



Rogers Søgaard prøvekører den nye Opel Kadett:

Vellykket mini-Rekord

Den nye Kadett er som sine forfædre den pæne, anonyme familiebil. Teknisk set er der intet mærkværdigt ved den.

Det skulle da lige være, at man har fået en så stok-konservativ konstruktion til at køre så godt!

■ ■ ■ Atter lykkedes det Opel at få et sæt bundtrivielle specifikationer til at smelte sammen i en sober og harmonisk bil: Den nye Kadett.

Her er intet med forhjulstræk, tværvendt motor, vand i fjedrene eller knaster på toppen. Ingredienserne afviger ikke meget fra, hvad vi kender fra forgængeren, og hvor noget er ændret, har man i alle tilfælde ikke begivet sig ind i ukendt land.

Nogen dristighed i det formæssige kommer heller ikke til udtryk i den nye slægt. Det pæne for ikke at sige det anonyme og stilfærdige går igen. Det er biler, som næppe vil få mange til at dreje hovedet af led.

Et af de punkter, som virkelig havde forældet den gamle Kadett, var det dårlige forhold mellem ud- og indvendi-

ge mål. Et minus som mere og mere kom i rampelyset, fordi den gennemlevede en periode, hvor det har sprudlet med Is-ignis-inspirerede biler, dem med tværvendt motor og forhjulstræk. En konstruktionsform, der giver langt bedre pladsudnyttelse end med den traditionelt langsliggende motor og baghjulstræk à la Kadett.

Med den nye lille-Opel er det dog trods uændret byggemetode lykkedes at skaffe et nummer større plads i kabinen inden for stort set samme ydermål. Grundfladen er nemlig kun vokset fra 6,45 til cirka 6,48 m².

Der er lidt mere plads i længderetningen og hele 8 cm mere i skulderbredde takket være indførelsen af buede sideruder. Bagagemæssigt hører Kadetten fortsat til de mere





Den fjedrer komfortabelt, lyder af lidt, styrer præcist og står sikkert på hjulene, men bremserne i de billigere modeller kunne vi slet ikke forlige os med.

rundhændede i sin klasse med 378 liter volumen i sedanen og 385 liter i coupéen.

Ingen rekord i rummelighed

Når det er sagt, er det på tide at tage Opel-postulatet om, at Kadetten er konstrueret med henblik på at sætte en ny standard for rummelighed, ved vingebenet.

Det er muligt at målsætningen virkelig tog så højt et sigte, men det færdige produkt blev i så fald ikke noget plet-skud. I forhold til sine ydre mål er den nye Kadett ikke nogen udpræget rummelig bil. Snarere tværtimod. Men det er et punkt, som jeg skal vende tilbage til i tørre millimeter, når vi har haft vognen til test herhjemme og dermed haft

lejlighed til at Autograph- »røntgenmåle« den.

Foreløbig har jeg under det første møde med Kadetten på Opel-testbanen ved Dudenhofen kunnet fastslå, at jeg næsten kan opnå en god kørestilling, men at 2-3 haks længere tilbagekøring af førersædet ville have befordret en mere afslappet benstilling med fuld lårstøtte.

Er forsæderne skudt helt tilbage, er pladsen bagi ganske dårlig. For at kunne sidde anstændigt der, måtte forsædet 2-3 hak frem. Hovedhøjden bagi slår lige til for min højde i sedanen, men slet ikke i coupéen, der »til gengæld« giver lidt mere bagageplads.

I takt med foreøgelsen af kabinestørrelsen er der også indført 25 % større glasareal. Dermed har man effektivt fået

bugt med den indelukkede fornemmelse, man får i den gamle Kadett, og udsynet er naturligvis blevet bedre.

En kaskade af modeller

På bedste Opel- eller rettere amerikanermanér skydes den nye Kadett af i en hel kaskade af modeller og udstyrsvarianter, men mens disse linjer skrives er det endnu ikke helt klart, hvilke specifikationer der skal lagerføres i Danmark, så snubler jeg undervejs, beder jeg om læserens overbærenhed.

