

Opels jüngster Offiziersanwärter feiert sein 25 jähriges Dienstjubiläum!

Modellgeschichte: 25 Jahre Kadett E



Kadett im Windtunnel – wer mit dem cw-Wert von 0,32 nichts anfangen konnte, freute sich an den hervorragenden Werten für Höchstgeschwindigkeit und Verbrauch

Während der Entwicklung des Kadett E verfolgten die Opel-Ingenieure ein klares Ziel: Sie wollten auf dem hart umkämpften deutschen Kompakwagenmarkt endlich die Nummer Eins werden. Der Kadett D, der sowohl von der Fachpresse für sein Antriebskonzept als auch von den Kunden für sein sehr gutes Preis-Leistungsverhältnis geschätzt wurde, hatte die Messlatte im Kompakwagensegment schon recht hoch gelegt.



Modellvielfalt – Gsi, Dreitürer und Caravan...



...und hier das Stufenheckmodell für den konservativen Käufer

Dies spiegelte sich auch in den Zulassungszahlen wieder, im März 1983 und im Juni 1984 konnte er seinen Erzrivalen, den VW Golf, auf den zweiten Platz verweisen.

Bereits im April 1984 tauchten dann erste Erbkönigfotos des neuen Kadett E auf. Zu dieser Zeit spekulierte die Fachpresse noch über die endgültigen Karosserievarianten. Im August 1984 wurde dann der Kadett E erstmals offiziell vorgestellt. Mitte September 1984, vor nunmehr 25 Jahren also, begann dann der Verkauf. Eines fiel dem geneigten Betrachter sofort auf: Die gesamte Karosserie und viele weitere Details des Kadett E hat der Windkanal geprägt. Daher bekam er auch schnell den Spitznamen „Wind-ei“ verpasst.

Entsprechend den Vorgaben des Lastenheftes, in dem ein sehr guter Luftwiderstandsbeiwert (cw-Wert) eine beinahe dominierende Stellung genossen hatte, kreierte die Opel Designer eine Karosserieform, die zwei elementare Komponenten in sich vereinen sollte: Der neue Kadett sollte dem Fahrtwind wenig Widerstand entgegen setzen und darüber hinaus bei weitgehend unveränderten Grundabmessungen eine den Zeitgeschmack treffende Karosserie besitzen. Daher arbeiteten Designer und Aerodynamiker von Anfang an sehr eng zusammen. So konnte man mit den ersten

1:5 Modellen bereits in einem recht frühen Entwicklungsstadium aussagefähige Versuche im Windkanal durchführen. Parallel dazu entstanden die ersten Tonmodelle im Maßstab 1:1, die dem Vorstand zur endgültigen Entscheidung präsentiert wurden. Die Kreativität der Designer, maßgeblich unterstützt durch die Versuche der Aerodynamiker, schien Erfolg versprechend, denn der tropfenförmige Entwurf mit abgerundetem Bug, relativ hohem Heck und scharfer Abrisskante traf beim Opel-Vorstand auf breite Zustimmung. Mit dem Segen des Vorstandes konnten die Techniker nun an den Karosseriedetails arbeiten. Das Ergebnis dieser Bemühungen war ein zur damaligen Zeit sehr guter cw-Wert von 0,32 für das Fließheck, der Kadett E GSi erreichte gar einen Traumwert von 0,30.

Selten zuvor hat die Adam Opel AG bei der Reduzierung des Luftwiderstandes einen vergleichbaren Aufwand betrieben. Fritz W. Lohr, damaliges Opel Vorstandsmitglied und Direktor der Produktionsentwicklung (PEK) erinnert sich: „Im Verlauf von 1.200 Windkanal-Stunden haben die Ingenieure und Techniker Werte für den neuen Kadett erzielt, wie sie in dieser Klasse zuvor noch nicht erreicht wurde.“

Durch diesen aerodynamischen Feinschliff wirkte der neue Kadett betont progressiv, dynamisch und verkörperte seinerzeit mit seinem Äußeren einen ersten Vorgriff auf das Fahrzeugdesign der kommenden Jahre. Der VW Golf war im direkten Vergleich zwar ebenfalls technisch überzeugend, wirkte aber im Gegensatz zum Kadett etwas altbacken. Das stimmige Konzept des Kadett E überzeugte dann auch eine Vielzahl anerkannter Experten, die den Kadett zum „Auto des Jahres 1985“ wählten. Die „BILD AM SONNTAG“ verlieh dem Kadett E am 14.11.1984 „DAS GOLDENE LENKRAD“. Diese begehrte Auszeichnung wurde folgerichtig vom Opel-Marke-

ting gekonnt zur Absatzförderung eingesetzt.

