skrajne točke je volan prijetno neposreden, da vseeno še dovolj lahkoten, da avto zasučete, kakor želite. Igračkanje z ročno zavoro, ki prijemlje na zadnji kolesi pa ponovi prizore z nastopa »Hell Driversov«. To, da tudi oni radi vozijo ople, je pri tem verjetno dolgo naključje. Resda je za drizne vožnje motor prešibak, saj bi voznik potreboval največ moči prav v tretji prestavi, še posebej, če je bil pravkar pogumen in je kadetta spravil v drsenje. Ampak, saj pravim, kadetta verjetno ne boste kupili za to, da boste zganjali cirkus. Za vožnje v službo in na družinske izlete je pa po svoje zelo dober avto.

Približno tristo litrov uporabne prostornine v prtljažni-



Majhen, ampak uporaben prtljažnik: kolo je ob strani, posoda za gorivo pa za zadnjim naslonjalom

ku je dovolj, da vanj zložite počitniško prtljago, pri čemer ostane rezervno kolo vedno na dosegu rok in ga je zlahka moč izvleči. Oplov sistem – en sam ključ za vse – je zelo pripraven le dotle, ko ste ključ zaklenili v prtljažnik in morate peš domov, po drugega, na »našem« avtu pa so bile ključavnice tako zelo »trde«, da smo že iz strahu, da bi se ključ utegnil zlomiti, nosili s seboj še enega. Ključ, ne avto!

Naj bo tole torej hvalnica ob navku! Kadett je tudi po dolgih letih »službe« vestno in spretno narejen avtomobil. Resda je le skromen Oplov primerek, če ga postavite ob bok modernemu senatorju iz iste hiše, je pa tudi dovolj znan in priljubljen, da mu dobrega minulega dela ne gre očitati. Kdor se hoče voziti ravno z oplom, se bodo dovolj dobro

vozil tudi v kadettu – res pa je, da pri tem ne bo vzbujal zavistnih skomin. In prav lahko se zgodi, da bo kdo od zagrehtih zaljubljenecv v ta model skrivaj potočil solzico, kajti kdo ve, kakšen bo kadett z vsem v nosu. Celo porschejem se je zgodilo, da so se tik pred dokončnim slovesom vrste zanje podaljšale, da bi dobri (športni) časi prekmalu ne minili...

Opel kadett, takšen kot je bil na testu, stane pri nas z devizami vred nekaj več kot 220 tisočakov. Zalostna pri tem je misel, da je marsikje na svetu za enak denar mogoče kupiti dosti boljši avtomobil. Čeprav je res, da kadett sploh ni slab!

MARTIN ČESENJ
foto: JANEZ ZRNEC