

50 JAHRE OPEL KADETT CITY



→ Fakten

*Die Kadett-Modellfamilie umfasste zudem noch eine Limousine mit zwei oder vier Türen, einen dreitürigen Caravan sowie ein Coupé

*Der Kadett C war die letzte kompakte Modellgeneration von Opel mit Heckantrieb; der Nachfolger Kadett D war das erste Modell der Rüsselsheimer mit Frontantrieb

*Die Produktion endete 1979



→ Favoriten

TOP 1

Innerhalb der Kadett-Modellfamilie nahm der 3,90 Meter kurze City die Rolle des flexiblen Stadtflyters ein. Als Zielgruppen definierten die Rüsselsheimer zuallererst junge Familien, Pendler und „Freizeitaktive“. Bei der Ansprache dieser potenziellen Kunden stand natürlich die große **HECKKLAPPE** im Mittelpunkt, hinter der sich ein variabler Kofferraum befand: Wer noch mehr Platz brauchte, konnte mit zwei Handgriffen die Rücksitzlehne vorklappen und damit den (ebenen) Laderaum beinahe verdoppeln. Von Vorteil bei der Be- und Entladung war der neuentwickelte Gasfederheber, dank dem sich die Heckklappe mit dem kleinen Finger öffnen ließ.

TOP 2

Optisch war der City von vorne – mit dem flachen Kühlergrill, der Motorhaube mit der Opel-typischen Bügelfalte oder der Spoiler-ähnlichen Frontschürze – sofort als Mitglied der Kadett C-Generation zu identifizieren, hinten setzte er dagegen mit seinem Schrägheck-**DESIGN** individuelle Akzente. Sofort ins Auge fallen auch die großen Fensterflächen, die nicht nur die Rundumsicht verbesserten, sondern auch für einen hellen Innenraum sorgten. Opel-Fans erinnern sich sicherlich gerne an die optionalen 13 Zoll-Leichtmetallräder von ATS mit 185-er-Reifen, die dem City einen sportlichen Touch gaben.



TOP 3

Die **TECHNIK** übernahm der City größtenteils von den anderen Kadetten. Aufgrund der veränderten Gewichtsverteilung ist jedoch die Vorderachse neu abgestimmt worden, während die Hinterachse der Caravan beisteuerte. Auf der Triebwerksseite wurde der City mit Vierzylindern mit 1,0 und 1,2 Litern Hubraum sowie 40 PS, 52 PS und 60 PS (mit diesem Aggregat war auch eine Automatik erhältlich) Leistung ausgeliefert. Die Motoren-Palette ergänzte 1977 ein 75 PS starker 1,6-Liter, der den Kompakten in 13 Sekunden auf Tempo 100 sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 157 km/h beschleunigte.

→ Fazit

Opel verschlief in den 1970er-Jahren zunächst den Trend – gerade bei den Kompakten – hin zu querliegenden Frontmotoren und dem Antrieb über die Vorderräder. Mit Blick darauf stellte der City eine (smarte) Notlösung dar, bei der man sich aus dem Technik-Baukasten des Kadett bediente, und diesen um ein gefälliges Design inklusive Heckklappe ergänzte. In Sachen Raumökonomie waren moderne Frontriebler wie der 1974 debütierende VW Golf dem Rüsselsheimer aber überlegen. Und dennoch gelang es Opel mit dem City, vier Jahre lang im Konzert der flexiblen Kompakten mit Heckklappe (durchaus) erfolgreich mitzuspielen, bis 1979 mit der Einführung des Kadett D eine neue Frontantriebsplattform verfügbar war. Letztlich schlug der City also die Brücke von den bekannten Stufenheck-Limousinen des Kadett hin zu der vom Markt geforderten Schrägheck-Version mit Heckklappe. Insofern ist der City mit seiner (gefühlten) Nebenrolle innerhalb der Modellfamilie des Kadett C eigentlich unterbewertet. Schließlich ist er der Urvater des variablen Kompakten mit Heckklappe bei Opel – auch wenn seine Plattform mit Heckantrieb nicht mehr „up to date“ war.



(Alle Bilder: Opel)