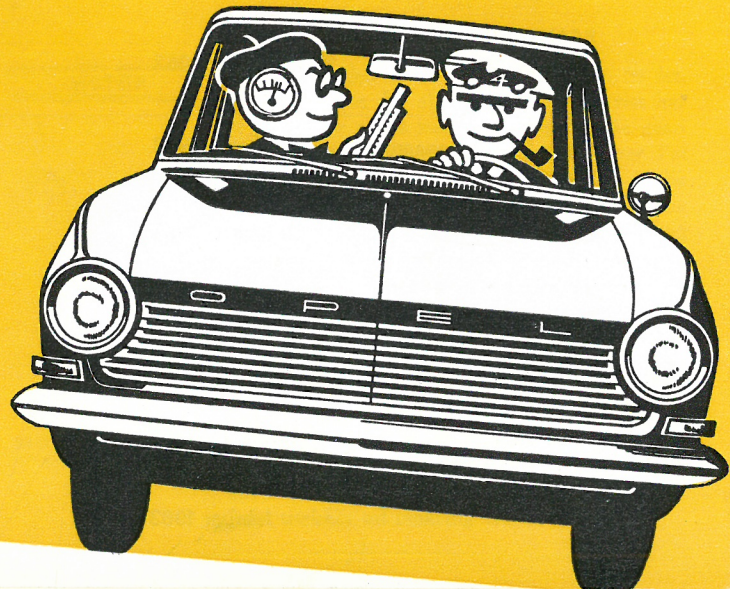
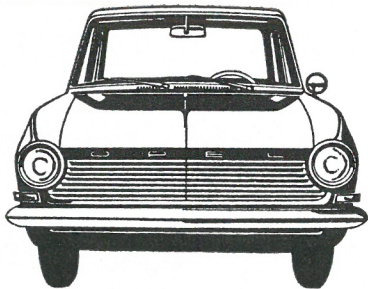


# Kendere kører Kadett





## Store forventninger ...

- var der stillet til Opels ny Kadett. Dels fordi man altid venter sig noget særligt indenfor automobilverdenen, når Opel lancerer et nyt produkt, - dels fordi mange bilister havde glædet sig til at stifte bekendtskab med en Opel - netop i den størrelse.

Og Kadett'en kom - bekendtskaber blev til venskaber - forventninger blev indfriet ...

Når De har læst disse uddrag af pressens anmeldelser, vil De kunne forstå, hvorfor Opel Kadett så hurtigt blev så populær ...

## Eksperterne skriver om ...

### BERLINGSKE TIDENDE

Mogens H. Damkjær 21. december 1962

### POLITIKEN

Nexø 19. december 1962

### B.T.

Hans Eric Boesgaard 24. januar 1963

### EKSTRA BLADET

Stigø 11. februar 1963

### JYLLANDS POSTEN

Tage Smidt 19. december 1962

### SVENDBORG AVIS

22. december 1962

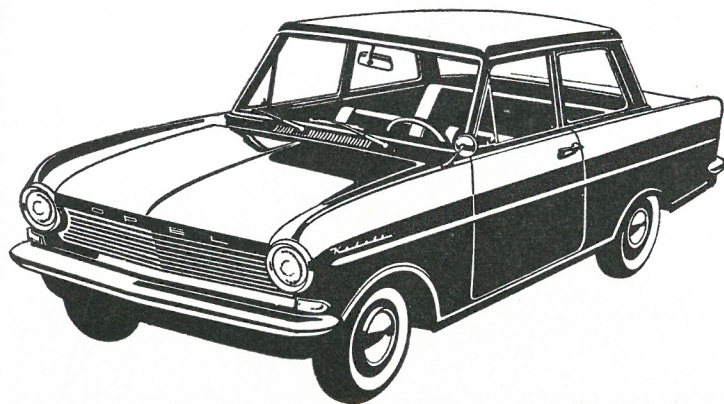
### MOTOR

19. januar 1963

### SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

februar 1963

# OPEL KADETT





## HELHEDSINDTRYKKET...

### BERLINGSKE TIDENDE

Et fremherskende mål for hele konstruktionsarbejdet har været en lav egenvægt, og det er da også lykkedes at skabe en ganske rummelig fire-personers sedan med en egenvægt i køreklar stand på 670 kg.

### POLITIKEN

Der vil komme til at køre mange af dem — den vil ikke blive ændret væsentligt eller »gjort større« de første par år — den er en ægte fire-personers — den giver noget for pengene. Det er de første indtryk, man får, når man har siddet bag Kadett'ens rat i en halv time, og det er også det indtryk, der bliver tilbage efter prøvekørslen. Denne bil er født gammelklog, men som købere kan vi kun være tilfredse med, at den er artig og fuldt udvokset fra begyndelsen — og ikke et problembarn.

