

Vergleichstest

Opel Kadett GSi 2,0 gegen VW

Über



holt der 130 PS-Kadett sogar den Super-Golf?

Der Kadett GSi rollt auf der Überholspur. Mit dem neuen Zweitlitermotor wird er zum direkten Konkurrenten des Golf mit 16 Ventilen. **Auto Bild** testete: Reichen seine Fahrleistungen und seine Fahrwerkstechnik an den Spitzenreiter heran?

Es ist schwer, sich mit dem Golf GTi anzulegen. Ihn zu schlagen, ist ein hartes Stück. Immer ist der Wolfsburger der Konkurrenz eine Nasenlänge voraus, gewinnt alle Vergleichstests und nimmt Spitzenstellungen in den Verkaufs-Hitlisten ein. Jetzt soll offenbar Schluß damit sein: Opel will den

Von Horst Vieselmann

GTi 16V, den Volkswagen-16-Ventiler vom Sockel stürzen. Mit einem präparierten Kadett GSi, der vom normalen Sportmodell nur durch andere Plastik-Radkappen und durch ein ovales Auspuffendstück zu unterscheiden ist. Intern heißt er GSi 2.0, und diese Zahl

sagt dem Fachmann, was mit ihm los ist: Unter seiner glatten Haube steckt Opels funkelneuer Zweitliter-Einspritzer, ein Reihenvierzylinder, der für den Rekord-Nachfolger Omega entwickelt wurde. Der Standard-GSi muß mit nur 1,8 Liter Hubraum auskommen.

Mehr Hubraum bringt mehr Leistung. Und so stellt der Reihenmotor, dessen Gaswechsel von je zwei Ventilen pro Zylinder gesteuert wird, muntere 130 PS zur Verfügung. Aber ob das ausreicht? Der Erzfeind Golf 16-Ventiler hat nämlich neun PS mehr und das, obwohl er nur über 1,8 Liter Hubraum (wie der Serien-GTi) verfügt. Aber er hat's im Kopf, genauer, im Zylinderkopf. Jeder der vier Zylinder wird nicht nur von einem, sondern von zwei

Einlaßventilen beatmet. Und zusätzlich wird durch zwei Auslaßventile das verbrannte Gemisch wieder ins Freie befördert. Das bringt Leistung, weil der Gaswechsel schneller vorstatten geht. Genug der Theorie.

Die Überraschung bei den Meßfahrten ist zunächst perfekt: Der GTi-Schreck aus Rüsselsheim ist schneller, trotz seiner geringeren Leistung. Bis auf 100 km/h nimmt er dem VW zwar nur Bruchteile von Sekunden ab, aber immerhin. Auch im Durchzug setzt sich der Zweitliter-GSi vom 16-Ventiler ab. Er schafft den Sprint im fünften Gang von 60 auf 120 km/h in 15,8 Sekunden. →



Tempo 200 in der Steilkurve: für die Fahrwerke der beiden Sportler Kadett GSi 2,0 (links) und Golf GTi 16V kein Problem. Erst auf kurvenreicher Strecke zeigen sich die Qualitäten der beiden Konkurrenten

Foto: Ulrich Kattner

Vergleichstest

der Renner aus Wolfsburg braucht dafür schon 18,5 Sekunden.

In der Höchstgeschwindigkeit trennen die beiden Sportler fünf Stundenkilometer (GSI 214 km/h, GTI 209 km/h). Was ist los mit dem schnellsten Golf-Modell? Er ist mit seinen 139 PS stärker als der Opel und müßte demnach doch schneller sein als der junge Herausforderer.

Der Kadett GSi 2,0 setzt sich ab

Die Lösung: Die Figur macht's. Durch seine aalglatte, strömungsgünstige Karosserie reicht beim GSI weniger Motorleistung für höhere Fahrleistungen. Die etwas pummelige Form des GTI bietet dagegen dem Wind mehr Angriffsfläche.

Daß der Motor deshalb mehr leisten muß, zeigt sich auch im Verbrauch: Der Zweiliter-Zweiventiler des Opel genehmigte sich im Durchschnitt 9,1 Liter Super. Der 1,8-Liter-Vierventiler des VW brachte es unter gleichen Bedingungen auf 9,7 Liter.

