



test

OPEL RALLY KADET 1,9 DIVJAK S ČRTO

Tom Pleterski

Cena: 6.948 DM in 19.705 din

Zavarovanje:

kasko: 1.258,70 din

jamstvo: 315 din

Cestnina: 250 din

Zastopnik: Avtotehna,

Ljubljana, Titova 25

Vozilo nam je dal za test

»GM Austria«, Dunaj

v Evropo — si kupec lahko izbere tudi kadet rally z 1,9-litrskim motorjem, ki je po naši sodbi Opelov najbolj značilni predstavnik nove šole velikih motorjev v majhnih škatlah pa tudi najboljši sad privedanjan tovarne iz Russelsheima, da bi dala svojim avtomobilom tudi športne značilnosti. Rally kadet z 1,9-litrskim motorjem (na voljo je namreč tudi rally kadet z 1,2-litrskim motorjem) je med vsemi opil — upošteva tudi prav tako športna rekord sprint in commodore GS — najbolj športen in najbolj predrzen, čeprav bi po samem videzu sklepali, da je športnik po silie, kot smo zapisali za rekord sprint, so se predsojdi razblinili, ko smo sedli za volan in zapeljali na cesto. Rally kadet je namreč od vseh Opelov — najmanj opel.

Ijubitelju športne vožnje, ki mora misliti na svoj šep in vsakdanje potrebe po navadnem avtomobilu, ki naj bi bil tudi kolikor toliko prostoren, ni lahko. Močni avtomobili so največkrat tudi veliki in predvsem dragi, pravi športni avtomobili pa dragi in uporabni le za športno vožnjo. Tako je videti združitve velikoserijskega avtomobila spodnjega srednjega razreda — tak je kadet v osnovni izvedbi — in športnih lastnosti, ki jih vsebuje velik motor, povsem posrečena.

Športni »make up«

Kadar voznik znavadnega avtomobila v vzratnem ogledalu zagleda značilno masko BMW, mu je povsem razumljivo, da bo naslednji hip zagledal tudi zadek BMW. Toda na moč presenečen bi bil, če bi ga, na primer, pri 150 km na uro na hitrih avtomobilskih cestah onstran meje prehitel kadet — čeprav s kupe karoserijo. Da si drugi vozniki ne bi belili glave, od kod kadetom taka hitrost, kadete rally že v tovarni obeležijo s posebnimi znaki. Že od daleč vidne črne površine na pokrovu motorja in črte ob strani ter na zadku karoserije opozarjajo okolice, da nima opraviti z navadnim kadetom. Poleg tega motna črna barva na pokrovu motorja ne odbija svetlobe, kar smo zelo cenili, ko smo vozili proti soncu.

Kar zadeva obliko karoserije, sta za rallye kadet na voljo dve: kupe in LS kupe. Za obliko LS — tako vozilo smo testirali — je značilen nekoliko odsekan prehod strehe v zadek. Prav takšno obliko ima tudi kupe opel olympia.

Čeprav se oblika in sopozorilne barve — tudi dvojna izpušna cev in športna plastična — rally kadetu kar dobro poda, jo, na zunanji videti športno okrasen seri

ki avto. Slučajni opazovalec, ki ne ve, kaj pomeni komaj vidna oznaka 1,9, z večjim spoštovanjem sodi o rally kadetu, ko s očelca notranjost.

Ves prostor za potnike je prevlečen s črnim umetnim usnjem, prav tako sedelišča in armaturna plošča. Veliki meri okusa dela družbo športna oprema armaturne plošče in oplate osrednjega nosilca. Tri lične srednje velike okrogle instrumente — v čem so združeni termometer, merilnik goriva in kontrolne lučke, druga dva pa sta merilnik hitrosti in merilnik vrtljajev — dopolnjujejo trije manjši prav tako okrogli instrumenti na oplati — ampermeter, ura in merilnik pritiska olja. Merilniki na armaturni plošči so pregledni, mali trije pa so namenjeni Japončkom — brez pravega razloga so potisnjeni predalci, in voznik se mora skloniti, če hoče sedeti, kaj se dogaja z akumulatorjem ali s pritiskom olja. Poleg odprtini za dovajanje zraka na vetrojno šipo sta v sredini armaturne plošče dodatni okrogli odprtini, skozi kateri pretoka zrak neodvisno od ogrevanja in zrčenja. Obe odprtini je moč povsem tesno zapreti. Da zrak kabino tudi zapuška, skrbijo rešbe ob zadnji šipi pa tudi stranska okna zadaj je moč izmakniti. Ogrevanje in zrčenje pomaga ventilator z dvema hitrostima. Nič kaj pogoda nam niso bile štiri, druga ob drugo zamešane tipke na levi strani armaturne plošče. Ponosi se nam je večkrat zgodilo, da smo namesto da bi izklopili brisalnice (dve hitrosti), ugasnili osvetlitev instrumentov ali pa se kako drugače zmotili pri prižiganju luči.