### B. T.

Biler er nogle sære størrelser. Ingen kan ane, hvad de gemmer, før man har kørt en lang tur. Ja, i det foreliggende tilfælde havde jeg allerede dannet mig et indtryk på basis af de for længst lancerede data. Skal jeg være ærlig? Jeg trak på skuldrene og syntes, da jeg så vognen første gang på scenen hos GM, at det var en fløv omgang at sætte i produktion fra verdens største bilfabrik. Men det var forkert. Meget forkert. Opel Kadett er den bedste Opel, jeg til dato har prøvet.

### EKSTRA BLADET

Jeg har siddet længe og stirret på skrivemaskinens taster, for hvordan skal jeg nu lade min glæde over Opels nye lille Kadett komme frem på en ny og original måde? Af ydre er vognen ikke spor ophidsende, dens køreegenskaber tilhører det virkelig gode gennemsnit, dens motor er livlig og arbejdsdygtig, bilens rummelighed er prima, bagagerummet kolossalt og velformet. Prisen er ca. 17.000 kroner.

### MOTOR

Lad os sammenfattende sige, at det er med vellyst, man sætter sig bag rattet i denne vogn. Ikke sådan at forstå, at den opfordrer til nogen form for udskjelser, men de fleste vigtige komponenter virker så godt og nemt, at man har virkelig fornøjelse af at køre den.

### SVENDBORG AVIS

Hvor ser den frisk ud! Fræk, som den er i linjerne, ser den ud til at have et gå-på-mod, der gør en bange for at stå foran motorgitteret. Og minsandten, om den ikke har! Takket være et usædvanlig lavt 1. gear sprutter den frem som en skruptudse ved nytårstid ved blot den mindste gas.



## KARROSSERIET...

### POLITIKEN

Kvalitet er noget indvendigt. Udefra virker Kadett'en selvudslettende beskeden, sammenlignet med de andre nye vogne i en-liters klassen. Formentlig vil den også blive 500-1000 kroner billigere, men det alene kan ikke udligne forskellen. Der må være noget mere bag facaden af denne bevidst markerede lille fire-personers. Det er der også – der er noget ganske umiddelbart »rigtigt« ved den. Alt er prunkløst, men man falder simpelthen med det samme godt til i den. De let buede sæder er næsten helt gode – der mangler kun lidt svaj i ryglænet. Der er rigelig plads til benene og til albuerne – for den ikke alt for høje også til hovedet – og udsynet er ekstraordinært godt.

### B. T.

Man må vedgå, at Kadett i hele sin konstruktion er meget traditionel. Indrømme, at der egentlig ikke er andet spændende at sige om denne lille vogn end det udefinerlige, at den altså på ...

... landevejen viser sig mere harmonisk, mere personlig, end man skulle tro ved at se på dens apparition og læse dens data.

### EKSTRA BLADET

Som alle andre biler fra General Motors leveres Kadett med en af de mest effektive rustbeskyttelser, der gives i dag. Det forøger tilliden til den lille bil, som Opel ikke uberettiget venter sig meget af.

### MOTOR

»En lille perle« kaldte vi bilen før. Men sæt streg under »lille«. Linierne er pæne og rene, men vognen synes næsten mindre udvendig, end den i virkeligheden er indvendig. Man sidder ganske fortræffeligt i den.

### SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

»Vægten er fjenden«, sagde en af de gamle automobilkonstruktører, og denne fjende er tilsyneladende blevet bekæmpet fra første streg i konstruktionsarbejdet på den nye Kadett, der sluttede med så lav en egenvægt i optanket stand som 670 kg. Det har jo derefter ikke været nogen kunst at skabe en livlig og økonomisk vogn, da man med en motor på under en liter i slagvolumen har fremskaffet en effekt på 46 hk SAE ved 5200 omdr./min. (40 hk DIN ved 5000 omdr./min.), og dermed er både accelerations- og økonomi i orden.

### SVENDBORG AVIS

Karakteristisk er den korte snude, hvorfra front-ruden rejser sig til en anelig højde, der sammen med de øvrige ruder giver indtryk af let-hed og samtidig selvfølgelig et virkelig godt udsyn. Små hjul trækker sammen med de horisontale linjer vognen ned på jorden rent synsmæssigt, mens den praktiske betydning ligger i en ekstra acceleration.



## MOTOREN...

### BERLINGSKE TIDENDE

Med en motor, der udvikler 46 hk SAE ved 5.200 omdr./min., får man så gunstigt et forhold som 14,6 kg pr. hk, hvilket gør vognen tilpas levende og accelerationsvillig. Motoren er overkvadratisk med 72 mm boring og 61 mm slaglængde, hvilket giver et samlet slagvolumen på 993 ccm. Kompressionsforholdet er 7,8:1, og takket være de velformede forbrændingskamre kan man køre på ren standardbenzin, hvis man blot ikke har for tung og hensynsløs fod på gaspedalen – i øvrigt kræves der ikke ændret justering af hverken tænding eller karburering, hvis man ønsker at køre på superbensin eller en passende blanding.

