

Obilica različnih opelov ne meša le kupev, ampak tudi preskuševalce avtomobilov. Ko bi hoteli testirati vse opelje, ki jih zdaj prodajajo, bi imeli vse leto dovolj dela. Ker pa so si mnogi zelo podobni, bo dovolj, če si podrobneje ogledamo le nekatero.

Iz spolne družine kadetov smo si izbrali rally 1,9 S, ki se nam zdi najbolj smel avto med vsemi opelji. Opel je prva nemška tovarna, ki je v majhnem avto namestila malo dane dvolitrski motor; natančneje, v komaj 4105 milimetrov dolgi in 925 kilogramov težki kadet so namestili 1,9-litrski rekordov motor.

Sveda je kadet 1900 močan, celo tako močan, da voznika ni sram napadalnega naličja — črnih črt in motno črnega pokrova motorja. Je kar zabavno, ko opazujete dolg nos voznika limuzine srednjega razreda, ki ste ga prehiteli na klancu, in marsikdo misli, da se mu je pokvaril merilnik hitrosti, ko ga prehitite s kadetom, pa je njegov kazalec na 150. Mnogi mislijo, da jih je prehitel snorec s friziranim motorjem.

Pa ni res 1,9-litrski rekordov motor s specifično močjo 47 KM na liter sploh ni športni motor, ampak robusten kmet, ki mu s mirnim smreem prerokujemo dolgo življenje. Avtomobilu so zrastle krila, ker je tako lahek, zakaj 925 kg težki avto poganja 90 konjev, se pravi vsak konj 10,3 kilograma — to je že značilnost športnega avtomobila.

Sveda kmalu opazite, da motor ni športen. Tih teče, in odlika je predvsem prožnost, ne pa želja, da bi se rad hitro vrtel. Z rallyjem lahko po mestu skoraj vedno vozite v četrti, če hočete, in pri prehitovanju je le redkokdaj treba prestaviti navzdol. Celó če vozite tako, kot bi tekmovali na rallyju, se skoraj ne spiacja motorja gnati bolj kot s 6000 vrtljaji v minuti. Tudi ne gre, ko pa ventili ne prenesajo več kot 6300 vrtljajev v minuti.

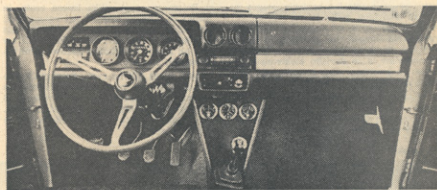
ZA NEDELJSKE DIRKACE

Tudi menjalnik je dobil rally od rekorda — odlično se prestavlja. Prestavna razmerja pa po naši sodbi niso najbolje izbrana, vidi se namreč, da so jih izračunali za veliko težji avto.

Motor, ki so ga konstruirali za veliko limuzino, pa ima prednost, da ne porabi preveč goriva. Zmerni vozniki ne porabijo več kot deset litrov na 100 km, pa tudi če iz motorja iztisnete vso moč, ne boste porabili več kot petnajst litrov. Za tako velik motor pa se nam zdi premahjen kadetov rezervoar, v katerega gre le 40 litrov goriva.

Na nobeni črpalki se nismo ustavili, da nas vozniki in tudi mehaniki ne bi spraševali, ali se kadet dovolj dobro drži ceste, da je vožnja s tako močnim motorjem še varna. Pogledali smo jim v oči in dejali: »Da!«

Kadet je tudi s težjim motorjem še vedno zelo nevtralen, v ovinkih je treba le malo dodajati volan. Da se bolje drži ceste, pomagajo trše vzmeti in bližiki pa



pasaste gume. Voznik lahko rally vedno obvlada, je pa vzmetenje zaradi tega tako trdo, da je vožnja neudobna.

Všec nam je nova zadnja prema, ki jo vodijo vzdolžne nihalki in Panhardov drog, optra pa se na vijake vzmeti.

Avto je zelo okreten, saj je volan izredno neposreden, in pravi veselje je voziti po mestu.

Rally kadet: je slej ko prej pobarvan tako, da se poškopljen z blatom zdi kot dirkač, ki se vrača z napornega rallyja.

Tudi notranjost je stekmovalna, saj so na armaturo plošč tudi merilnik hitrosti, ampermeter, merilnik pritiska olja in ura.

Če k vsemu temu pristajemo še halogenske žaromete, petociska plastična in pasaste gume, se nam zdi, da dobi za šport navdušen voznik z rally kadetom 1,9 veliko za svoj denar.

Za tekme pa si tega avtomobila ne bi kupili. Zakaj tekmeča v njegovem razredu sta BMW 911 in porsche 911.