Kot se za športni avto spodobi, ima rally kadet športen volan — vendar je lesena obroč volana narejen iz umetne snovi — in športno prestavno ročico in tunelu med sedešema, za njo pa postrani ob voznikov sedež nameščeno ročico ročne zavore.

Da pri opremi niso skoparili, dokazuje tudi naprava sbrisi perie vetrne šipe, ki jo voznik vklopi s pritiskom na pedal v levem kotu.

Sodimo pa, da v kadetu ni dovolj prostora za odlaganje drobnarij. Poleg majhnega predala pred sopotnikom bi pred voznikom ugajala polička levo pod volanom.

Robat trdonja, toda uboglji

Ko smo se v uredništvu pogovarjali o udobju v kadetu, smo imeli majhen prepri. Kadet je namreč strda avto. Za tak vtis so najbolj krivi tačo vzmetenje in majhni trdi sedeži, ki pa v ovinkih niso nič kaj športni, ker voznika slabo držijo. To pomanjkljivost smo odpravili tako, da smo si nekoliko tesneje pripeli varnostne pasove (pritrdjeni so v treh točkah in držijo čez pas in prsi). Športniki med našimi preskuševalci sodijo, da je treba rally kadet jemati za športen avto, zato jim je bila robustnost všeč. Z zagovorniki večjega udobja pa so si bili edini, da pred njih sedežev — vsaj kar zadeva voznikovega — ni moč potisniti dovolj nazaj, da bi lahko vozili s stegnjemimi rokami. V tovarni so po vsej verjetnosti bolj mislili za potnike na zadnjih sedežih, ki imajo tako več prostora za kolena. Čeprav je zadnja klop normalno velika, ni nič bolj prostorna kot v kakem drugem vozilu kadetovega razreda (pri tem mislimo na osnovni model 1100 kubikov). Hitri zadek onemo-

goča večjim potnikom, da bi zadaj sedeli s kiobukom na glavi.

Ob trdem udobju sedenja pa kadet navse rade volje sledi voznikovim ukazom. Zelo neposreden volan (tri obrate od skrajne leve do skrajne desne) teče mehko, kot bi mu pomagal servomehanizem, preostvajanje pa je zelo natančno. Nič manj ubogljiiva niso pedala. Voznik ima res občutek, da je kot v pravem športnem avtu v neposrednem stiku z vozilom in po za sluzi trdega odvoaja, tudi s cesto. Preveč čuti udarce, ki jih pobere volan na slabi cesti.

Kadetova kupa karoserija prepušča, da bi voznik videl zadnji rob vozila, zato je na centimetre natančno parkiraje od visno od voznikovega občutka, pregled na prej pa je odlični.

Ko smo še pri preglednosti, naj omenim, da smo bili zadovoljni z močnimi kadetovimi lučmi čeprav naš testni avto ni bil opremljen z dodatnimi halogenskimi žarometoma, ki sicer spadata k opremi rallyja.

K posrečenemu kompromisu med športnim značajem in vsakodnevno uporabnostjo sodi tudi primeren prostor za prtljago. 460 kubičnih decimetrov prtljajnega prostora v zadku je več kot dovolj.

