

Kaufberatung Kadett D

Nachdem der Kadett C bereits seit Jahren über einen Kultstatus verfügt, rückt mittlerweile auch sein Nachfolger –der von September 1979 bis August 1984 gebaute Kadett D – ins Interesse der Youngtimer Freunde. Für viele ist das typische Auto der 80er Jahre oft verbunden mit Jugenderinnerungen. Gerade ein Kauf mit der „rosaroten Brille“ kann hier zu derben Enttäuschungen führen, denn auch für den Kadett D gilt: Das bessere Auto ist der bessere Kauf. Zumal das Fahrzeugangebot noch recht groß ist.

Gebaut wurde der Kadett in 6 verschiedenen Karosserievarianten. Angefangen mit den 2- und 4-türigen Fließheckversion mit kleinen Kofferraumdeckel über die 3- und 5-türige Fließheckversion mit praktischer Heckklappe bis zum 3- und 5-türig Kombi (genannt Caravan) war für jeden Käufergeschmack etwas dabei. Der Lieferwagen mit geschlossenen seitlichen Fenstern spielt eher eine untergeordnete Rolle. Interessant sind die Sonderumbauten wie das Cabrio von Bieber, oder der Behindertengerechte Umbau des Caravans von der Firma Buhns. Für Liebhaber sind sicher auch einige Sondermodelle wie der limitierte Kadett „Corsa“ und der für Jäger, Förster und Landwirte konzipierte Kadett Caravan „Pirsch“ interessant. Gleiches gilt für die sportlichen Varianten Kadett SR (mit 1,3 S und 1,6 S – Motor) und Kadett GTE (mit 1,8 E – Motor).

Je nach Gusto können aber auch die Ausstattungsniveaus Basis, Luxus und Berlina sowie Kadett J und Kadett GLS ihre Freunde finden.

Karosserie:

Wie bei vielen anderen Youngtimern ist auch beim Kadett D der Zustand der Karosserie kaufentscheidend. Da selbst Fahrzeuge der Zustandsnote 2 noch recht günstig zu haben sind, lohnt sich eine aufwendige Komplettrestaurierung nicht immer.

Die Inspektion der Karosserie beginnt vorne mit den Lampentöpfen, die an den Übergängen zu den Kotflügeln hinter den Blinkleuchten gammeln.



Bild 1: Vorderer Lampentopf

Bei den Modellen mit den Motoren 1,6 S ; 1,6 D und 1,8 E sollte die vordere Quertraverse, die auch den Kühlerträger bildet auf Durchrostungen untersucht werden. Während sich die vorderen Federbeindome meist als rostfrei erweisen, ist der Bereich zwischen Dom und Wasserkasten bzw. A-Säule oft in Mitleidenschaft gezogen.



Bild 2: Korrosion zwischen Federbeindom und Wasserkasten

Beim Kadett SR und GTE sollte dazu auf der Beifahrerseite der Werkzeugkasten (falls noch vorhanden) demontiert werden. Beim Dieselmotor verdeckt der Kraftstofffilter diesen Bereich. Der Grund für dieses Rostnest besteht darin, daß eine Strebe beginnend von der A-Säule entlang des oberen Radhauses dort einen Hohlraum bildet. Von den Vorderrädern hoch geschleuderter Dreck verstopft die Abflöcher und begünstigt dieses Feuchtbiopt. Hinzu kommt, daß Opel diese Strebe aus Verzinktem Blech hergestellt hat, während der übrige Bereich unbehandelt blieb (Spuren von Hohlraumwachs sind nur in den Schwellern zu finden). Finden sich also hier handfeste Durchrostungen oder bereits Anzeichen von erfolgten Reparaturen, so ist Vorsicht geboten. Eine fachgerechte und dauerhafte Reparatur ist recht aufwendig, da der Bereich nur durch Entfernen der inneren Radhausstrebe wirklich saniert werden kann.



Bild 3: Erst bei demontiertem Kotflügel sind der Zustand von Radhausstrebe und A-Säule genau zu inspizieren



Bild 4: Radhausstrebe in fortgeschrittenem Zerfall

Bei eingeschlagenen Vorderrädern sollten nun die A-Säulen sowie die Anschraubpunkte des Kotflügels kontrolliert werden. Auch hier sorgt von den Rädern aufgewirbelter Straßenschmutz für Rostfraß. Insbesondere der Übergang von der A-Säule zum Schweller, dort wo der Kotflügel aufliegt, ist oft durchgerostet. Zeigt sich an dem Spalt zwischen Kotflügel und Schweller schon die „braune Pest“ oder blüht der Kotflügel in diesem Bereich schon auf, so kann davon ausgegangen werden, daß sich der darunter befindliche Bereich schon im Stadium des fortgeschrittenen Verfalls befindet. Letztendlichen Aufschluß über den dortigen Zustand erhält man aber erst nach der Demontage des Kotflügels.



