

16DA leírás

Hallottátok már légkalapács hangját közelről? Amikor a kisgyerek ijedtében sírva szalad az anyukájához? Ne félj Pistike ez csak a Győző bácsi Aszkónája.....Igen, Opeléknél ezt 16D/DA-nak hívják. Annyira talán mégsem hangos, hiszen itt nem útbontásra, hanem takarékos haladásra tervezték ezt az olajkályhát, de ha családfáját visszanezünk, biztosan megtalálnánk azt a pontot, ahol a két kategória találkozik. Nos lássuk a 80-as évek csodáját, mely kissé átalakulva, de továbbra is előkamrásként 1.7 literesnek álcázván magát még jó sok ideig okádtá a kormot, ezzel erősítvén immunrendszerünk védekezőképességét. A férgese hulljon ki! Vagy mégse? Hiszen a mai napig találkozhatunk ezzel a benzinmotorból átalakított dízel szörnnyel, amely ott lapul C Asconánkban, Kadettünkben vagy netán Astránkban. Ez utóbbinál elképzelhető, hogy turbofeltöltővel megspékelve próbálja felvenni a versenyt a forgalom diktálta irammal - kevés sikerrel. Valljuk be: az Opel név nem a kifinomult és megbízható dízelmotorjairól híresült el, ezért a későbbiekben be is látták, ami nem megy, nem kell erőltetni. Így történhetett, hogy a körbezárt villamos autók motorterében akár japán szív is doboghatott. Azért ne kezdjük el sajnálni dízelmotoros kollegáinkat, hiszen amíg benzines társai tankolnak a kúton, ő nevetve, csörögve-csattogva halad tovább olajkályhájával érzékeltetvén, hogy neki még az esti diszkóra is megmarad a belépő pénze.

Nézzünk bele komolyabban, hogy a 80-as évek szele, miként befolyásolta a tervezőmérnökök tollvonásait a rajzasztalon, melynek végeredményét valósággá válva a saját bőrünkön tapasztalhatjuk. Bekukkantva egy ilyen autó motorterébe igazából ismerős Opel platform látvány tárul a szemünk elé. Kinézetre ugyanolyan, mint az Opel 80-as években gyártott 8 szelepes erőforrása. Fő jellemvonásai: Öntöttvas „nagy OHC” blokk, alumínium hengerfej melynek jobb oldalán találhatóak a szívó és a kipufogó csatornák. Ez nem túl szerencsés elrendezés a gázcserefolyamatok szempontjából. A másik oldalt találhatóak a porlasztócsúcsok és izzítógyertyák. Ugyanitt fedezhetjük fel a BOSCH gyártmányú adagolót, melyet a vezérműszíj hajt. A vezérlésben megtalálható még a vízpumpa is, ennek elfordításával állíthatjuk be vezérműszíjünk feszességét.

Az olajpumpát elől a főtengelytárcsa mögött láthatjuk, ugyanolyan mint a benzinmotorokon, ha jól akarunk ebbe is a 15W40-es félszintetikus olajat töltsük és a hűtővízben mindig legyen fagyálló mert ez keni a vízszivattyú csapágyazását is. Ha beindítás után 3-4 másodpercen belül nem alszik el az olajnyomás lámpánk akkor nézessük meg a főtengely csapágyakat és az olajpumpát mert később netán kellemetlen meglepetésben lehet részünk. A főtengely és a blokk megegyezik az 1.6-1.8 literes benzinmotorokéval igazából a dugattyúk és hengerfej lett dízelesítve. 96Nm 2400-as fordulatszám 54 lóerő 4600-as fordulaton. Se nem erőgép se nemsemmi. Elég gáz paraméterek ezek. Dízel létére magas fordulatszám adja le Ladányi nyomatékát. Igazából mi a jó ebben a motorban? Mert hangosnak hangos, gyengének gyenge. Nézzük akkor a fogyasztást, hátha ott találunk valami pozitívumot, mert eddig sajnos csak rosszat tudtam mondani erről az erőforrásról. El tudunk vele lötyögni olyan 5-6,5 liter között igazából ez akkor elfogadható, ha a szomszéd haver kamionos és 150-ért nyomja a gázolajat, de egyébként nem sok

perspektívát látok az egész motyóban. Egy biztos, azért jelentősen olcsóbb az üzemeltetése, mint egy benzinpusztító vasnak. Egy jó tanács: ősszel a nagy hidegek előtt méressünk egy kompressziót és győződjünk meg az akku és izzítógyertyák jó állapotáról, ha nem akarunk télen busszal járni autó helyett. Igazából nem akarok több sarat ráhordani erre az erőforrásra, hiszen ettől 1 rosszabb van a 2.3D de ez egy másik sztori.