

# Golf oder Kadett: Wer



Gegensätze: Der Opel Kadett hat die modernere Karosserie. Der Golf wirkt klassisch

**R**ivalität hat auch ihr Gutes: Die Kontrahenten geben sich allergrößte Mühe, den Rivalen zu übertrumpfen. Im Falle der beiden erfolgreichsten deutschen Automobile VW Golf und Opel Kadett profitiert der Autofahrer von diesem

Kampf um die Käufergunst besonders. Die Autos werden immer besser, und trotzdem entschwindet der Preis nicht nach oben.

Die Nummer 1 bei den Zulassungszahlen war bislang stets der Golf, dichtauf der

ewige Zweite Opel Kadett. Läßt man die populären Diesel-Versionen unberücksichtigt, rückt der Kadett noch näher heran. Im Januar wurden vom Benzin-Kadett nur 247 Autos weniger zugelassen als vom Spitzenreiter Golf (10 304). Und wie sieht der Unterschied auf der Straße aus? Kann sich der Golf dort auch behaupten, oder ist der Kadett das bessere Alltagsauto?

Ich bin dieser Frage in einem ausführlichen Alltagstest nachgegangen. Die Testkandidaten: Der Golf mit 55 PS und der Kadett mit 60 PS, beide mit 1300 ccm Hubraum. Beide begnügen sich auch mit Normalbenzin, beide kosten gleichviel: 14 595 Mark.

**Erster Eindruck: Die Karosserie.** Glatt, rundlich der Kadett, eckig und ver-

winkelt der Golf. Beim Wolfsburg-Modell finde ich Vertrautes: Stoßstangen, runde Scheinwerfer, vorstehende Türgriffe, Regenrinne. Anders der Kadett: große integrierte Stoßfänger, eingepaßte Rechteckscheinwerfer, versenkte Griffe, keine Regenrinne. Kurzum: Der Opel präsentiert sich moderner, der Golf wirkt biedert.

**Ergebnis Karosserie: Vorsprung für den Kadett.**  
**Einsteigen, Platz nehmen.** Im Golf fühle ich mich sofort wohl. Straffe Sitze, gute Seitenführung. Die Sitzposition ist vorbildlich, kurze und lange Fahrer finden auf Anhebel die richtige Position. Schalter und Hebel finde ich fast blind. Im Kadett brauche ich mehr Zeit zum Eingewöhnen. Tiefere Sitzposition, etwas weichere Sitze.



Jürgen von Gosen, Testchef von Auto Bild ist ein erfahrener Motor-Redakteur. Er besitzt alle Führerscheine, ist auf zwei Rädern genauso zu Hause wie auf vieren

Lenkrad und Schalthebel sitzen auch hier goldrichtig, die übrigen Knöpfe sind jedoch nicht so bedienungsfreundlich wie im Golf. Um die Heizung zu regulieren, muß ich sogar nach unten zur Mittelkonsole greifen.

# ist besser?

## Vergleichstest der beiden meistverkauften Autos In Deutschland



Foto: Klaus K. Jürgens



**Fahrerplatz-Wertung: Vorsprung für den Golf.**

**Starten, losfahren.** Beide Vierzylinder springen sofort an. Der Kadett-Motor bittet um Choke-Hilfe, der Golf macht's mit Startautomatik. Ruhig und kultiviert arbeiten beide Triebwerke, lediglich der Golfmotor ist eine Spur dezenter im Auftreten. Für das neue Modelljahr wurde der Golfmotor gründlich überarbeitet. Ein neuer Zylinderkopf mit hydraulischem Ventilspielausgleich und langlebigen Zündkerzen (30 000 Kilometer) schraubt die Wartungsintervalle auf Kadett-Niveau (einmal im Jahr oder alle 15 000 Kilometer).

Spontaner reagiert das Golf-Aggregat. Im Kadett muß ich mehr schalten, um zügig

**Die Fahrleistungsmessungen beweisen es: Der Kadett ist dynamischer. Dank fünf Mehr-PS distanziert er den Golf knapp. In der Praxis wirkt sich das kaum aus: Der Golf hält mit, der Kadett kann ihm nicht davonfahren**

### Technische Daten Golf

Vierzylindermotor, vorne quer eingebaut, ohc, hydr. Ventilspielausgleich, Tassenstößel, Registervergaser, 1272 ccm Hubraum, 55 PS bei 5400/min, max. Drehmoment 96 Nm bei 3300/min, Verdichtung 9,5:1, Einzelradaufhängung, vorne Federbeine, Querlenker, hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern.

**Meßwerte:** 0-100 km/h in 16,9 Sek, 60-120 km/h in 33 Sek, 1 km m. steh. Start 38,3 Sek, Höchstschw. 154 km/h, Testverbrauch 8,3 l/100 km. Preis 14 595 Mark.