I grundtrækkene er der dog intet at tage fejl af. Karrosserimæssigt er der tre valg: Sedan med 2 eller 4 døre, coupé og stationcar, der i den forunderlige Opel-stavemåde hedder CarAVan.

Endelig er der to motorer, den 52 DIN-hestes 1,2 liter og den 60 hestes 1,2 S.

Skulle De høre snak om en 1 liter motor (993 cm³) på 48 DIN-hk, så er det faktisk rig-

tigt. Den findes, men det er en sparepræs, som er forbeholdt vore naboer mod syd, så lad os glemme den.

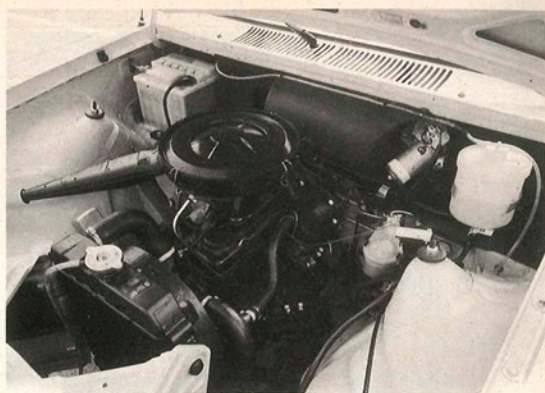
Udstyrmæssigt kan vi i sedan-familien tale om hele fire modeller. En 1,2 liter standardversion med gummimåtter på gulvet og plastic på sæderne. En lidt mere luksusudstyret 1,2 liter, der kører på 13" hjul og radialdæk, har »sportsstøddæmpere«, krængningsstabilisator bagi, større generator og kraftigere varmeanlæg, indvendigt aflåseligt motorrum og ryglænsjustering på førersædet.

Endelig rummer det danske sedan-program en 1,2 S-udgave med endnu mere udstyr, herunder el-bagrude, tæpper på gulvet, indstillelige ryglæn på begge forsæder, sportsgearstang, skivebrems foran og bremseforstærker.

Den dansk-lagerførte coupé har samme udstyr, men findes også i en mere sportsudstyret SR-udgave, der hjemtages på bestilling. Derimod er der ikke i første omgang tale om no-



▲ Bagagerummet er velvoksnet, form og adgangsforhold gode.
 ▲ L-modellerne har firkantede lygter, standardmodellen runde.



▲ Så meget tomrum, at mekanikeren næsten også kan være der!
 ▼ Selv under hårdt kurvepres krænger Kadetten kun bildt.



egen motormæssigt stærkere Rallye-model, som vi kendte det i de tidligere Kadetter.

Kører overraskende godt

Imponeres man ikke af specifikationer, så er der så meget mere grund til at betragte den nye Kadetts optræden på vejen. Naturligvis har vi ikke på en kun 50 km rundtur på en lukket testbane haft mulighed for virkelig at tage den på pulsen.

Men det jeg har oplevet bag det nye Kadett-rat, lover godt.

Tværbladfjederen foran er afløst af et traditionelt skruefjederophæng. Bag er op-hængs- og affjedringsprincipet videreført med mindre ændringer: Støddæmperne er nu lodretstillede og panhardstangen er forlænget.

Resultatet er bl.a. en affjedring, som føles langt mere komfortabel, mere »voksen« end i den gamle Kadett. Den kører tilmed mere lydløst både fra motor- og karrosserisiden.

Kører man den som de fleste »pæne« bilister gør, opdager man såmænd knap, at den stadig har stiv bagaksel. Først da vi gav den den skånselsløse knokkelprøve på testanlæggets belgiervej, tabte den fatningen i en sådan grad, at vognen virkelig kom ud af balance. På almindelig dårlig vej kom det derimod selv i sving kun sjældent til forsgere bagfra.

Styretøjet har i mange år været en Kadett-dyd, og den er prolongeret. Præcis og letgående med en udveksling, som jeg finder velvalgt for en bil af Kadettens kom ud.