Bild 5: Verdächtige Rostblasen an der Kotflügelendspitze



Bild 6: Darunter sieht es dann meist so aus



Bild 7: Anderes Fahrzeug – gleiche Stelle

Die vorderen Längsträger sollten der Vollständigkeit halber auch überprüft werden. Sofern keine Unfallschäden vorliegen, sind diese in der Regel aber ohne Befund. Kritisch betrachtet werden, sollte der Übergang von den Längsträgern zu den vorderen Bodenblechen, da an dieser Stelle die Stirnwand und das Bodenblech dort einen Hohlraum bildet.



Bild 8: Radhaus am hinteren Bereich des Länsträgers

Die vorderen Kotflügel können im Fall von fortgeschrittenem Lochfraß leicht ausgetauscht werden. Dennoch ist originaler Ersatz mittlerweile schwer zu bekommen und Kotflügel aus dem Zubehörhandel haben oft nicht die optimale Paßform.



Bild 9: Kotflügel

Hat sich bislang der Rostbefall in Maßen gehalten, so präsentieren sich meist Schweller und Bodenblech in gutem Zustand. Besondere Vorsicht ist bei Fahrzeugen mit SR und GTE Ausstattung geboten, die mit seitlichen Schwellerleisten ausgestattet sind (SR erst ab 7/8?). Dort blüht unter den Verbreiterungen oft die braune Pest.

Durchrostungen im Windschutzscheibenrahmen führen gerne dazu, daß sich unter den Fußmatten im Innenraum das Wasser sammelt. Dann können Bodenblech und der innere Querträger (dort wo die Vordersitze befestigt sind) in Mitleidenschaft gezogen sein.



Bild 10: Korrosion am Scheibenrahmen

Der gleiche Effekt zeigt sich auch wenn der vordere Innenkotflügel durchgerostet ist. Im Extremfall ist der Bereich unterhalb der Pedalerie so stark korrodiert, daß die Befestigung der vorderen Querlenker an der Karosserie nicht mehr tragfähig ist.



Bild 11: Bodenblech unter Pedalerie mit "freien Blick" auf die vordere Querlenkeraufnahme

Einen kritischen Blick verdienen die hinteren Radläufe. Insbesondere der Übergang vom Schweller und der hintere Bereich sind gerne durchgerostet.



Bild 12: Schwellerende mit starker Korrosion

Speziell die linke hintere Endspitze bei den 3- und 5-Türern neigen zu erheblichen Rostfraß, da sich dort der Waschwasserbehälter für die Heckscheibenwaschanlage befindet. Dieser Bereich sollte vom Kofferraum aus durch Ausknöpfen der Rücklichtabdeckung (oder sogar durch Demontage des Rücklichts) inspiziert werden.



Bild 13: Endspitze hinten links

Ein Blick unter die Kofferraummatte verrät, ob die Stellen, an denen der hintere Längsträger an den Kofferraumboden angepunktet ist vom Rost befallen ist. Sollte dies der Fall sein heißt es: Finger weg! Auch kapitale Unfallschäden im Heckbereich treten hier zu Tage.



Bild 14: Der Übergang vom Kofferraumboden zum hinteren Radhaus

Speziell beim Caravan sollten die hinteren Federteller (dort wo sie an den Längsträger befestigt sind) und die oberen Befestigungspunkte der Stoßdämpfer überprüft werden. Dazu sollte das Kaufobjekt schon auf einer Hebebühne stehen.

Hintere Quertraverse und Heckabschlußblech sollten ebenfalls einem kritischen Blick unterzogen werden. Meist sind die Halter der hinteren Stoßstange stark angerostet, können aber oft noch gerettet werden.

Die Überprüfung der Unterkanten von Türen und Heckklappe runden das Bild ab. Durchgerostete Türunterkanten sind zwar kein K.O.- Kriterium, aber eine neue Tür kann den finanziellen Aufwand für eine Restaurierung in die Höhe treiben.



Bild 15: Hintere Ecke der Beifahrertür in fortgeschrittenem Zerfall

Zum Schluß ein Blick auf die Vorderkante der Motorhaube. Sie sollte dort beulenfrei sein, da sich die Haube an dieser Stelle nur schwer ausbeulen läßt. Oft blättert der Lack auf der Innenseite der Motorhaube ab, was auf eine mangelhaft Entfettung der Karosserie vor dem Lackieren zurückzuführen ist.