### Technische Daten Kadett

Vierzylindermotor, vorne quer eingebaut, ohc, hydr. Ventilspielausgleich, Kipphebel, Fallstromvergaser, 1297 ccm Hubraum, 60 PS bei 5800/min, max. Drehmoment 94 Nm bei 3600/min, Verdichtung 8,2:1, Einzelradaufhängung, vorne Federbeine, Querlenker, hinten Verbundlenker, Miniblockfedern.

**Meßwerte:** 0-100 km/h in 14,3 Sek, 60-120 km/h in 27,7 Sek, 1 km m. steh. Start 36 Sek, Höchstgeschw. 161 km/h, Testverbrauch 8,5 l/100 km. Preis 14 595 Mark.

# Stärken und Schwächen

Um Mißverständnissen vorzubeugen: Auf den Fotos sehen Sie einen viertürigen Kadett in GL-Ausstattung sowie den Golf CL mit zwei Türen. Für den Vergleich ist dies ohne Belang. Die Wertung bezieht sich jeweils auf die vergleichbare Ausstattungsvariante



**KADETT 1.3**



**GOLF CL**

**Fahrverhalten:** Kadett und Golf sind überaus fahrsichere und problemlose Autos. Der Golf bleibt auch bei hohem Tempo lange neutral, der Kadett untersteuert früh. Die Feder/Dämpferabstimmung ist im Golf etwas besser gelungen. Die Kadett-Karosserie schwingt nach.



Beim Gaswegnehmen schiebt der Kadett-Motor noch etwas nach



Der Golf-Vierzylinder überzeugt mit vorbildlichen Manieren

**Ausstattung:** Die Grundausrüstung im Golf beschränkt sich auf das Wesentliche, ist aber nahezu komplett. Gut: zwei Rückfahrleuchten, Nebelschlußleuchte, Heckwischer-Intervall. Beim Basis-Kadett fehlt einiges: Warnsummer für Hauptlicht oder Ausschaltautomatik, Heckwischer-Intervall, Nebelrückleuchte. Sogar auf einen abblendbaren Innenspiegel muß der Käufer des LS-Kadett verzichten. Gut: Frontwischer-Intervall-Schaltung.



Die Türablagefächer (GL-Version) sind groß. Da paßt auch der Straßenatlas rein



Sogar für die Handtasche zu schmal: Die Golf-Türschalen sind nicht praxistgerecht

**Servicefreundlichkeit:** Kadett und Golf müssen dank moderner Technik nur noch selten in die Werkstatt. Hydraulischer Ventilspielausgleich, wartungsfreie Zündanlage sowie lange Ölwechselintervalle schonen den Geldbeutel. Der Golf hat Longlife-Zündkerzen (die halten 30 000 km), sie liegen allerdings versteckt unter dem Luftfilter. Das ist beim Kadett besser gelöst. Die Kerzen sind von vorn gut erreichbar



Reifenwechsel: Wer die Radkappe lösen will, bekommt schmutzige Finger



Radkappe abziehen: Ein Metallring im Bordwerkzeug schon die Hände

**Bedienung:** Einen hohen Standard haben Golf und Kadett erreicht. Der Bestseller aus Wolfsburg setzt mit praxistgerechter Platzierung von Schaltern und Hebeln den Maßstab. Alles ist in der Nähe des Lenkrades angeordnet, der Fahrer findet sich auf Anhieb dank großer Tasten zurecht. Im Kadett muß man schon etwas genauer hinschauen, um Fehlgänge zu vermeiden. Kleine Drehschalter für Licht und Heizungs-Gebläse (gekoppelt mit der Heckscheiben-Heizung) verlangen Aufmerksamkeit.

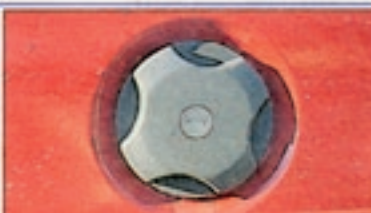


Kadett-Ärgernis: Die Heckklappe läßt sich nur mit Schlüssel öffnen



Golf-Makel: Im Falle einer Reifenpanne muß ein Notrad reichen

**Wirtschaftlichkeit:** Beide 1300er gehen recht sparsam mit Benzin um. Im Test genehmigte sich der 55-PS-Golf 8,3 Liter pro 100 Kilometer, der Kadett mit 60 PS konsumierte 8,5 Liter/100 km (Er trägt auch bleifreies Sprit). Mit einer Tankfüllung kommt der Golf rund 660 km weit, der Kadett schafft immerhin zirka 610 km. Die Unterhaltskosten für beide liegen auf annähernd gleichem Niveau. Geld läßt sich eher durch eine schonende Fahrweise einsparen.



Außenliegender Tankdeckel: schmutzige Hände, das Schloß ist ungeschützt



Tankverschluß unter der Klappe: griffigst und eine saubere Sache

voranzukommen. Das geht nicht immer reibungslos. Die Schaltwege sind zu lang, nicht präzise genug. Da hilft mir auch die leichtgängige Kupplung wenig. Kein Problem im Golf. Die Schaltung ist exakt.