Technisch basierte der Kadett E weitgehend auf dem Kadett D. Dennoch investierte Opel fast 1,5 Milliarden DM; fünf Jahre arbeiteten 4.000 Techniker an der Entwicklung des neuen Kompaktmodells. Wie schon seine Vorgänger sollte auch der Kadett E ein wirtschaftliches, leistungsfähiges und attraktives Fahrzeug sein. Dafür wurden erhebliche Investitionen für den Um- und Ausbau der neuen Fertigungsanlagen im Bochumer Kadett-Werk getätigt. Zum Produktionsanlauf mussten jedoch zunächst mehrere Motor-Varianten aus dem Kadett D weiterhin ihren Dienst tun. Dabei wurden die zwischenzeitlich bewährten OHV- und modernen OHC-Triebwerke jedoch nicht einfach in die neue Karosserie eingebaut.

Vielmehr sorgte man dafür, dass dem Kunden zum Produktionsstart zunächst sechs unterschiedliche Motorvarianten zur Auswahl standen: Basisversion war der aus dem Kadett D bekannte, jedoch leicht modifizierte 1,2 S OHV Motor mit 55 PS, alle anderen Triebwerke waren moderne OHC-Maschinen. Es folgte der 1,3 N Motor mit 60 PS und der 1,3 S mit 75 PS. Die nächste Leistungsstufe stellte der 1,6 S Motor mit 90 PS dar. Der 1,8 E schließlich wurde im Kadett E GSi angeboten. In Verbindung mit der hervorragenden Aerodynamik und dem vergleichsweise geringen Fahrzeuggewicht ging dieser Kadett flote 203 km/h und übersprang damit die prestigeträchtige 200 km/h-Marke. Kostenbewusste Kadett-Fahrer konnten auf einen Dieselmotor zurückgreifen, der aus 1,6 Litern Hubraum gemütlche 54 PS entwickelte.

Für den Kadett E hatte Opel seinerzeit erhebliche Summen in neue Entwicklungs- und Montagetechniken investiert, um die Fahrzeugqualität weiter zu steigern. Neben der Entwicklung und Berechnung der Karosserieform durch hochmoderne Computer (CAD – Computer Aided Design) wurde auch der Innenraum des Kadett mit Hilfe modernster Technologien berechnet. So ist u. a. die selbst tragende Ganzstahlkarosserie unter Anwendung der „Finite-Element-Methode“ entstanden. Dabei wurden im Entwicklungsprozess vorprogrammierte Ver-



Sports-Freunde – links der GSi, rechts ein „normaler“ Kadett E. die Unterschiede im Detail sind zahlreich



Kadett E GSi, zügig bewegt. Leider taten das nicht wenige Besitzer ständig, entsprechend wenige gut erhaltene Autos sind noch übrig



Heckansicht des GSi mit diskretem Spoiler



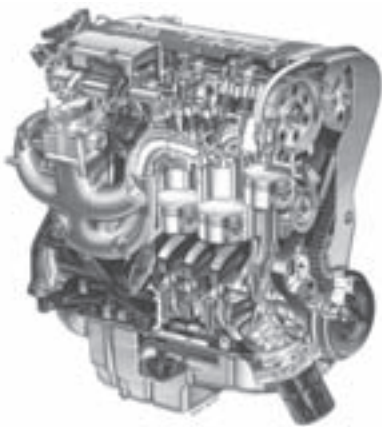
Alles automatisch – Schweißroboter sorgten für eine präzise Fertigung...



Auto des Jahres 1985 – der Kadett E überzeugte nicht nur die Käufer, sondern auch die Fachjournalisten...



...die in der modernen Lackiertechnik ihre Fortsetzung fand. Völlig rostresistent ist der E deshalb allerdings nicht



Der Vierventilmotor galt als Glanzstück des Motorenbaus...