Spet volk — toda miren

Motor, ki zmore 90 KM, v slabih 900 kilogramov težki karoseriji, naredi iz kadeta svolka v ovčji koč. »Volk« pa je v resnici robusten, mirno in tiho tekoč 1897 —kubični rekordov motor, ki sam po sebi nima pravih športnih ambicij. Največjo moč doseže pri 5000 vrtljajih v minuti, a se rad vrti le do 6000 vrtljajev. Kljub v glavi nameščeni odlični gredi in superkvadratnemu razmerju vrtnice in gibca — 93,0 x 99,5 mm — začnejo ventili pri večjem številu vrtljajev negotovati. 6300 vrtljajev je zgornja meja. Vrtenje nad 6000 vrtljajev pa je, celo če voznik želi voziti še tako športno, odveč. Pospeški so odlični že pri precej manjšem številu vrtljajev. Car dobrih pospeškov rallye kadeta izvira namreč iz velikega razvora 14,9 kpm (DIN), ki je tako rekoč stalen v območju od 2500 do 3100 vrtljajev v minut, svoj delež pa ima tudi nizko prestavno razmerje na zadnji osi. Dobra stran takega izračuna prestav je tudi, da kadet skoraj ne opazuje oigih ne prestrnih vzpetin, ki jih preskoči

kot za šalo v veliko začudenje voznikov mnogo bolj uglednih avtomobilov. Merilnik vrtljajev, ki v območju največje hitrosti zaide v prepovedano področje, pa zgornjoro kaže tudi slabe lastnosti takega prestavnega razmerja. Velik navor v spodnjem območju vrtljajev tudi zagotavlja, da je motor zelo prožen in v četrti prestavi brez sunkov pospešuje od 40 km na uro naprej. Pri vožnji z nizkim številom vrtljajev pa je glasen prenos moči od motorja na zadnji kolezi, zato smo po mestu — čeprav bi, kar zadeva motor, lahko vozili v četrti — najrajši vozili v tretji prestavi.

Meritve porabe so pokazale, da kadetov motor ne počre veliko niti pri športni vožnji. Ko smo peljali v Poreč s povprečno hitrostjo 82 kilometrov na uro, smo porabili 11,6 litra goriva super na 100 kilometrov, na povratku ponosi pa — na cesti je bilo malo voln in smo le redko ostro prehitvali — smo ob večji povprečni hitrosti, 94 kilometrov na uro, porabili le 10,6 litra goriva na 100 kilometrov.

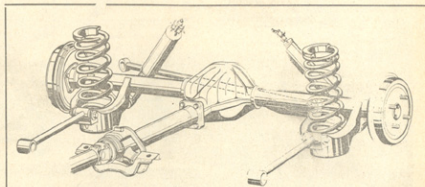
Sodimo, da motor v kadetu, katerega voznik se izogiba prepovedanega polja vrtljajev, ne zahteva veliko nege in da ima oplovo tradicionalno dolgo življenjsko dobo.

Motorju lahko zamerimo le to, da pri pospeševanju početa za trenutek zastane. Po vsej verjetnosti nekoli »zamuja« uplajenje.

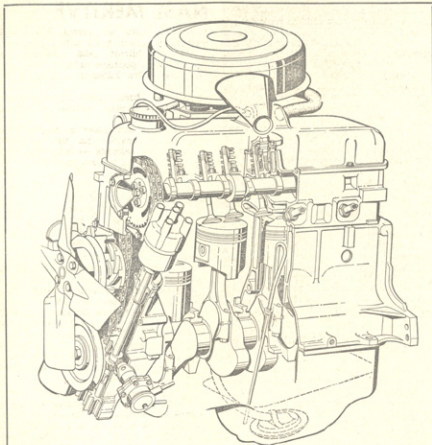
Hitrih nog nackrog

Prednosti močnega motorja se izkažejo v vsakem primeru. Če vozniku ni do ostre vožnje, lahko vozni ravnodušno, in nevarnega položaja se lahko z lahkoto reši — če vanj sploh zaide, saj, na primer, pri prehitavanju nima nikakršnih težav. Kdor vodi hitro, to lahko počne, ne da bi ogrozil okolice — če mu seveda konjske moči ne stojijo v glavo in pozabi na svoje sposobnosti.