Dennoch, das sind Werte, die in Anbetracht der Kraftausbeute beider Triebwerke erfreulich niedrig sind. Das günstige Leistungsgewicht macht's. Beim GSI sind es 7,6 Kilogramm pro PS, beim GTI sogar nur 7,1 Kilo pro Pferdestärke.

Opel-Fans mögen es nun mit Genugtuung zur Kenntnis nehmen, daß der Sport-Kadett dem Wolfsburger Renner das hohe, spoiler-bewehrte Heck zeigen kann. Aber Fahrleistungen sind nicht alles. Das Golf-Triebwerk hat beispielsweise eine bessere Laufkultur. Der Vierzylinder dreht runder hoch und läßt sich bei niedrigen wie auch hohen Drehzahlen einfach angenehmer fahren. Der Kadett-Motor geht kerniger zur Sache.

Außerdem ist die Fünfgangschaltung des GTI besser als beim Opel. Sie ist zwar geringfügig schwergängiger, aber viel



Solange es geradeaus geht, hat der Zweiliter-GSI die Nase vorn. Auf kurvenreichen Strecken, die mit Bodenwellen gespickt sind, hat der Kadett aber keine Chance: Der Golf GTI 16V fährt ihm auf und davon. Sein Fahrwerk wird mit der Leistung viel besser fertig

exakter zu schalten. Beim Opel gerät man beim Wechsel vom vierten in den fünften Gang schon mal leicht in den dritten.

Dicke kommt's für den schnellen Kadett aber schließlich auf Landstraßen zweiter Ordnung: Dem perfekt abgestimmten Golf, der trotz strafferer Feder-Dämpfer-Abstimmung die Unebenheiten erheblich besser ausbügelt, kann der Opel nur mit Mühe folgen. Seine Dämpfung ist zu schwach. Er schaukelt sich bei Bodenwellen auf, verliert schon mal den Bodenkontakt und fordert in solchen Momenten sämtliche Fahrkünste. Da kann's bei sportlicher Fahrt schon mal brenzlig werden. Der Geradeauslauf bei

hohem Tempo ist allerdings makellos. Daß bis zu 130 PS an der Vorderräder reißen, ist in der Lenkung kaum spürbar. Sie ist aber nicht so angenehm direkt wie beim Golf, dessen Lenkung einen perfekten Kontakt zur Fahrbahn vermittelt.

Der GTI gibt sich nicht geschlagen

Fast atemberaubend sind die Kurvengeschwindigkeiten, die mit dem GTI 16V möglich sind, ehe er aus der Spur gerät. Er ist dabei so leicht beherrschbar, daß sich selbst unsportliche Fahrernaturen

dabei ertappen, die Kurven in Rallyemanner zu umrunden. Da hält der Kadett einfach nicht mit. Dies gilt genauso für die Verarbeitungsqualität. Blechern ins Schloß fallende Türen und leichte Karosserieverwindungen auf schlechter Wegstrecke wie beim Kadett kennt der Golf-Fahrer nicht. Das Wolfsburger Sportmodell macht ganz eindeutig einen soliden, ausgereifteren Eindruck als der Rüsselsheimer Renner.

Trotzdem: Es ist schon verdammt ärgerlich, im 16-Ventiler zu sitzen und von einem Kadett GSi 2,0 überholt zu werden – auf glatter, gerader Strecke jedenfalls.

Technische Daten



Kadett 4-Zylinder-Reihenmotor mit Einspritzanlage, 1998 ccm, Bohrung x Hub 86 x 86 mm, 95 kW (130 PS) bei 5600/min., max. Drehmoment 180 Nm bei 4600/min., Verdicht. 10,0:1, Fünfganggetr., Frontantrieb, Leergew. 985 kg.

Golf 4-Zylinder-Reihenmotor mit Einspritzanlage, 16 Ventile, Hubraum 1781 ccm, Bohrung x Hub 81 x 86,4 mm, 102 kW (139 PS) bei 6100/min., max. Drehm. 168 Nm bei 4600/min., Verdicht. 10,0:1, Fünfganggetr., Frontantrieb, Leergewicht 990 kg.