Trods den ret bløde affjedring krænger den sin moderat i sving og opfører sig neutralt, tilgivende venligt selv når den udsættes for rent køretekniske overgreb. Slipper man i skræk speederen under fuldt tryk i et sving, kvitterer den med en udramatisk, svag styrehjælp bagfra. Det er kort sagt en let og sikker bil at styre rundt med.

Desværre havde vi ikke lej-

lighed til at prøve den på glat vej eller under hurtig ligeudkørsel i vind, men under sådanne forhold kan man nok med ret stor sikkerhed forudsikke, at den vil klare sig dårligere i de fleste discipliner end de fleste gode forhjulstrækere.

1,2 liter-motoren er en gammel, god kending. I basisudgaven kan den nu køres på normalbenzin, mens S-versionen ikke lader sig nøje med mindre end Super.

Motoren er så smidig, at den klarer 25 km/t i højgear, og den tager uden at kny fuld gas fra kryb fart.

Fabrikken opgiver følgende ydelsestal: Sedan med 1,2-motor: 0-100 km/t på 21 sekunder, topfart 132 km/t. Sedan med 1,2 S-motor: 0-100 km/t på 17,5 sek., topfart 140 km/t. Coupé med 1,2 S-motor: Topfart 148 km/t.

I de billigere typer er der som i den gamle Kadett en lang gearstang, som går lige i kassen. Den har superpræcise bevægelser, men i 2. og 4. gear

ligger den næsten vandret, så man faktisk løfter den op i 1. og 3. gear.

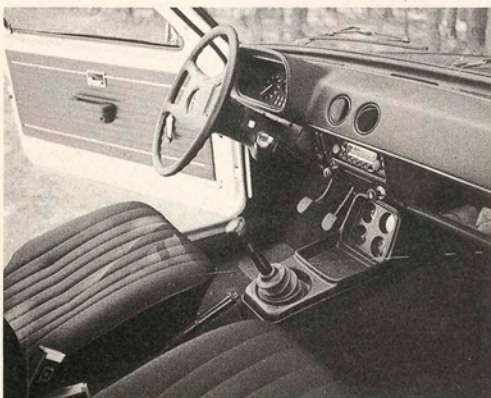
Med S-motoren får man derimod en kort, tilbagetrukket sportsgearstang, der simpelt hen giver skifteklø! Bedre kan et bundgearskifte næppe blive.

Skuffende bremses

Alle danske Kadetter med undtagelse af de S-motoriserede har tromlebremser og savner forstærker. Og jeg mener savner, for bliver produktionsvognene ikke bedre bremsende (får lavere pedaltryk) end de forserievogne, jeg prøvede, så bør vort hjemlige GM snarest muligt sætte mindst en forstærker og gerne forsikvebremses på samtlige modeller.

Der er ydermere ingen regulator til baghjulene, og så vidt vi kunne fastslå, har man for at hindre utidig baghjulsblokade lettet baghjulenes bremseeffekt så meget, at det er





◀ Kadett SR har flere instrumenter og central-instrumentgruppe.

▲ Foreløbig kommer coupéen ikke i en Rallye-udgave.

▼ 185 cm-Søgaard sidder »næsten godt« bag Kadett-rettet.

▼ Forsædet skal 2-3 hak frem, for Søgaard får benplads nok bag.



På trods af, at den kun er en smule større i det ydre, er kabinen vokset pænt. Men sammenlignet med mere avancerede biler, hæver den forholdsvise rummelighed sig ikke over det mådelige.

gået for stærkt ud over den samlede bremseeffekt.

Oven i hatten virkede testvognene hverken særlig retningsstabile under bremsning, end sige særlig modstandsdygtige over for hård behandling.

S-kadetten med skivebremseser og forstærker var i enhver henseende en langt bedre bremsende bil.

Nydeligt interiør

Efter bedste Rekord-mønster er interiøret holdt i en dejlig sober stil.

Alt nås fra en stram sikkerhedssele, men den store genialitet var ikke på færde, da betjeningsgrebene skulle på plads.