Oplovi iznenjiri šo sicer lani jeseni vrgli med staro šaro listnate vzmeti zadnje preme in jih nadomestili z vijajnicami, ki omogočajo večjo stabilnost. Vijajnica vzmeti so praviloma tudi mehkejše in boljše blažijo sunke — tega pa ni pri kadetu rallye, ki ima podrozje ojačeno in trdo. Udobje je šlo na žrtvino stabilnosti. Toga prema — čeprav izpopolnjena z vodilji, zgolbi in Panhardovim drogom, pa je še vedno toga prema in ima svoje znane



Toga zadnja prema vseh kadetov je od lanske jeseni oprta na vijajčne vzmeti. Za natančno vodenje zadnje preme skrbijo vzdolžne nihalki, centralni zglob na kardanski gredi in Panhardov drog.



1,9-litrski oplov motor z vrtno 90 mm in kratkim gibom 69,8 mm zmoro 90 KM (DIN) pri 5100 vrtljajih v minuti. V glavi nameščena odlična gred krmilil ventile s posredovanjem kratkih dročnikov in nihalnik. Visoki vrtljaji pa motorju le ne godijo. Pri 6000 vrtljajih motor opozarja s spremenjenim zvokom, da bodo ventili pri 6300 vrtljajih izgubili pravilna ritmi. Motorjeva domena je prožnost — navar je največji (14,9 kpm) v območju med 2500 in 3100 vrtljaji v minuti.



Naš testni rally kadet je imel karoserijo s hitrim zadkom »kupe LS«. Izdelujejo pa tudi nekoliko drugačno karoserijo »kupe«. Kljub na pol športni karoseriji pa je v kupeju toliko prostora kot v limuzini. Tudi prtljžnik je neokrnjen.

muhe. V dolgih neostrih ovinkih rally kadet kaže željo po dodajanju volana — pa ne preveč. Skoraj bi lahko rekli, da je nevtralen. V ostrih ovinkih pa pri hitri vožnji toga prema začne drseti, toda enakomerno, poskakuje le na zelo valovitem asfaltu. V ovinku se pri grobem dodajanju plina v drugi prestavi pojavi še »power slides« — spodrsavanje pogonskih koles zaradi močnega navora. Vse značilnosti se seveda stopnjujejo na makadamu in na spolzki cesti.

Pa bomo za rally kadet vendar napisali, da se v ovinkih zelo dobro drži ceste. Neposreden, navdse zhitere volan rally kadeta je namreč vreden subnega zlata. Vsakršno nepravilnost s smeo z njim bliskovito popravljali, pomagali pa smo si sveda tudi z močjo motorja. Voznik, ki je vsaj malo vajen športne vožnje, se kadeta hitro privadi in se v njem počuti varnega in samozavestnega. Brez nevarnosti dovoli, da avto drsi skozi ovinek. Drsenje je namreč že na poprečnem asfaltu posvem enakomerno. V ostre serpentine pa smo kadet v drugi prestavi potisnili kar s »power slides«, pri čemer volana skoraj ni bilo treba zavrteti. Lahkota, s katero smo športno obvladali muhe kadetove toge preme — nalašč smo zapisali »muhe« in ne napake — nam je pregnala želje po drugačni legi v ovinkih.

Za ognjivite voznike

Rallye kadet je serijsko opremljen z najboljšo obutvijo. Continentalove »snike« pasate gume 155 SR 13 na širokih platiščih 5J x 13 so po naši sodbi zelo dobro prilagojene podvožju.

Na ravni cesti kadet zvesto sledi smeri, bočni veter ga sicer nekoliko stres, iz smeri pa ga ne spravi.

Prav posebno veselje smo imeli, ko smo se s kadetom prebijali skozi gost mestni promet — doma in v tujini. Odlični pospeški in neposreden volan naredijo iz majhne, naprej preglednega vozila nenevarno, izredno okretno igračko.

Kdor močno pospešuje in vozi hitro, mora pogosto močno zavirati. Kadetove zavore — spredja kolutne — nalogo dobro opravljajo. Voznik pa se mora sprizniti s slabimi lastnostmi toge zadnje preme pri zelo grobem zaviranju — posebno v ovinku zadek rad zapleše.

