

50 JAHRE OPEL KADETT C



→ Fakten

*Start im Spätsommer 1973, die Produktion endete 1979

*Die Modellpalette war mit zwei- und viertüriger Limousine, Caravan mit drei Türen, Schrägheckversion City, Coupé sowie offenen Aero breit aufgestellt; die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten reichten vom Familienfahrzeug und Zweitwagen über Spaßauto und Breitensportler bis hin zur gewerblichen Nutzung

*Die Sicherheit spielte mit serienmäßigen Dreipunkt-Gurten, stoßabsorbierender Sicherheitslenkung, Knautschzonen an Front und Heck sowie der Sicherheitszelle des Fahrgastraums eine große Rolle

*Stellte die Basis für das 1974 präsentierte Sicherheitsfahrzeug „OSV 40“ dar, das u.a. durch stabile Längs- und Querprofile sowie verstärkte Türen und Schweller für einen frontalen Aufprall auf ein festes Hindernis bis zu einer Geschwindigkeit von 65 km/h ausgelegt war

*Konzipiert als „Weltauto“, erfolgte die Fertigung über Deutschland hinaus auch in Großbritannien (als Vauxhall Chevette), in Asien, Australien sowie Nord- und Südamerika (hier jeweils mit modifizierten Karosserien und einer auf die lokalen Verhältnisse angepassten Technik)

→ Favoriten

TOP 1

Anders als mancher Wettbewerber lief der Kadett C noch mit Heckantrieb vom Band. Zu seinen **INNOVATIONEN** gehörte die Doppelquerlenkerachse mit Schraubenfedern vorn, auch ein Stabilisator war serienmäßig. Vorteile beim Handling brachte die im Vergleich zum Vorgänger um 20 Millimeter breitere Spur. Optisch war der Rüsselsheimer unspektakulär, aber klar gestylt: Zu seinen Design-Merkmalen zählten der flache Kühlergrill, die Motorhaube mit der für Opel typischen Bügelfalte und die als Spoiler gestaltete Frontschürze. Zunächst wurde der „C“ bei uns mit 1,2-Liter-Motoren mit 52 PS bzw. 60 PS ausgeliefert, später folgten u.a. ein sparsames 1,0-Liter-Aggregat mit 40 PS sowie der GT/E mit 1,9-Liter-Einspritzer.



TOP 2

Für den Fahrspaß innerhalb der Kadett C-Modellpalette war insbesondere der 184 km/h schnelle Kadett **GT/E** zuständig. Bei ihm trafen 105 PS auf nur rund 900 Kilogramm Leergewicht. Auch optisch signalisierte er, dass er ein Typ zum (Fahr-)Spaß haben ist: z.B. mit Zusatzscheinwerfern oder seiner markanten Lackierung in Gelb oberhalb der Gürtellinie und darunter in Schwarz (oder alternativ in der Kombination weiß/gelb). Seinen ganz besonderen Status unter den Opel-Fans nährten nicht zuletzt erfolgreiche Auftritte des 225 PS starken GT/E mit den Fahrern Walter Röhrl und Rauno Aaltonen bei der Rallye Monte Carlo und der Portugal Rallye.

TOP 3

Neben dem GT/E genießt auch der 1976 präsentierte Kadett **AERO** Kultcharakter. Denn er bietet seinen Passagieren „Oben-Air-Freude“ – mit einem breiten Überrollbügel, Targa-Dach und hinterem Faltdach. Der bis 1978 beim Stuttgarter Karoseriespezialisten Baur vom Band gelaufene Aero war aber nicht nur „Halb-Cabrio“, sondern konnte ebenso als Alltagsauto für alle Fälle eingesetzt werden.



→ Fazit

Der Kadett C verfügte (noch) über den bewährten Standard-Antrieb. Moderne Kompakte fuhren in den 1970er-Jahren hingegen immer öfter mit dem Dreiklang aus Frontmotor und -antrieb sowie der die Variabilität steigernden Heckklappe vor (während der Frontantrieb erst beim Nachfolger Kadett D eingeführt wurde, schoben die Rüsselsheimer mit dem „City“ bereits beim „C“ eine Modellvariante mit Heckklappe nach). Trotzdem sah der Kadett in seiner Klasse alles andere als alt aus, im Gegenteil: Der „C“ drückte seinem Segment durchaus seinen Stempel auf, zuallererst mit seiner Modellvielfalt, die bis hin zum Halb-Cabrio Aero und dem „Sportler“ GT/E reichte und ziemlich einmalig auf dem Markt war. Vor allem aber waren alle diese Modelle bezahlbar und – wie von Opel gewohnt – zuverlässig sowie langlebig. Müsste ich DIE Kadett-Baureihe unter den fünf Kadetten bis zum „E“ auswählen, fiel meine Wahl auf den „C“! Und ganz ehrlich: Welcher Automobilist hätte nicht gerne einen GT/E oder Aero als Zweit- oder Drittwagen in der Garage stehen ...



(Alle Bilder: Opel)