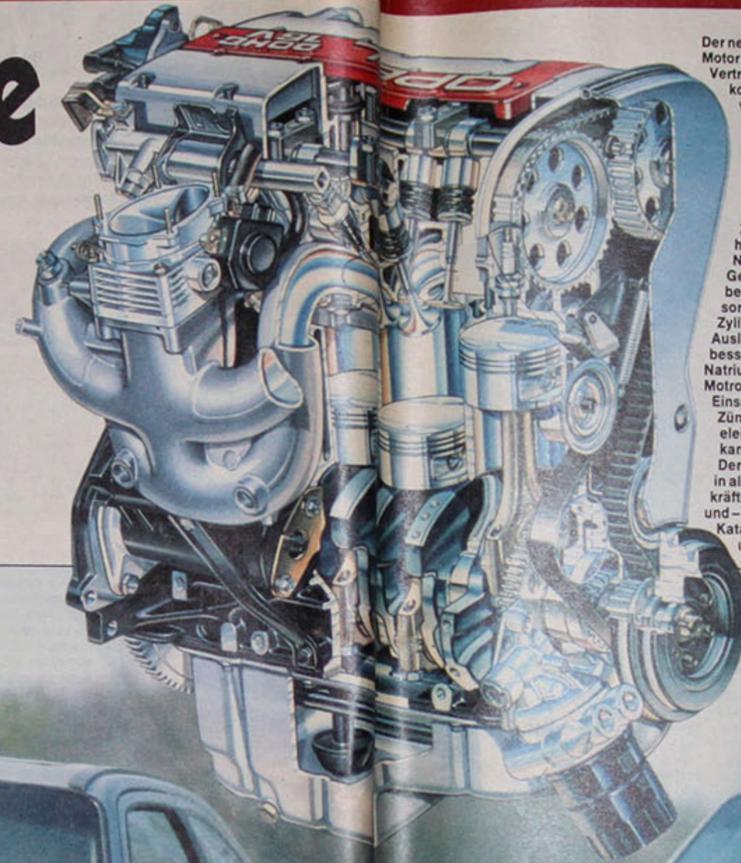


Braucht der flinke Kadett GSi 16 Ventile?

GSi – diese drei Buchstaben verwandeln den rundlichen Opel Kadett in einen ernst zu nehmenden Konkurrenten des Golf GTI. In dieser Eigenschaft hat sich der Kadett GSi eine feste Fan-Gemeinde erobert. Wie schon VW, so entwickelt auch Opel einen 16-Ventil-Motor für seinen sportlichen Kadett. Der macht den GSi noch mal 35 PS stärker, noch mal 16 km/h schneller und noch mal 3000 Mark teurer. Auto Bild hat die Brüder miteinander verglichen



Der neue Opel-16-Ventil-Motor gilt zur Zeit als der beste Vertreter seiner Gattung. Das kommt natürlich nicht von ungefähr, sondern von viel moderner Technik. Basis für den 16-Ventiler ist der Zweilitermotor des Kadett GSi. Seine technischen Besonderheiten: ● Aluminium-Zylinderkopf und hohlgebohrte Nockenwellen sparen Gewicht. ● Speziell bearbeitete Einlaßkanäle sorgen für eine optimale Zylinderfüllung. ● Die Auslaßventile sind zur besseren Kühlung mit Natrium gefüllt. ● Die Bosch-Motronic steuert die Einspritzmenge und den Zündzeitpunkt voll-elektronisch. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Der Opel-16-Ventiler arbeitet in allen Drehzahlbereichen kräftig und sparsam und – dank geordnetem Katalysator – auch umweltfreundlich

Für nüchtern denkende Menschen ist ein Opel Kadett GSi sicherlich nicht erstrebenswert. Ein Kompaktwagen, der schneller als 200 km/h fährt – geht das überhaupt gut? Und ob! Wohl auch deshalb sind Fans von diesem Auto wie von einem Bazillus infiziert. Wer einmal einen GSi (oder GTI) besessen hat, kommt nur schwer davon los. Damit der Bazillus in Zukunft noch mehr um sich greift, haben die Opel-Techniker einen noch schnelleren GSi obendrauf gesetzt – den GSi 16V. Doch ist immer schneller auch immer besser?