»Divjak s črtos« in avto, ki bi ugajal vozniku brez športne žilice. Saj ima rally kadet pravo seno šele v vožnji, za kakršno je naraven. Pa na cestah včasih le srečujemo voznike v majhnih avtomobilih s močnimi motorji, ki pa ne vedo, kaj z njimi početi. Kupovati avto samo zaradi športne opreme ali oblike in pustiti, da številni zrečki pod pokrovom motorja vse čas dremljejo, je nesmiselno. Toliko bolj, ker svolcjes, čeprav majhni, stanejo več kot večji, toda krotki avtomobili s manj moči in več udobja. Večji motor je seveda drag tudi zato, ker po nakupu avtomobila tudi vsi drugi »dejavnik« segajo v lastnikov žep po številni kubičnih centimetrov.

Kljub prizadevanju tovarn in prometnih strokovnjakov po svetu so prednosti močnih motorjev naletele na gluha ušesa davnih avtomobil in zavarovalnic, čeprav so majhni močni avtomobili, kakršni je rallye kadet, najvarnejši — ob veliki meri veselja.

NAŠE MERITVE

(Testni avto je prevozil 8900 kilmetrov, na našem testu 2350 kilometrov)

Največja hitrost 166,6 kilometra na uro (merjeno poprečne zadnjih dvesto metrov, zalet dva kilometra, poprečne štiri hitrosti)

Kilometer brez zaleta 33,0 sekunde — hitrost zadnjih petih metrov 147 kilometrov na uro.

Prožnost: (kilometer z začetno hitrostjo 40 kilometrov na uro v četrti prestavi) 34,1 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 145 kilometrov na uro

Pospeški:

- ▷ 0-40 km na uro: 2,8 sek
- ▷ 0-60 km na uro: 5,0 sek
- ▷ 0-80 km na uro: 7,8 sek
- ▷ 0-100 km na uro: 11,8 sek
- ▷ 0-120 km na uro: 15,9 sek
- ▷ 0-140 km na uro: 26,1 sek

Poraba goriva

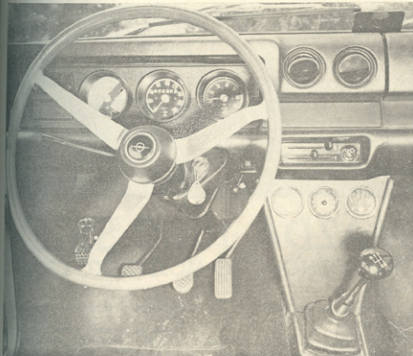
▷ na potovanja: najmanj 9,7 litra na 100 km, največ 12,7 litra na 100 km (hitra vožnja po ovinkastih cestah Gorenjske, pogosto ostro pospeševanje). Na avtomobilski cesti: 10,4 litra na 100 km (povprečne 123 km na uro) oziroma 13,0 litra na 100 km (poprečne 142 km na uro)

▷ po mestu: najmanj 11,2 litra na 100 kilometrov, največ 13,0 litra na 100 km.

▷ **poprečna poraba pri testnih vožnjah:** 11,4 litra na 100 km.

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 40 — res. hitrost 34,6 km/h
- ▷ kazalec na 60 — res. hitrost 55,6 km/h
- ▷ kazalec na 80 — res. hitrost 75,2 km/h
- ▷ kazalec na 100 — res. hitrost 94,8 km/h
- ▷ kazalec na 120 — res. hitrost 113,2 km/h
- ▷ kazalec na 140 — res. hitrost 132,4 km/h



Za svojo ceno daje rally kadet največ športne opreme: merilnik vrtljajev pred volanom, merilnika pritiska olja in polnjenja akumulatorja na oplati srednjega nosilca, športno nastavno ročico in volan iz imitacije lesa, ki je varnejša kot pravi les, ker se ob trčenju ne zlomi v ostre kose. Ze v tovarni namestijo v rally kadet trikotne varnostne pasove.