Bei den Fahrleistungen schneidet der Kadett besser ab. Allerdings reicht sein Temperament nicht aus, um dem Golf deutlich davonzuzufahren. **Ergebnis Motor und Antrieb: Vorsprung für den Golf.**

**Durch die Kurve, über Stock und Stein.** Fahrsicher und problemlos sind beide. Der Opel ist zwar straff abgestimmt, seine Karosserie verneigt sich aber in Kurven und beim Bremsen tief. Der Golf ist kommoder, er vermittelt ein sicheres Gefühl für die Straße. Die präzise Lenkung hilft mir dabei, den richtigen Kurs auf Anhieb zu finden. Im Kadett gelingt das nicht so gut. Die Lenkung ist indirekter und die weiche Federung läßt mich nach vielen Kurven fast seekrank werden. Zudem ist der Rüsselsheimer ein starker Untersteuerer: In schnell gefahrenen Kurven schiebt er über die Vorderräder nach außen. Das ist zwar ungefährlich, aber der weitaus neutraler ausgelegte Golf beruhigt die Fahrer-Nerven mehr.

Kopfsteinpflaster verdaut der Golf besser. Bodenwellen und Schlaglöcher steckt er klaglos weg. Nicht so der Opel. Der Kadett schaukelt, die Karosserie ächzt und klappert. Die Verarbeitungsqualität des Golf sammelt hier Pluspunkte. **Ergebnis Fahrwerk: Vorsprung für den Golf.**

**Komfort, Platzangebot.** Bequemer fahre ich im Kadett. Allerdings nur im Kurzstreckenverkehr. Für längere Etappen bevorzuge ich den Golf, denn die straffe Federung und die festen Sitze lassen mich nicht so schnell ermüden. Geräumiger für die Passagiere ist das Golf-Abteil. Mehr Ellenbogenfreiheit (ausgeformte Türen und Seitenteile), mehr Knieaum. **Ergebnis Innenraum: Vorsprung für den Golf.**

**Ausstattung, Wirtschaftlichkeit.** Die Golf-Grundausrüstung (C-Modell) ist nahezu komplett. Da gibt's sogar zwei Rückfahrleuchten und eine Nebelschlußleuchte. Dem Basis-Kadett (LS-Ausstattung) fehlt einiges, was ein 15 000 Mark-Auto unbedingt haben muß: Nebelschlußleuchte, abblendbarer Innenspiegel, Fahrlicht-Abschaltung bei ausgeschalteter Zündung. Und die Kopfstützen sind breathhart. Ein 60-PS-Kadett, der ähnlich sinnvoll ausgestattet ist wie der C-Golf, überschreitet die 16 000 Mark-Hürde. (GL-Ausstattung 15 895 Mark plus Nebelschluß 71 Mark und gepolsterte Kopfstützen 71 Mark). In puncto Wirtschaftlichkeit geht die Rechnung bei beiden auf. Einmal jährlich zur Inspektion, Ölwechsel alle 15 000 Kilometer. **Ergebnis Wirtschaftlichkeit: Vorsprung für den Golf.**

Wer ist Sieger des Vergleichstests? Insgesamt ist der Golf das bessere Auto. Er steht zu Recht ganz oben in der Käufergunst. Und das erfreulicherweise mit einem günstigen Preis. Denn der Golf C, nur durch die Intervall-Schaltung für die vorderen Scheibenwischer aufgewertet, kostet nicht einmal 15 000 Mark.



Das vollständig verkleidete Gepäckabteil des Opel Kadett ist durch die weit nach unten öffnende Klappe sehr gut zu beladen. Beim Golf-Kofferraum mißfallen die hohe Ladekante und die nackten Blechpartien

## Darin ist der Golf besser

Der Golf überzeugt mit sicherem, ausgewogenem Fahrverhalten. Er ist auch für Führerschein-Neulinge das problemlosere Auto. Die Karosserie bietet den Passagieren viel Platz, dank gerader Kanten ist der Golf übersichtlicher. Die Ausstattung sowie die Sitze sind vorbildlich, der 55-PS-Motor ist sparsam und agil. Die präzise Lenkung erleichtert Kurvenfahrt, die Bremse ist mit wenig Pedaldruck gut zu dosieren. Beim Wiederverkauf erzielt der Golf Höchstpreise.

## Darin ist der Kadett besser

Der Opel Kadett gefällt durch seine moderne Formgebung. Die glattflächige Karosserie glänzt mit guter Aerodynamik und niedrigen Windgeräuschen. Der 60-PS-Motor ist spritzig, die Fahrleistungen sind für diese Klasse beachtlich. Große Kunststoffstoßfänger verzeihen manchen kleinen Rempel. Der Innenraum ist behaglich gestaltet, freundliche Farben erfreuen. Das Gepäckabteil ist riesig und durch die große Klappe (die bis auf den Stoßfänger hinabreicht) sehr gut zugänglich.