16V – hinter diesem Kürzel verbergen sich nicht nur acht Ventile mehr, sondern auch ein „blitz“gescheites Triebwerk. Schon allein die nackten Zahlen beeindrucken. Mit geregelter Kat entwickelt der Zweilitermotor satte 150 PS. Beim Anfahren muß ich im 16V das Gas vorsichtig dosieren. Denn schon knapp über Leertaufdrehzahl hat der Motor mächtig viel Kraft, und die Räder drehen halllos durch. Dabei zeren sie stark an der Servolenkung (Aufpreis 995 Mark). Wenn ich das Lederlenkrad nicht richtig festhalte, schlägt es herum, und der Kadett versetzt einige Zentimeter. Mit diesen Problemen hat der 115 PS

starke „normale“ GSi nur in abgeschwächter Form zu kämpfen. Auch wenn er seine Kraft besser auf den Boden bringt – was die Fahrleistungen angeht, kann er mit dem 16V nicht mithalten (siehe Technische Daten). Beim kräftigen Beschleunigen werde ich mit Nachdruck in den Sitz gepreßt. Das läßt sich nur mit dem Gefühl vergleichen, das man in einem startenden Düsenriesen hat. Und – das ist für einen so sportlichen Motor erstaunlich – ich kann im 16V auch schaltfaul fahren. Im normalen GSi muß ich viel öfter zum Schaltknüppel greifen und sehe mich in den 16V zurück. Grund: Die Opel-Schaltung ist zwar leichtgängig, aber beim zügigen Durchziehen der Gänge baut sich immer ein Widerstand auf.

Erfreulicherweise hält sich der D-Zug-Zuschlag für die enormen Fahrleistungen des 16V in engen Grenzen – der 16-Ventiler benötigte auf der Auto Bild-Teststrecke mit 10,5 l/100 km (Super bleifrei) nur 0,9 Liter mehr als sein Konkurrent im Ausland, wo die Versorgung mit bleifreiem Super noch nicht gesichert ist. Können beide Opel auch Normal bleifrei tanken. Beim GSi muß dazu ein Stöpsel im Motorraum umgesteckt werden. Der 16V hat eine selektive

Blättern Sie bitte um



Die beiden sportlichen Kadett (vorne GSi 16V) gibt es auch mit vier Türen. Aufpreis: 810 Mark

Klopffregung. Diese erfährt das Klingeln in den Zylindern und verändert den Zündzeitpunkt des Motors. Der erste geteste GSi 16V fiel durch seinen brummen Motorklang auf (siehe Auto Bild, Heft 11, Vergleich Kadett 16V/Golf 16V). Der neue Testwagen schlug gesitteter Töne an. Auch wenn die Testwerte den Normal-GSi als den leiseren Wagen ausweisen, ist der Sound des 16V viel angenehmer. Denn der GSi-Motor dröhnt bei Tempo 60 im dritten Gang.

Das Fahrwerk des 16V vermittelt kaum Fahrkomfort. Kleinste Bodenwellen werden an die Karosserie weitergegeben. Die Antwortet auch prompt mit Klappen. Dabei sind die Fahrgerüste der beiden Rüsselsheimer konstruktiv identisch (siehe Technische Daten). Für den Einsatz im 16V wurde es aber um 10 Millimeter abgesenkt und straffer abgestimmt. Natürlich ist auch der GSi keine Sanfte, aber seine Dämpfung fiel ein ganzes Stück ziviler aus und verschont

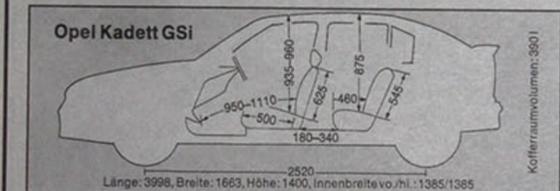
die Passagiere von den größten Gemeinheiten der Straßen. Für lange Welten ist sie sogar ein wenig zu schwach. Dann schwingt das GSi-Heck nach.