OPHEL RALLY KADET 1,9

VIDEZ	9	Nekoliko okoren kupe, a vendar skladen. Posrečeno je okrašen s črnimi površinami na pokrovu motorja in v vzdolžnihi črtami ob straneh. Brž opazimo, da je izdelan na osnovi serijskega avtomobila.
PROSTORNOST	7	Za štiri osebe. Prostora kot večina avtomobilov srednjega razreda. Zelo velik prtljajnik.
UPRAVLJANJE	10	Lahek, zelo neposreden volan omogoča zelo hitro popravljanje napak. Dober menjalnik s športno nastavno ročico. Ubojčljiva pedala.
OPREMA	9	Bogato opremljen z merilniki. Srednje natančen merilnik hitrosti. Trije merilniki nerodno postavljeni, ni poličke za drobnarije pri volaniku.
VIBLJIVOST	8	Ni dovolj pregleda nazaj, zato je parkiranje netočno. Pogrešali smo luč za vzvratno vožnjo. Zelo veliko pregleda naprej.
NAJVEČJA HITROST	10	Zelo hiter avto. Odličan na dolgih položnih vzpetinah avtomobilskih cest. Med serijskimi avtomobili svojega razreda ima malo tekmecev. Priporočljiva trajna hitrost je manjša od največje.
POSPEŠKI	10	Pospešuje kot športen avto. Velik navor pri nizkih vrtljajih omogoča dobre pospeške tudi brez siljenja na mejo dovoljenih vrtljajev.
PORABA GORIVA	9	Za svoje zmogljivosti ne porabi veliko, ker je karoserija lahka in dokaj aerodinamična. Do srednjih hitrosti porab kot avtomobil z veliko slabšimi motorji.
LEGA NA CESTI	9	Zadnja toga prema je natančno vodena in enakomerno drsi. K boljši legi pripomore odlični volan. Slaba pri zaviranju v ovinku.
UDOBNOST	7	Trdo vzmetenje, trdi sedeli. Premajhna možnost pomikanja prednjih sedežev. Dobro ogrevanje in prezračevanje.
MOTOR	8	Trpežen, prožen motor. Ne mara visokih vrtljajev, ko najprej postane glasen, zatem spodbujajo ventili.
ZAVORE	10	Dobre zavore, zadaj bobnaste, spredaj kolutne s servo ojačevalnikom zavorne moči. Odporne proti pregrevanju.

TEHNIČNI PODATKI

MOTOR: štirivaljni — štirikratni — vrstni, vrtni in gib 52 x 59,8 mm — gibna prostornina 1897 kubnihov — kompresija 9:1 — največja moč 90 KM (DIN) pri 5100 vrtljajih v minuti (102 KM (SAE) pri 4600 vrtljajih) — največji navor 14,9 kpm (DIN) pri 2500 do 3100 vrtljajih — srednja hitrost baha pri 5100 vrtljajih v minuti 11,9 m/sek — ročična gred v petih letajih — odmična gred v glavi — vodno hlajenje s črpalko in termostatom, v hladilniku 5,7 litra vode — tlačno mazanje, v kartterju 3 litra olja — padočni uplinjeni solex 32 DIDTA-4 — mehanična črpalka za gorivo — akumulator 12 V, 44 amperiskih ur — alternator 500 wotov.

PRENOS MOČI: motor spredaj, pogon zadnj kolesi — enokobuzna suha sklopica — menjalnik s štirimi sinhroniziranimi prestavi — prestavna razmerja: I — 3,420 : 1, II — 2,156 : 1, III — 1,366 : 1, IV — 1 : 1, vzvratna — 3,317 : 1 — prestavna ročica na tleh — posaste gume 155 SR 13 na platiščih 5 J x 13 — pritisk zadaj in spredaj 1,7 atm (pri toliki obremenitvi oziroma za hitro vožnjo na avtomobilski cesti 1,9 atm).

VOZI: kupe na štiri osebe — dvoje vrat — samonosa karoserija — prednji kolesi na posamičnih obesah, prečna vodila, prečna listnata vzmet — zadaj; toga prema, centralni sglod na kardanski gredi, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, panhardov drog spredaj in zadaj hidravlični teleskopski blaziniki — volan na sobasto letav — dvokotne hidravlične zavore — spredaj kolutni, zadaj bobnasti — ojačevalnik zavorne moči na prednji kolutni zavori — mehanska ročna savora za zadnji bobni — posoda za gorivo 40 litrov.

MERE IN TEŽE: dolžina 4,162 metra, širina 1,573 metra, višina 1,405 metra — medosna razdalja 2,418 metra — širina kolesne kolone 1,252 metra, zadaj 1,276 metra — notranja širina: spredaj 1,276 m, zadaj 1,345 m — radijni krog 10,5 metra (tri zavrtljiva volana od skrajne leve do skrajne desne) — teža praznega vozila 890 kg, največja dopustna teža 1200 kg.