40 JAHRE OPEL KADETT E

➔ Fakten

*Die fünfte Modellgeneration ist auf der technischen Basis des Vorgängers – aber mit neuem Fließheck-Design – vorgefahren

*Letzte Baureihe mit dem Namen Kadett, der Nachfolger hieß Astra

*Ausgezeichnet mit dem „Goldenen Lenkrad 1984“ sowie dem Titel „European Car of the Year 1985“

➔ Favoriten

TOP 1

Die **ENTWICKLUNG** des Kadett E begann 1979 direkt nach der Markteinführung des Vorgängers „D“. In den folgenden fünf Jahren investierten die Rüsselsheimer 1,5 Milliarden D-Mark und absolvierten mit Prototypen insgesamt eine Fahrstrecke von rund 6,5 Millionen Kilometern: In Prüfzentren und auf Rennstrecken ebenso wie unter extremen Wetterbedingungen in Nordeuropa und in Wüstenregionen der USA.

TOP 2

Beim Kadett E fand beinahe jeder potenzielle Kunde das passende Modell: Das **PORTFOLIO** umfasste zunächst die Schrägheckklimousine und den Kombi Caravan (mit bis zu 1.520 Litern Kofferraumvolumen) mit jeweils drei oder fünf Türen. Es folgten die viertürige Stufenheckversion und ab 1987 das von Nuccio Bertone in Zusammenarbeit mit den Designern von Opel gestylte Cabrio. Während die Rüsselsheimer mit dem Combo gewerbliche Kunden ansprachen, waren „Sportler“ die Zielgruppe des GSI – insbesondere als 16V mit strammen 150 PS.

TOP 3

Optisch war der Kadett E seiner Zeit einige Jahre voraus: Mit seinem **DESIGN** setzte er dicke (aerodynamische) Ausrufezeichen in der Kompaktklasse, vor allem mit seinem cW-Wert von 0,32. Diesen toppte der GSi sogar noch mit 0,30. Die Arbeit von 1.200 Stunden im Windkanal schlug sich insbesondere in der Keilform, dem tropfenförmigen Fahrzeug-Grundriss, den geglätteten Scheibenebenen sowie den flexiblen Fugendichtungen der Karosserie nieder.

➔ Fazit

Während so mancher Fan der Marke mit dem Blitz im Logo heute fast schon ehrfurchtsvoll auf den Kadett E blickt, betrachte ich die fünfte Modellgeneration des Kompakten eher rational: Mit seinem in die Zukunft gerichteten Design brachte er zweifellos frischen Wind in die seit jeher konservativ geprägte „Golf-Klasse“. Das Ergebnis daraus war eine beeindruckende Aerodynamik, die nicht zuletzt auch für die fulminanten Fahrleistungen der GSI-Versionen sorgte. Gerade der GSI 16V war ein absolutes Modellhighlight des „E“, denn der Zweiliter-Sechzehnventiler fuhr unter seinen Wettbewerbern beinahe in einer eigenen Liga. Hervorzuheben ist zudem die Variantenvielfalt des Kadett E, die fast keine Wünsche offen ließ und bis zu einem attraktiven Cabrio reichte. Und dennoch „fremdle“ ich bis zum heutigen Tag ein bisschen mit der fünften Modellgeneration des kompakten Rüsselsheimers: Vor allem das Design, mit dem Opel gänzlich andere Wege einschlug als mit dem gutbürgerlichen Vorgänger „D“, konnte mich nie restlos überzeugen. Unabhängig davon hat der auf dem Markt erfolgreiche „E“ zu Recht einen prominenten Platz in der langen Kadett-Historie.

(Alle Bilder: Opel)