

Verkannter Meilenstein



Der bis zu 187 km/h schnelle GTE gehörte zu den wenigen auffälligen Modellen der Kadett-Familie.

Mit dem Kadett D kam vor 30 Jahren ein Auto auf den Markt, das einen technischen Wendepunkt für Opel darstellte – das aber bis heute nur von einem kleinen Kreis von Liebhabern geschätzt wird ...

Text: Heiko Haupt (dpa), Foto: Opel

In den 1970er-Jahren drohten bei Opel wieder einmal Schwierigkeiten – und zwar aus dem Grund, dass man drauf und dran war, eine wichtige technische Entwicklung zu verschlafen. Dabei ging es darum, welche Räder vom Motor angetrieben werden. Bei den meisten Kleinwagen war es seinerzeit schon längst eine Selbstverständlichkeit, dass der vorne verbaute Motor auch die vorderen Räder antrieb. Bei den deutschen Herstellern erforderte es jedoch einiges an Überzeugungsarbeit, bis das Umdenken einsetzte. Schließlich hatte auch Volkswagen ewig am alten Käfer mit Heckmotor und Heckantrieb festgehalten, bis man 1974 mit dem Golf erfolgreich den modernen Weg beschritt. In Rüsselsheim sollte das Umdenken noch länger dauern. Denn auch als der Golf bereits Verkaufserfolge einfuhr, rollte das traditionell als Kadett bezeichnete Opel-Kompaktmodell weiter mit der ebenso traditionellen Kombina-

tion aus Frontmotor und angetriebenen Hinterrädern umher.

Erst ein halbes Jahrzehnt später war es dann so weit: „Neuer Kadett: Ein Opel wie noch nie“ überschrieb seinerzeit die Fachzeitschrift „mot“ einen ersten Bericht über den Kadett der fünften Generation. Endlich hatte man mit dem D-Kadett die Umstellung vom Heck- auf Frontantrieb geschafft. Und es gab eine Neuerung, die sich im Design ausdrückte. Weil der Neue ein modernes Auto sein sollte, wurde seine Karosserielinie näher an die der Konkurrenz gerückt – die verzichtete schon einige Zeit auf das angehängte Stufenheck und erlaubte den Zugang auf das Gepäckfach durch große Heckklappen im Schrägheck.

Eine etwas schrullige Taktik

Also kam auch der Kadett D mit einem solchen modernen Schrägheck daher. Um aber die Liebhaber des Kofferraumdeckels nicht mit einer modernen Heckklappe zu vergrätzen, setzte man beim Kadett D auf eine etwas schrullige Taktik: Wer die große Heckklappe verschmähte, konnte auch eine Version ordern, die zwar auf den ersten Blick identisch aussah – wenn nicht unterhalb des Heckfensters diese beiden Scharniere gewesen wären. Die dienten nämlich als Öffnungsmechanismus eines kleinen Kofferraumdeckels. Die

Heckscheibe klappte in dieser Version nicht mit auf – wie bei den Stufenheck-Modellen eben.

Eine andere Neuerung ließ sich nicht tarnen: Waren die bisherigen Opel durchweg an ihrem etwas plärrigen Auspuffgeräusch zu erkennen, klang der Kadett D nun anders. Das hatte auch damit zu tun, dass mit dem neuen Kadett auch eine neue Generation an Motoren Einzug hielt.

Die Autotester gaben dem Kadett durchweg gute Noten, lobten die Motoren ebenso wie das Fahrverhalten und im Endeffekt die gesamte Konstruktion. In der Öffentlichkeit aber war der Opel Kadett D bald nur ein Kompaktmodell unter vielen – wenn auch ein recht erfolgreiches. Das Auto wurde während der 1980er-Jahre zur typischen Erscheinung auf den Straßen. Wirklich auffällig waren nur wenige der Kadett-Modelle: zum Beispiel der 85 kW (115 PS) starke und bis zu 187 km/h schnelle GTE, der gegen den erfolgreichen VW Golf GTI antrat. Echte Raritäten waren die Cabriolet-Umbauten einiger Anbieter, die jedoch nur wenige Käufer fanden. Was man vom Basismodell nicht sagen konnte: Das wurde bis zum Modellwechsel 1984 mehr als zwei Millionen Mal produziert ... ■