Gemeinsamkeiten gehen über den Namen hinaus

Da der 16V erheblich schneller ist, haben die Opel-Ingenieure die Bremsanlage überarbeitet. Vorne haben beide innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten hat nur der 16V Scheibenbremsen. Der schwächere GSi muß hinten mit Trommelbremsen vorliebnehmen. In der Praxis packen die Bremsen des GSi 16V tatsächlich noch etwas spontaner zu und lassen sich auch einen Tick besser dosieren.

Es gibt auch Gemeinsamkeiten in den beiden Rüsselsheimern, die über den Namen Kadett hinausgehen. Wer die schnellen Opel von außen unterscheiden will, muß schon sehr genau hinschauen. Nur die kleinen Schriftzüge „16V“ vorne und hinten sowie der Doppelauspuff verraten dem Kenner, welcher GSi vor ihm steht. Im Innenraum bieten beide befriedigende Platzverhältnisse für vier Personen. Der Fahrer nimmt auf den gleichen bequemen Schalensitzen Platz und blickt auf bunt flackernde und schlecht ablesbare Digital-Instrumente. Ein trauriges Kapitel ist die Verarbeitung der sportlichen Kadetten. Da sind Türverkleidungen schlecht eingepaßt, dort muß das Handschuhfach mit viel Schwung zugeworfen werden, weil das Schloß klemmt.

Abgesehen von diesen Kleinigkeiten sind beide aber verdammt gute Autos. Doch welcher ist nun der bessere Kadett GSi? Die Antwort: Der bessere GSi für viel Fahrspaß heißt GSi 16V, der bessere Kadett für jeden Tag heißt GSi. Abo



Techn. Daten	GSi	GSi 16V
Motor	Vierzylinder-Reihenmotor, vorne quer eingebaut	
Ventile	8	16
Nockenwelle	eine obenliegende	zwei obenliegende
Bohrung x Hub	86 x 86 mm	
Verdichtung	9,2:1	10,5:1
Leistung	85 kW (115 PS) b. 5400/min	110 kW (150 PS) b. 6000/min
max. Drehmoment	170 Nm bei 3000/min	196 Nm bei 4800/min
Gemischaubereitung	Benzineinspritzung (Motronic)	
Abgasreinigung	geregelter Drei-Wege-Katalysator	
Antrieb/Getriebe	Frontantrieb/Fünf-Gang-Getriebe	
Fahrwerk vorne	Einzelradaufhängung, Federbeine, Querlenker, Stabi	
Fahrwerk hinten	Verbundlenker, Schraubenfedern, Stabi	
Bremsen vorne/hinten	Scheiben/Trommel	Scheiben/Scheiben
Reifen	185/60 R 14 H	185/65 R 14 V
Tankinhalt	52 Liter	
Leergewicht	960 Kilogramm	990 Kilogramm
Zuladung	490 Kilogramm	
Höchstgeschw.	201 km/h	217 km/h
0-100 km/h	9,1 Sekunden	7,7 Sekunden
60-100 km/h (1)	9,9/15,2 Sekunden	8,0/12,2 Sekunden
Testverbrauch	9,6 l/100 km S bleifrei	10,5 l/100 km S bleifrei
Innengeräusch (2)	69 dB (A)	73 dB (A)
Steuer	31 Monate freif/danach 264 Mark	
Versicherung	1136 Mark	1282 Mark
Inspektion	180 bis 300 Mark	
Grundpreis (3)	25 425 Mark	28 425 Mark

(1) Beschleunigung im 4./5. Gang, (2) bei 100 km/h im 4. Gang, (3) 2-türig



Das Check-Control überwacht: Abblend- und Schlußlicht, Bremslicht, Kühlwasser, Motorölstand, Bremsflüssigkeitsstand, Bremsbeläge, Scheibenwaschwasser



Die flackernden Digitalanzeigen sind bei direkter Sonneneinstrahlung kaum ablesbar. Im GSi 16V gibt es serienmäßig ein Lederlenkrad und einen lederbespannten Schaltknüppel



Das vollgepackte Handschuhfach läßt sich nur mit Kraft zuschlagen. Die geteilt umklappbare Rücksitzbank kostet 533 Mark Aufpreis