### POLITIKEN

Motor i balance. – Den gamle Kadett-motor var hæderlig, den nykonstruerede er et fornøjeligt bekendtskab. Den starter let og villigt, bliver hurtigt varm – og løber på næsten alle omdrejninger lydsvagt og velafbalanceret. Stempel-

hastigheden, som jo er et af kendetegnene for en motors slidstyrke, er ved 100 km/t så lav som 7,9 meter pr. sekund, og ved tophastigheden på godt 120 km/t er den kun 9,5 m/sek. Det lover godt for levetiden.

### B. T.

Selv om man ikke kan sige, at den lille 1000 kubik maskine med sine 46 heste er nogen spændende sag, så er den dog top-moderne i sin overkvadratiske konstruktion, og accelerationen på de lave hastigheder, indtil 70 km/t, er hurtig nok til dagligt brug.

### EKSTRA BLADET

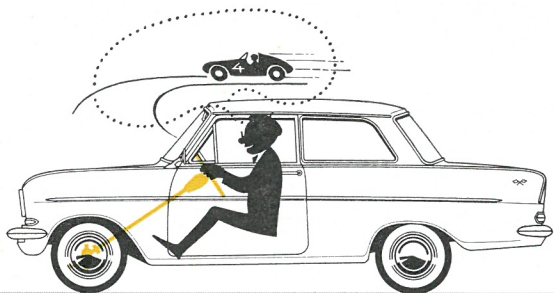
Kadett er af Opel alvorligt ment som en erstatning for en hvilken som helst anden mellemklassebil, kompakt, yder 46 hk ved 5200 omdrejninger i minuttet. Kompressionen er 7,8:1, og det største drejningsmoment (den største trækraft) ser teknisk beskrevet sådan ud: 7.5 kgm ved 2600-3600 o/m. Det vil for almindelige dødelige sige, at motoren slæber godt og livligt af sted med gaspedalen halvt nede.

### MOTOR

Hvis en bil har et askebæger for lidt, er det en ting, der nemt kan rettes. Mere essentielle er uægtelig egenskaberne hos motor, transmission og de øvrige dele, der bestemmer bilens opførsel, og just her kan Kadett'en svare godt for sig.

### SVENDBORG AVIS

Tophastigheden er ansat til ca. 120 km/t, og som noget betegnende forekommer der kun svag eller overhovedet ingen nævneværdig motorstøj. Vandpumpens remtræk er eneste lyd, den smidige motor giver fra sig i tomgang. Opel-traditionen fornægter sig ikke på dette punkt. Motoren er nok nykonstrueret, men eksklusiv som sine større brødre i Kaptajn- og Rekord-modellerne.



## STYRETØJET...

**BERLINGSKE  
TIDENDE**

Styretøjet er udformet som en meget præcis og tilpas hurtigtvirkende tandstangsstyring.

**B. T.**

Jeg skal indrømme, at jeg, da jeg kom hjem med Mini-Opelen, faktisk var lidt usikker på, hvorfor jeg syntes om at køre med den. Det sker i al ubeskedenhed så sjældent, at jeg blev overrasket over ikke straks at kunne motivere det. Ved nærmere eftertanke blev jeg klar over, at det skyldtes to ting: 1) Nemheden ved vognens format og ved dens betjening og 2) den fine krængnings-stabilitet selv under forsætligt hårde svingmanøvrer. Men dertil kommer, at Kadett'en har en rolig gang, en god 4-trins gearkasse, som er fuldt synkroniseret, og et styretøj og nogle bremses som virker særdeles veldisponerede. Få præcise ratomgange og et kæmpe tromlebremse-areal i forhold til vognstørrelsen. Jeg prøvede nogle bagvogns-udskridninger, som jeg selv skabte, men en banal opretningsmanøvre bragte omgående Kadett'en tilbage i sit spor.

**EKSTRA BLADET**

Og så var jeg lige ved at glemme noget sensationelt: styretøjet. Det er lidt af et særsyn i den familie at se tandstangsstyretøj. Så let, så sikkert og præcist. Det er en af de afgørende tekniske betingelser for, at kørslen med bilen er så ubesværet og tillidvækkende. – Rattet har ikke og skal heller ikke have nogen »slør«-frigang. Sådan skal det være.

**JYLLANDS POSTEN**

Selve styretøjet virker ikke blot fjerlet, men er også fuldstændig præcist og giver hurtig reaktion.