Bild 16: Unterseite Motorhaube –lack blättert großflächig ab

Motor, Getriebe:

Die gesamte Technik des Kadett D, kann wie für fast alle Opel aus dieser Epoche als recht zuverlässig bezeichnet werden. Zwar sind die frühen OHC-Motoren bekannt für eingelaufene Nockenwellen, doch führt dieser Schaden fast nie zu einem Motor-Exitus. Da der Verschleiß schon bei Laufleistungen zwischen 15000 und 60000 km diagnostiziert werden konnte, sollte die Nockenwelle bei den meisten Fahrzeugen bereits ausgetauscht sein. Ausnahme sind Autos mit geringer Laufleistung und Exemplare bei denen keine WIG-gehärtete Nockenwelle zur Reparatur verwendet wurde. Es empfiehlt sich daher grundsätzlich bei dem Kaufobjekt den Öleinfülldeckel abzuschrauben und mit dem Finger über den Nocken zu fühlen.



Bild 17: Eingelaufene Nockenwelle erkennbar am Nocken des 1. Zylinders durch den Öleinfüllstutzen

Die bei den Motoren 1,3 S und 1,6 S verbauten Varajet II Registervergaser neigen gerne im fortgeschrittenen Alter zu ausgeschlagenen Drosselklappen und daraus resultierenden Problemen mit Falschluf. Bei diesem Vergasertyp wurden zunächst Versionen mit Startautomatik verbaut, die oft sehr anfällig beim Kaltstartverhalten sind. Opel hat diese später mit einem manuellen Choke versehen, die dadurch wesentlich zuverlässiger funktionieren.

Der schon im Kadett C verbaute Solex 35 PDSI-Vergaser, der mit unterschiedlicher Bedüsung auch beim Kadett D bei den Motoren 1,2 N, 1,2 S und 1,3 N verwendet wurde bereitet meist wenig Probleme.

Innenausstattung:

Bei einem Kaufobjekt sollte die Innenausstattung möglichst komplett vorhanden sein. Fehlende Teile oder durch unsachgemäßen Einbau von HiFi-Komponenten (z.B. Lautsprecher in Türen und Heckablage) beschädigte Teile, lassen sich nur sehr schwer ersetzen. Oft kann entsprechender Ersatz nur nach langwieriger Suche aufgetrieben werden.

Sitze der Standard-, Luxus-, und Berlina-Ausstattungen halten bei nicht übermäßiger Beanspruchung ein Autoleben lang. Die in der SR und GTE-Modellen verbauten Recarositze sind aber oft an den äußeren Sitzwangen verschlissen und eine arbeitsintensive Reparatur beim Sattler kann schnell ins Geld gehen.

Der Dachhimmel neigt gerne dazu sich an den Stellen, wo mit dem Dach verklebt ist, zu verfärben. Das Material für einen neu angefertigten Dachhimmel ist aber noch problemlos erhältlich.

Bei der Armaturentafel löst sich gerne im Bereich der Luftaustritte an der Windschutzscheibe die Oberfläche von dem Trägermaterial ab. Das führt meist dazu das die Luftaustritte nicht mehr durchgängig sind und die beschlagene Windschutzscheibe nicht mehr defrostet werden kann. Dieses Problem war Opel schon zu Produktionszeiten bekannt. Daher wurden als Abhilfe Rahmeneinsätze für die Entfrosterschlitze angeboten. Leider sind diese Teile heute so gut wie gar nicht mehr zu bekommen.

Elektrik:

Die Elektrische Ausrüstung im Kadett D gilt im Großen und Ganzen als recht zuverlässig. Probleme rühren meist von korrodierten Masseverbindungen her. Davon sind oft die Tankgeber sowie Beleuchtungsanlage (Blinker, Scheinwerfer, Nebelscheinwerfer und Rückleuchten) betroffen.

Fahrwerk, Bremsen:

Wie die übrige Technik ist der Bereich Fahrwerk und Bremsen recht zuverlässig und meist nur dem Gebrauch bedingten Verschleiß unterworfen. Lediglich die vordern Bremssättel der fa. Delco neigen oft dazu schwer gängig zu werden. Ursache sind meist die Schiebehülsen, deren Laufflächen durch eingedrungene Feuchtigkeit korrodieren.

Text und Bilder: Andreas Vollmer