...und wurde auch mit unkonventionellen Methoden erprobt, hier ein GSi ohne Motorhaube im Versuch unterwegs



Quer im Windkanal stand die Stufenheckversion natürlich nur für den Fotografen



Mäusekino wurde das Armaturenbrett mit den digitalen Anzeigen alsbald genannt...

formungszonen an Front- und Heckpartie eingebracht. Neben erweiterten Korrosionsschutzmaßnahmen, von denen vor allem der Einsatz von Radinnenkotflügeln an den vorderen Radhäusern hervorzuheben ist, wurden sämtliche Bördelkanten versiegelt. Im Interesse eines verbesserten Qualitätsniveaus sowie rationeller und damit kostengünstiger Fertigung rüstete Opel das Bochumer Kadett-Werk mit weiteren, modernen Fertigungstechnologien aus. So diente beispielsweise die Modulbauweise des gesamten Cockpits, die separate Fertigstellung der Türen auf Förderwagen sowie der erstmalig bei Opel eingesetzte Formhimmel einer deutlichen Verringerung der Fehlertoleranz, einer erheblichen Arbeitserleichterung für die Montagearbeiter und natürlich auch deutlichen Kostenreduzierungen durch die Verringerung der Fertigungstiefe.

Auch für die Opel-Händler hielt der neue Kadett einige Herausforderungen bereit. So wurden zu Verkaufsbeginn im September 1984 bereits fünf Karosserievarianten angeboten. Neben der drei- und fünftürigen Fließhecklimousine und den Caravan-Modellen mit drei oder fünf Türen wurde auch ein Lieferwagen als dreitüriger Caravan ohne hintere Seitenscheiben angeboten. Später sollte noch der Combo, eine viertürige Stufenheck-Limousine für die konservative Kundschaft und ein Cabriolet aus der italienischen Karosserieschmiede Bertone dazu kommen. Dazu gesellten sich eine Vielzahl weiterer Karosserie- und Spezialaufbauvarianten, auf die jedoch hier nicht weiter eingegangen werden soll. Zudem konnte der Kunde zu Beginn zwischen fünf Ausstat-

tungsvarianten (LS, GL, GLS, GT, GSi) wählen, je nach Motorisierung und Karosserie. Aber auch hier beließ es Opel nicht bei verschiedenen Ausstattungslinien, ab dem Jahr 1986 wurde ein wahres Feuerwerk an Sondermodellen aufgelegt, von denen einige zwischenzeitlich wahren Seltenheits- und/ oder Kultstatus erreicht haben.

Konkurrenz belebt das Geschäft: Dieser Slogan trifft in der hart umkämpften Kompaktklasse vor allem auf die Leistungsträger eines Automobilherstellers zu. Bereits Mitte der 80er Jahre verlor der Kadett E GSi mit seinen 115 PS zunehmend an Anerkennung „auf der linken Spur“ – und somit auch bei den sportlichen Opel-Fahrern. Nicht nur der direkte Rivale aus Wolfsburg erhielt in der stärksten Variante immer mehr Leistung, auch die europäische und japanische Konkurrenz konnte mittlerweile vergleichbare oder sogar bessere Leistungswerte erzielen. Zwischenzeitlich erhöhte Opel beim Kadett E GSi den Hubraum auf 2.0 Liter und erreichte damit 130 (katlose) PS. Doch Opel ruhte sich auf diesen Werten nicht aus und präsentierte im Frühjahr 1988 auf dem Genfer Autosalon den Kadett E GSi 16V, der zum Imageträger für die gesamte Baureihe avancieren sollte. Die aufwändige Konstruktion des Motors in Verbindung mit einem geregelten Katalysator wurde von der Fachpresse sehr positiv gewürdigt und von den sportlichen Opel-Fahrern mit Begeisterung aufgenommen. Mit diesem Motor konnte sich Opel endgültig gegen den Erzrivalen aus Wolfsburg durchsetzen. Dessen ungeachtet rückte Mitte der 80er Jahre zunehmend das Thema