**SVENDBORG AVIS**

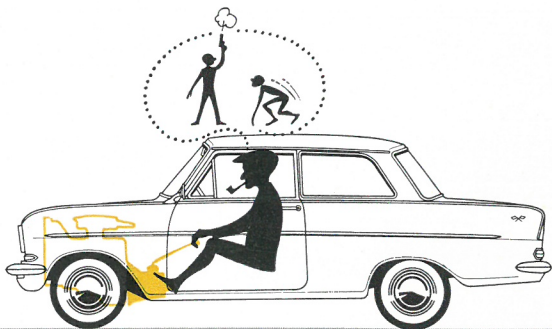
Bedst ved det nye Opel-produkt er alligevel styretøjet og vejbeliggenheden. Med tandstangsstyring følger en god kontaktfølelse mellem ratkrans og forhjul. Sjældent oplever man et styretøj så neutralt, upåvirket af vejbonitet og kurvebelastning.

**MOTOR**

Styringen er noget af det mest letgående, vi har været ude for, og tilmed med en lille udveksling. Et hårdt tag i rattet, og man kan spare bakgearet. Nå, spøg til side, en lille smule forsigtighed er nødvendig, indtil man har vænnet sig til det. Men derefter har man en styring så let som i en vogn med servostyring. Selvopretning er der ikke noget af – overhovedet ikke – så det er godt, at man selv kan dreje tilbage. Da Opel tilgodeså vor bøn om tandstangsstyring, skaffede de sig samtidig et meget præcist styretøj uden træghed.

**SKANDINAVISK  
MOTOR JOURNAL**

Styringen er sikker og præcis samt under alle betingelser neutral. Der er ingen nævneværdig selvopretning af forhjulene, men det tager i grunden lang tid, før man opdager det, da det virker helt naturligt at »tage rattet med tilbage« efter svinget.



## GEARSKIFTET...

### BERLINGSKE TIDENDE

Transmissionssystemet består af en konventionel kobling og en fuldsynkroniseret fire-trins gearkasse, medens kardanakslen som nævnt er udformet på en særlig måde – det bliver således centralledet, der kommer til at optage både de drivende og de bremsende kræfter, der holdes borte fra baghjulenes fjedre. Den ret lange gearstang i gulvet har meget korte og forholdsvis hårde skiftebevægelser med præcis funktion og effektiv syncromesh.

### POLITIKEN

Men motoren er ikke den eneste glædelige oplevelse. Gulvgearet er næsten det bedste ved det hele. Med små, tilforladelige klik og med korte og præcise bevægelser af gearstangen går det næsten af sig selv. Det kan ikke nytte noget – et godt gulvgear er nu bedre end selv det bedste ratgear. Den eneste værdige afløser er et enkelt, driftssikkert og billigt automatgear.

### EKSTRA BLADET

Da der er fire gear frem, får man ikke svært ved at finde den rette sammenhæng mellem gearvalg, motoromdrejninger og den hastighed eller de præstationer, man nu ønsker. Gearkassen er fuldt synkroniseret og – så kommer det! – da gearskiftet er »præcist og godt virkende« – gulvgear – kan Kadett, trods sit borgerlige ydre, flintres igennem by- og landevejstrafik som en lille sportsvogn. – Og den kan køres roligt og stille og fornøjeligt.

### JYLLANDS POSTEN

Gearkasse og gearskifte hører til de bedste, jeg har prøvet. Synkroniseringen fungerer perfekt, gulvgearstangen er velplaceret, og selve gearskiftet virker præcist og fremragende hurtigt.

### MOTOR

Gearskiftningen er næsten et helt chok. Så let, så præcist kan det altså gøres. Ganske vist har vi på mange nyere modeller oplevet gode gearsystemer, men her er alle prikkerne over i'et med: Gulvgear, usvigelig synkronisering i alle fremgear, nem adgang til bakgear (hvor hjulene dog ofte stanger tænder), forholdsvis små og særdeles positive bevægelser. Hvad kan man ønske mere? I hvert fald slet ikke automatgear, for det er jo en fornøjelse at skifte gear her.

### SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

Accelerationsevnen føles ganske fortræffelig, og gearkassens udvekslingsforhold er meget velvalgte, og tredje gear lader sig ofte med held anvende som hurtigt overhalingsgear, da det først trækker ud omkring 100 km/t.

**EKSTRA BLADET**

Benzinforbruget er temmelig ringe, det beror blandt andet på motorens konstruktion (overkvadratisk: boring 72 mm, slaglængde 61 mm – slagvolumen 993 ccm) og på karrosseriets lave egenvægt: 670 kg. Motoren er altså yde-dygtig, den er ikke forslugen, og undlader man at ligge konstant på tophastigheden, der er 120 km/t, holder man disse eftertragtede små 14 km pr. liter.