Eneste nyskabelse er, at viskerkontakten er kommet op i

blinkkontakten... som drejekontakt, så man alligevel skal slippe taget i rattet (!). Og vaskeren sidder stadig i bunden ved siden af pedalerne, som i øvrigt er forskudt til venstre for ratstammen.

Instrumenterne er anbragt højt og har tydelige, fly-designede ure. I SR-modellen får man et lavtsiddende og dermed dårligt centralt placeret instrumentpanel med endnu flere instrumenter.

Indstigningsforholdene er glimrende. Sæderne er medium, der måtte gerne have været mere lænde- og sideværtstøtte.

Med en udetemperatur på 35 grader afstod vi fra at prøve varmeapparatet, men med ud-sugningen bagi skulle luftgen-

(Fortsættes side 58)

OPEL KADETT

I TAL OG TEKNIK

Prøvevilkår: Cirka 50 km tilbagelagt på én dag på Opels testbane ved Dudenhofen.

Karosserier: Sedan med 2 og 4 døre, CarAVan med 3 døre og coupé med 2 døre.

Modeludvalg: Sedans fås i standard, to L- og én SR-udførelse. Coupé i L og SR. GM i København lagerfører dog ikke alle typerne.

Motorer: 1,2 liter og 1,2 liter S. Tal for S-motoren angives i parentes. Motoren er placeret på langs foran. 4 cylindre i række, 3 hovedlejer. Topventilet med sideliggende knastaksel. 1196 cm³, boring/slaglængde 79/61 mm, kompressionsforhold 7,8 (9,2):1. Maksimale ydelse ved 5600 o/m 52 DIN-hk (60 ved 5400 o/m). Max. drejningsmoment 8,0 DIN-kgm ved 3400 o/m (9,0 akselafved 3400 o/m). Enkelt Solex 35 PDSI faldstrømskarburator.

Transmission: Baghjulstræk med 4-trins manuel gearkasse og bundgearskifte med lang gearstang undtagen i S- og SR-typerne, hvor der er kort remote-sportsskifte.

Undervogn: Foran uafhængigt hjulophæng med korte og lange triangellarme, skruefjedre og teleskopstøddæmpere. Bagi stiv bagaksel, centralled, langsgående reaktionsarme, panhardstang, skruefjedre og teleskopstøddæmpere. På vogne med S-motor endvidere krængningsstabilisator. 2-kreds bremseser med tromlebremser ved alle hjul undtagen på vogne med S-motor, der har skivebremseser ved forhjulene.

Mål og vægt: Længde 412,5 (L og coupé 415,4 cm), bredde 157,0 cm (L og coupé 158,0 cm), højde 157,0 (L og coupé 158,0 cm). Akselafstand 241,6 cm. Sporvidde for/bag 130,0/130,8 cm. Egenvægt fra cirka 765 til 820 kg.

skal De udvide Deres horisont skulle De starte med Hella...



Mørke efterårsveje, tåge, slud, dis. Dårlig sigtbarhed. Forhindringer, der opdagges i sidste øjeblik. Udvid Deres horisont med Hella tåge- og fjernlygter. Så er de rustet til at tage enhver vejsituation, uden at nedsætte sikkerheden for Dem selv og Deres medtrafikanter.

vi harkastet lys
oversikkerheden



A/S.A. FALKENBERG 6340 KRUSÅ TLF. (041) 67 14 00
KØBENHAVNS LAGER: GUNGEVEJ 5, 2650 HVIDOVRE TLF. (01) 49 15 00

VELLYKKET MINI-REKORD

(FRA SIDE 28)

nemgangen være øget til det dobbelte, og det pustede i alle tilfælde bravt gennem friskluftdyserne.

Straks i handelen

Opel Kadett bliver samlet hos GM i København, og produktionen er i fuld gang, så salget starter formentlig i løbet af september.

Priserne var endnu ved redaktionens slutning et spørgsmålstegn, men når jeg skæver til de øvrige Opel-modeller, bliver billigste Kadett næppe at købe under 32.000 kr., mens coupéen nok skal snige sig op i nabolaget af 40.000 kr.