...und so blieb es am Ende doch bei den althergebrachten Rundinstrumenten



Praktisch – die geteilt umklappbare Rücksitzbank

Umweltschutz vermehrt in das Bewusstsein der Bevölkerung. Auch die Bundesregierung nahm sich der Umweltdiskussion an und erließ strengere Abgasregeln, die den Verkauf schadstoffarmer Fahrzeuge fördern sollte. Opel präsentierte daher im März 1985 als einer der ersten europäischen Hersteller den Kadett E mit dem bereits aus dem Ascona C bekannten 1,8 i Motor und 90 PS, der mit regeltem Drei-Wege-Katalysator ausgestattet war. Als der Vorstandsvorsitzende Louis R. Hughes Ende April 1989 öffentlichkeitswirksam den serienmäßigen Einsatz des geregelten Katalysators in allen Benzinern ankündigte, hatte sich Opel endgültigen einen Namen als umweltbewusster Volumenhersteller gemacht.

Bereits einige Monate früher, im Dezember 1988, präsentierte Opel den Kadett mit behutsamen Veränderungen als den „Kadett der 90er Jahre“. Opel ging es vor allem darum, den Kadett mit einem behutsamen Facelift optisch stärker an das damals aktuelle Design des Vectra A und Omega A heranzuführen. Am auffälligsten ist daher die neue Front des Kadett mit neuen Stoßfängern und einem separaten, lackierten Kühlergrill. Anfang der 90er Jahre verdichteten sich schließlich die Anzeichen, dass für den Kadett die Wachablösung immer näher rückt. Der neue Kompakwagen hieß dann auch nicht mehr Kadett. Opel entschied sich vielmehr für den in England bereits seit längerer Zeit



Geräumig – der Combo genannte Kleinlieferwagen...



...der nochmals mehr transportieren konnte als der ohnehin schon mit üppig bemessene Caravan

geläufigen Namen Astra, unter dem der Kadett von der Opel-Schwester Vauxhall seit 1984 vertrieben wurde. Im Juli 1991 und nach 3.779.289 Exemplaren war die Ära des Kadett bei Opel dann beendet. Damit hat er von allen Kadett-Baureihen die mit Abstand höchste Stückzahl erreicht.

*Text: Marcel Beckmann * 2690
Fotos: Archiv Marcel Beckmann *2690, Archiv Opel Classic, Archiv Alt-Opel IG*



Nicht schön, aber sicher – das von Bertone gestaltete Cabrio hatte einen Überrollbügel



Hier hat der Windkanal keine Rolle gespielt – Großraum-Kadett für die Post



Wilder Feger – Kadett E Rallye 4x4 mit Allradantrieb

Schwarz und rot – der Kadett E GSi des Altkanzlers

Prominente Opel-Fahrer sind so selten nicht. Vor allem der Diplomat als letzter Großwagen aus Rüsselsheim hielt lange einen hohen Marktanteil unter bekannten Schauspielern aus Film und Fernsehen, aber auch Senator und Monza waren auf den Meilen der Stars und Sternchen zu sehen. Rechnet man den Bitter CD mit, kommt noch mehr als eine Generation an Fußball-Nationalspielern hinzu. Das alles ist weder neu noch überraschend. Der hier vorgestellte GSi hingegen lief in einem Haushalt,

den man mit diesem sportlichen und zugleich bescheidenen Modell nicht in Verbindung bringen würde: Bei Loki und Helmut Schmidt in Hamburg-Langenhorn.

1991 erwarb der Altkanzler den schwarzen, mit 115 PS aus zwei Litern ausgesprochen flott motorisierten GSi Champion. Laut Opel Classic, dort bekommt der Kadett aus prominentem Vorbesitz inzwischen sein Gnadentrotz, fuhr Schmidt ihn bis 1996.

Sechs Jahre darauf brachte das Ham-

burger Abendblatt eine Geschichte unter dem folgenden Titel: „Ersteigern Sie einen ehemaligen Wagen von Altbundeskanzler Helmut Schmidt“ Hintergrund war das Elbhochwasser, das vor allem Dresden schwer zuge-setzt hatte. Schmidt hatte sich als Hamburger Innensenator bei der Flut von 1962 viel Anerkennung erworben, ein Effekt, den sich SPD-Kanzler Gerhard Schröder bei seinem Wahlkampf genau vier Jahrzehnte später nutzbar zu machen wusste. Die medienwirksamen Auftritte als Krisen-