**MOTOR****Målte tophastigheder km/t i gearene:**

I gear: 46    II gear: 78    III gear: 109    IV gear: 116

| Acceleration i gearene (sekunder) | Med 2 personer |      |      | Med tilladt topbelastning |      |      |
|-----------------------------------|----------------|------|------|---------------------------|------|------|
|                                   | 2.             | 3.   | 4.   | 2.                        | 3.   | 4.   |
| 20 - 50 km/t                      | 5,0            | 8,4  | 13,7 | 6,2                       | 10,4 | 17,4 |
| 40 - 70 km/t                      | 7,2            | 9,6  | 14,5 | 8,6                       | 11,8 | 19,3 |
| 60 - 90 km/t                      |                | 13,7 | 18,6 |                           | 16,4 | 25,1 |
| 80 - 100 km/t                     |                |      | 27,6 |                           |      | 40,6 |

**Acceleration fra stående start gennem gearene:**

|              | Med 2 personer | Med tilladt totalbelastning |
|--------------|----------------|-----------------------------|
| 0 - 40 km/t  | 4,0 sek.       | 4,8 sek.                    |
| 0 - 60 km/t  | 8,1 sek.       | 9,8 sek.                    |
| 0 - 80 km/t  | 16,3 sek.      | 20,1 sek.                   |
| 0 - 100 km/t | 27,1 sek.      | 37,6 sek.                   |

| Gennemsnitsværdien i størrelses- og prisklasse: | Målte værdier for den foregående model: |
|---|---|
| 0 - 80 km/t                                     | 17,1                                    |
| 0 - 100 km/t                                    | 30,0                                    |

**Benzinøkonomi målt ved konstante hastigheder:**

|  | 40   | 60   | 80   | 100  | 120 | km/t |
|--|------|------|------|------|-----|------|
|  | 20,7 | 17,8 | 14,5 | 12,2 |     | km/l |

**TEKNISKE SPECIFIKATIONER**

|                                     |                            |               |
|-------------------------------------|----------------------------|---------------|
| <b>Udvendige mål:</b>               | Kompressionsforhold . . .  | 7,8:1         |
| Akselafstand . . . . .              | Bremse-hk v. 5200 o/m . .  | 46            |
| Sporvidde for . . . . .             | Drejningsmoment            |               |
| Sporvidde bag . . . . .             | v. 2600 - 3600 o/m . . . . | 7,5 kgm       |
| Største længde . . . . .            | Kraftoverføring . . . . .  | Synkromesh    |
| Største bredde . . . . .            | Antal gear . . . . .       | 4 frem, 1 bak |
| Største højde (ubelastet) . . . . . | Bagakseludveksling . . . . | 3,89:1        |
| Frihøjde over vejbanen . . . . .    | Batterispænding . . . . .  | 6 volt        |
| Dækstørrelse for og bag . . . . .   | Kølesystem                 |               |
|                                     | (inkl. varmeapparat) . . . | 5,1 liter     |
| <b>Indvendige mål:</b>              | Benzintank . . . . .       | 33,0 liter    |
| Forsædebredde . . . . .             | Motorolie . . . . .        | 2,5 liter     |
| Bagsædebredde . . . . .             | Gearkasseolie . . . . .    | 0,6 liter     |
|                                     | Bagakselolie . . . . .     | 0,45 liter    |

**Motor, gearkasse og bagaksel:**

|                         |                     |
|-------------------------|---------------------|
| Motor type . . . . .    | topv.               |
| Cylinderantal . . . . . | 4                   |
| Boring . . . . .        | 72 mm               |
| Slaglængde . . . . .    | 61 mm               |
| Slagvolumen . . . . .   | 993 cm <sup>3</sup> |

**Andre oplysninger:**

|                           |               |
|---------------------------|---------------|
| Egenvægt i køreklar stand | ca. 670 kg    |
| Vendiameter . . . . .     | 9,8 m         |
| Tophastighed . . . . .    | ca. 120 km/t  |
| Benzinforbrug             |               |
| (DIN 70030) . . . . .     | 7 ltr./100 km |

Der tages forbehold mod eventuelle fejl, ligesom specifikationer, og udstyr kan ændres uden varsel.

MED VENLIG HILSEN

**AUTO-GLOSTRUP A/S**  
**HØVEDVEJEN 75 - GLOSTRUP**  
**TELEFON 96 45 55**

AUTORISERET



FORHANDLER



## EKSTRA BLADET

Benzinforbruget er temmelig ringe, det beror blandt andet på motorens konstruktion (overkvaadratisk: boring 72 mm, slaglængde 61 mm – slagvolumen 993 ccm) og på karrosseriets lave egenvægt: 670 kg. Motoren er altså ydedygtig, den er ikke forslugen, og undlader man at ligge konstant på tophastigheden, der er 120 km/t, holder man disse eftertragtede små 14 km pr. liter.