Dermed dumper Kadetten ned i et konkurrencemæssigt heft område, hvor der huserer prislokkere som fx Audi 80, VW Passat og Austin Maxi.

Derfor tror jeg, at det salgsmæssigt bliver knap så let at være Kadett, som tidligere. ■

71 ÅR - OG SKØNNERE END NOGEN SINDE

(FRA SIDE 33)

brunkul, og det er måske lugten fra disse laster, man stadig kan fornemme, når man sidder i kahytten.

Under fragtsejladserne havde Carl L. Larsen en fast hjælper om bord. Det var Niels Jensen, der påmønstrede allerede som dreng i 1925, og da skipperen døde i 1952 overtog Niels Jensen skibet og fortsatte fragtsejladserne, indtil Jørgen Møller kom til og købte skibet.

Denne handel indeholdt den usædvanlige aftale, at Niels Jensen skulle have lov at blive om bord og passe den daglige drift af Hilda. Nu er Niels Jensen imidlertid blevet syg og har måttet forlade skibet - for kun tredje gang siden sin påmønstring siden 1925.

Jørgen Møller, hans familie og hjælpere er alle lykkelige for Hilda og ser frem til det årlige sommertogt på ca. 4 uger. Alligevel er det sikkert kun et spørgsmål om tid, før Hilda må forlade Kalundborg. Det er ganske enkelt for stort et arbejde at holde det stolte skiv ved lige, ligesom det heller ikke er en helt enkel opgave at sejle hende.

Hvert forår bruger Jørgen Møller, hans familie og tre fuldbefarne venner al deres fritid i tre måneder på at klar-

gøre Hilda. Og så skal man endda hele tiden være over hende for at holde hende på mærkerne til sommertogtet. I den varme og tørre periode i juni i år var det næsten umuligt at holde hende tæt, og man kom ud for, at vand pludselig løb direkte ind i styrehuset.

Et andet problem er i det hele taget at sejle det store skiv. Der skal mindst være 2-3 mand til dette job, fortæller Jørgen Møller, og når man kommer hjem forestår der i hvert fald 2 timers arbejde alene med at pakke sejlene sammen.

Så dukker der en køber op med det rigtige tilbud, er Jørgen Møller parat til at sælge - men det bliver en sorgens dag, siger han. ■

DUELLEN

(FRA SIDE 39)

Dominansen fra JPS-Lotus og Fittipaldi så ud til at skulle fortsætte i år, for verdensmesteren lagde ud med sejr i Argentina foran Tyrrell-folkene François Cevert og Stewart.

Ronnie Pettersson, der kørte sit første løb for JPS måtte desværre udgå.

I Brasilien var svenskeren lige så uheldig, men viste dog sin styrke ved at opnå hurtigste træningstid. Emerson vandt igen foran Stewart. Cevert blev nummer ti.

Jackie Stewart vandt overbevisende i Sydafrika med Ceverts vogn, fordi skottens egen var blevet smadret under træningen. Fittipaldi blev nummer tre, Ronnie nummer ellev, mens Cevert endte i det slagne felt.

Fittipaldi skrev racerhistorie i Spanien ved at vinde med et fladt bagdæk og samtidig hjemføre GP-sejr nummer 50 til Lotus. Cevert blev nummer to, mens Stewart og Pettersson måtte udgå. Ronnie var igen hurtigst under træningen og førte løbet, da gearkassen strejkede. Et svensk kugleleje var brudt sammen!

Stewart og Cevert dominerede i overlegen stil Grand Prixet i Belgien og besatte løbets to første pladser foran Fittipaldi. Ronnie var igen hurtigste mand, men måtte atter udgå.

I Monaco fuldførte svenskeren endelig på en tredieplads foran Cevert, Stewart vandt uden besvær foran Fittipaldi, for at få sit virkelige gennembrud i Frankrig, hvor Ronnie vandt sin første GP-sejr - foran François Cevert. ■