Testwerte

	Kadett GSi	Golf GTI 16 V
Preis: ①	24 600 Mark	26 825 Mark
Benzinverbrauch: ②	5,7/7,2/10,1/100 km	6,1/7,5/10,9/100 km
Testverbrauch:	9,1 Liter	9,7 Liter
Höchstgeschwindigkeit:	214 km/h	209 km/h
Beschleunigung:	0-100 km in 8,7 Sek.	0-100 km in 9,0 Sek.
60-120 km/h im 4./5. Gang:	11,5/15,8 Sekunden	13,4/18,5 Sekunden
1 km m. steh. Start:	29,4 Sekunden	29,8 Sekunden
Maximale Zuladung:	480 kg	450 kg
Wartungsintervalle:	alle 15 000 km	alle 12 Monate
Inspektionskosten: ③	240-290 Mark	300-320 Mark
Kraftfahrzeugsteuer: ④	432 Mark	388,80 Mark
Haftpflichtversicherung: ⑤	1250 Mark	1250 Mark

① Listenpreis (Grundausrüstung) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzlich noch rund 500 Mark Überführungskosten dazu.

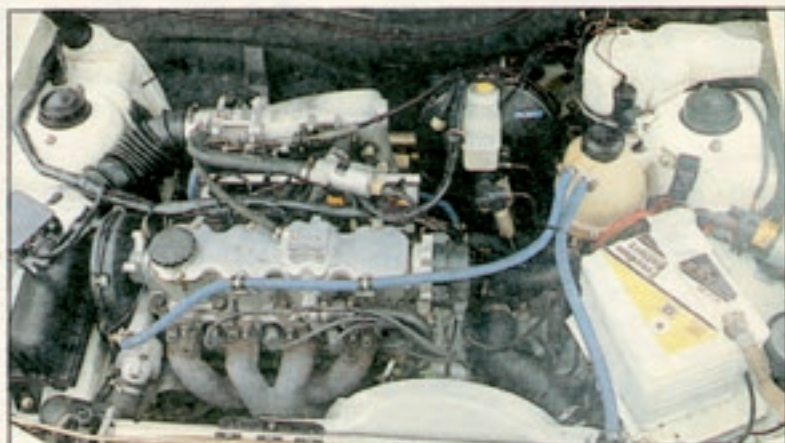
② Verbrauchs-Werksangabe nach ECE-Norm, auf die sich die europäischen Automobilhersteller geeinigt haben. Wird ermittelt bei

konstant 90 km/h, konstant 120 km/h und im Stadtverkehr.

③ Kosten f. großen Regelservice ohne evtl. zusätzl. anfallende Reparaturarbeiten.

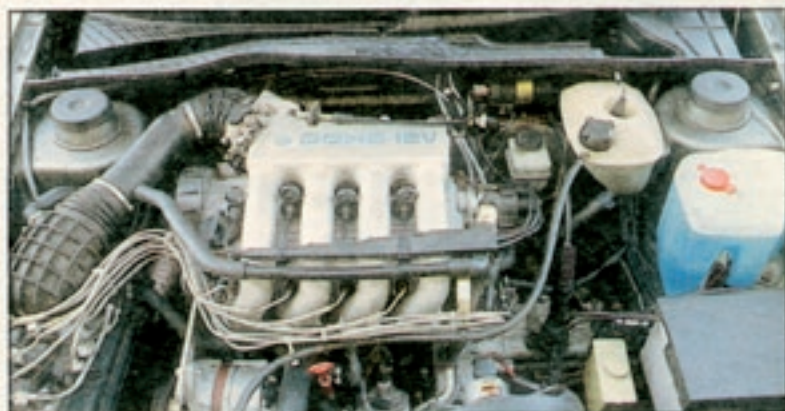
④ Bei jährlicher Zahlungsweise.

⑤ 100 Prozent Beitragssatz bei jährlicher Zahlungsweise in der Regionalklassedrei.



Der Gaswechsel des Zweiliter-GSI-Vierzylinders wird über je zwei Ventile pro Zylinder gesteuert. Die Maschine ist ein Able-

ger des neuen Opel-1,8-Liter-Triebwerks. Laufkultur ist befriedigend. Bei Vollast wird der GSI-Motorkern laut



Im Zylinderkopf des GTI 16V arbeiten nicht weniger als 16 Ventile. Sie werden über zwei obenliegende Nockenwellen betätigt. Das Ergebnis des aufwendigen Maschinenbaus: 139 PS bei 6100 Umdrehungen

und eine in allen Drehzahlbereichen vorbildliche Laufkultur. Die Kraftentfaltung erfolgt schön sanft und gleichmäßig ab Leerlaufdrehzahl ohne Leistungsloch. Der Motor verschluckt sich nie