## MOTOR

Målte tophastigheder km/t i gearene:

I gear: 46    II gear: 78    III gear: 109    IV gear: 116

| Acceleration i gearene (sekunder) | Med 2 personer |      |      | Med tilladt topbelastning |      |      |
|-----------------------------------|----------------|------|------|---------------------------|------|------|
|                                   | 2.             | 3.   | 4.   | 2.                        | 3.   | 4.   |
| 20 - 50 km/t                      | 5,0            | 8,4  | 13,7 | 6,2                       | 10,4 | 17,4 |
| 40 - 70 km/t                      | 7,2            | 9,6  | 14,5 | 8,6                       | 11,8 | 19,3 |
| 60 - 90 km/t                      |                | 13,7 | 18,6 |                           | 16,4 | 25,1 |
| 80 - 100 km/t                     |                |      | 27,6 |                           |      | 40,6 |

Acceleration fra stående start gennem gearene:

|              | Med 2 personer | Med tilladt totalbelastning |
|--------------|----------------|-----------------------------|
| 0 - 40 km/t  | 4,0 sek.       | 4,8 sek.                    |
| 0 - 60 km/t  | 8,1 sek.       | 9,8 sek.                    |
| 0 - 80 km/t  | 16,3 sek.      | 20,1 sek.                   |
| 0 - 100 km/t | 27,1 sek.      | 37,6 sek.                   |

Gennemsnitsværdien i størrelses- og prisklasse:

|              | Målte værdier for den foregående model: |
|--------------|---|
| 0 - 80 km/t  | 17,1                                    |
| 0 - 100 km/t | 30,0                                    |

Benzinøkonomi målt ved konstante hastigheder:

|  | 40   | 60   | 80   | 100  | 120 | km/t |
|--|------|------|------|------|-----|------|
|  | 20,7 | 17,8 | 14,5 | 12,2 |     | km/l |

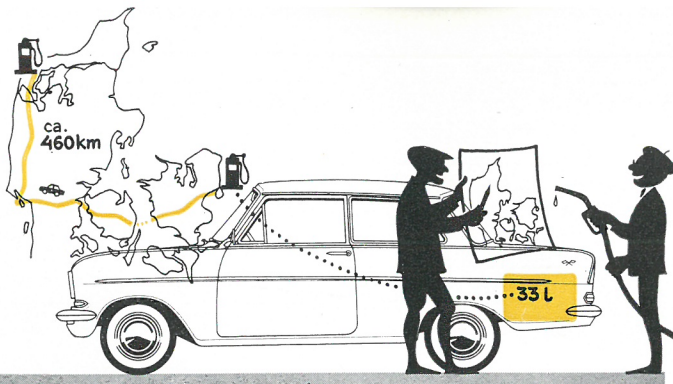
## FART OG FORBRUG...

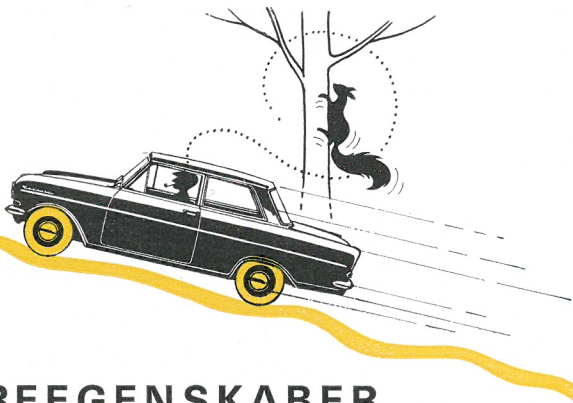
### BERLINGSKE TIDENDE

Accelerationen føles overbevisende god med 14,4 sekunder fra stående start til 80 km/t, og under maksimal acceleration kommer man op på 110 km/t på 24,2 sekunder. Økonomien vil også tiltale et stort publikum – vognen skal overhovedet ikke smøres i undervogn eller styretøj, og benzinforbruget svarer til 15,4 km pr. liter ved 80 km/t og 12,5 km pr. liter ved 100 km/t.

### POLITIKEN

Højeste omdrejningstal er 5000 o/m., og største hastighed nås ved 4.000 o/m. På motorvejen viste det sig da også, at motoren intet havde at indvende mod at gå for fuld gas i over en time. Ved accelerationsprøverne fulgte ventilerne pænt med helt op til 5000 o/m. Det skal nok vise sig, at der ikke bliver meget »kundebrøl« med denne motor – den virker gennembrøvet og færdig. I øvrigt er jeg sikker på, at den ikke er en af dem, der senere skal gøres større og kraftigere ved udboring, bare for at fabrikken kan komme med en »Super-Kadett«.





## KØREEGENSKABER...

### BERLINGSKE TIDENDE

Affjedringen er fortrinlig, og styringen er sikker og præcis. Selv i det mest ujævne sving er der sikker kontakt med kørebanen, og selv ved hård kørsel i ujævne sving, hvor hjulene nødvendigvis må slippe kørebanen under det voldsomme affjedringsarbejde, er vognen under fuld kontrol. På tør vej er Kadett meget sporsikker, og på våd kørebane kommer der en kontrollabel firehjulsudskridning, som man meget hurtigt lærer at tage med i sine betragtninger. Køreegenskaberne er aldeles fortrinlige, og vognen er tilmed meget morsom at køre – kun omkring maksimalhastigheden, der måltes til 118,5 km/t, kniber det med retningsstabiliteten.

### POLITIKEN

Livlig og sikker på vejen. Reagerer bilen rigtigt på vore styrebewælgelser? Er det os, der kører bilen, eller kører bilen os? Lader den os i stikken i ubehagelige situationer? Svaret på disse

### B. T.

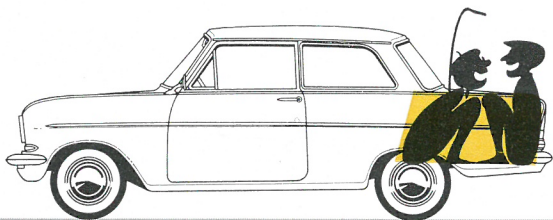
spørgsmål er afgørende for, om vi kan kalde en vogns køreegenskaber gode eller dårlige. Kadett'ens køreegenskaber er gode, fordi den aldrig begynder at »køre selv«, og fordi den ikke har spor tilbøjelighed til at blive hysterisk, hvis den kommer ud for noget uvant.

### JYLLANDS POSTEN

Det mest påfaldende ved vognen er dog dens forbillidlig fine opførsel i svingene og eminent lette styring. I disse prøvekørselsrapporter har der ofte været benyttet vendinger som »styringen er nærmest neutral«. Men aldrig har jeg kørt i en bil, der dels føles så neutralt styrende, dels er så konstant neutral over hele hastighedsskalaen i svingene som Kadett'en. Man mærker praktisk taget ingen styremodstand fra hjulene, når man drejer rattet, og vognen følger ganske simpelt rattet uden mærkbar tendens til at sig selv at gøre svinget fladere eller krummere.

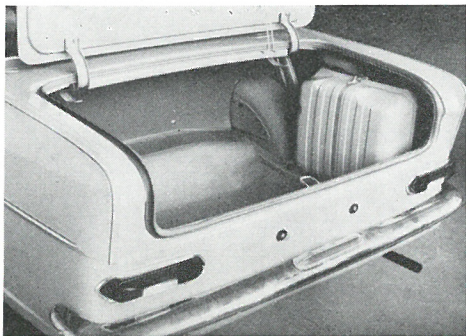
### SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

Vognen har lette og ganske ubesværede bevægelser på vejen, den krænger ikke nævneværdigt i sving, og styringen går ganske let, hvilket alt i alt giver indtryk af en vogn, der er overmåde let at køre. På tør vej er den sporsikker, og i et sving med ujævn kørebane er der ingen kantning eller steppen med baghjulene, men der kommer en jævn bagvognsudskridning.



## BAGAGERUM...

### POLITIKEN



Der er lige så megen plads til bagagen som i mangt et dollargrin.

### B. T.

Bagagepladsen er også nærmest i overkanten af venteligt i vogn-størrelsen.

### EKSTRA BLADET

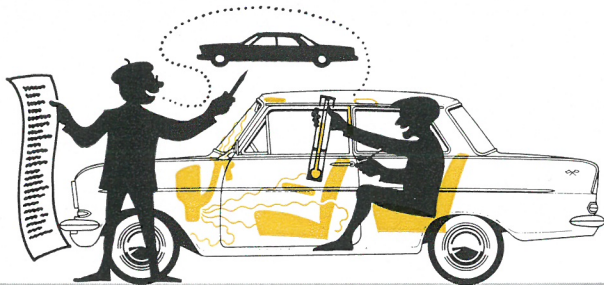
Bilen er med et mildt ord rummelig. Bagagerummet kan indeholde to familiers weekend-bagage, sengetøj til en person, to kufferter – og bag i vognen stod blandt andet et 23 tommer fjernsyn samt en drengecykel. Så sad to voksne (ikke fluevægt) på forsæderne uden at mærke noget til al den uhandelige bagage.

### MOTOR

Bagagerummet er stort og regulært. Man har i de senere år set vogne i mellemstørrelsen med ligefrem overdimensionerede bagagerum, men vi synes ikke, at man behøver at skamme sig med det volumen, der her står til rådighed. Begge døre smækker godt og kan låses ude fra med nøgle, og det er vel at mærke den samme nøgle, der bruges til bagagerum, tænding, starter og ratlås! I naturlig fortsættelse af en god Opel-tradition kan man i givet fald efterlade vognen uden nøgle og med aflåst bagagerum, og den kan alligevel startes og flyttes af en garagevagt.

### SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

I Opel Kadett har man skabt en meget regulær og hensigtsmæssig facon på bagagerummet ved at anbringe benzintanken i den ene skærmbokse og reservehjulet i den anden – flere store kufferter kan derfor stå på højkant.



## UDSTYR...

### BERLINGSKE TIDENDE

Interiøret er nydeligt og hensigtsmæssigt udført, og der er ved de to separate forstole udmærket plads – ved bagsædet er der tilstrækkelig omend mindre komfortabel plads. De to forreste låses automatisk til gulvet, og når man skal stige ind til bagsædet, udløser man forstolene ved hjælp af en lille pal således, at de kan vippe fremefter.

### POLITIKEN

Inden man rigtig har set sig om, er fornemmelsen der: »Konstruktørerne har på intet punkt prøvet på at fuppe dig med pynt og glimmer – de har lavet en redelig bil!« Og denne følelse holder sig, selv om man kunne ønske sig et og andet ændret. Når der skal skabes brugsting med brugskvalitet, så er det første bud redelighed. Det er for tidligt at erklære, at Kadett'en helt igennem er en kvalitetsvogn, men prøve-

kørslen afslørede, at den i alt fald ikke har nødig at skjule noget bag formgivet krom.

### JYLLANDS POSTEN

Bemærkelsesværdigt standardudstyr: Variabelt instrumentlys. Ratlås. Ventilationsblæser med to hastigheder. Gribehåndtag på midterstolpen. Beslag til sikkerhedsseler. Lys i bagagerummet. Pladser til indbygning af ekstra instrument og cigartænder.

### SKANDINAVISK MOTOR JOURNAL

Interiøret er meget sobert og enkelt udført, men hensigtsmæssigt i næsten alle detaljer. Der er to separate forstole, der automatisk låses til gulvet, og når passagerer skal stige ind på bagsædet, træder man på en lille pedal, der udløser forstolens lås således, at den kan vippe fremover. Forpanelet er overskueligt med et stort speedometer med vandret skala, og viseren skifter farve ved de forskellige hastighedsområder – grøn op til 50 km/t, gul op til 100 km/t og derefter rød, hvilket er overordentlig praktisk, når speedometeret – som tilfældet var med den prøvekørte vogn – kun har en ganske ubetydelig fejlvisning.

### SVENDBORG AVIS

Benpladsen er særdeles god og bagsædet har fortrinlig plads til to passagerer takket være en stor akselafstand. Baghjulsparret sidder helt ude under bagagerummet. Der er armlæn og stropper, automatisk virkende loftsllys og forrudesprinkler samt varmeanlæg og benzinnåler. Alt sammen raffinementer, der hører hjemme på en luksusudgave.



## BREMSE... ..

### BERLINGSKE TIDENDE

Baghjulsophængningen består af langsgående bladfjedre, men bagakselrørene er hængslet til fjedrene således, at hele den stive bagbro kan drejes lidt. Desuden har differentialhuset en lang hals til spidshjulsakslen, der er koblet til kardanakslen i et såkaldt centralled, hvilket vil sige et kardanled, der er fast forankret til vognbunden på kardanakslens side. Denne konstruktion er i virkeligheden gigantisk snedig, for da baghjulenes bremseankerplader er monteret fast på den stive bagbro, vil bremsemomentet forsøge at dreje hele bagbroen, og gennem centralledet vil den bageste del af vognbunden blive trukket ned mod kørebanen under en opbremsning, og dermed har man modvirket vognens naturlige tendens til at dykke ned på forfjedrene under en opbremsning.

### POLITIKEN

Heller ikke bremserne er der noget at indvende imod. De virker blødt og effektivt – trods bremsetromlernes ret lille areal.

### JYLLANDS POSTEN

Bremserne er helt igennem udmærkede og kræver kun lette til moderate pedaltryk, og selve vognens stabilitet under katastrofebremser er fin.

### MOTOR

*Bremser:* Fodbremse: Hydraulisk virkende på alle hjul. Tromlebremser på alle hjul. Håndbremse: Mekanisk virkende på baghjul. Friktionsareal på bremsetromler: 480 cm<sup>2</sup> svarende til 0,47 cm<sup>2</sup> pr. kg totalvægt.

**Bremsemålinger:** Bremseeffekt i % afhængig af pedaltrykket. Måling foretaget på rullebremseprøvestand

| Pedaltryk (kg) | Bremseeffekt (%) | Pedaltryk (kg) | Bremseeffekt (%) |
|----------------|------------------|----------------|------------------|
| 5              | 41               |                |                  |
| 10             | 63               |                |                  |
| 12             | 75               |                |                  |
| 20             | 84               |                |                  |
| 25             | 85               |                |                  |
|                |                  |                |                  |