

Jubilare 2022 Teil VI 60 Jahre Opel Kadett A



Bereits 1936 bringt Opel als erster Hersteller ein familienfreundliches und vor allem erschwingliches kompaktes Auto für die Kunden auf den Markt – den Opel Kadett. Schon damals ein Pionier mit selbsttragender Ganzstahlkarosserie und geringem Gewicht.

1957 erhielt Karl Stief (von 1934 bis 1959 Opel-Chefkonstrukteur) aus der US-Zentrale des Opel-Mutterkonzerns General Motors den Auftrag, einen „perfekten Anti-VW (Käfer)“ zu konstruieren. Stief trieb mit seinen Assistenten Hans Mersheimer (Karosserie) und Werner K. Strobel (Motor und Fahrwerk) die Entwicklungsarbeiten so heimlich voran, dass kaum etwas über die Entwicklungsgeschichte des Kadett A bekannt geworden ist. Erst beim Baubeginn des neuen Opel-Werkes Bochum 1960 erfuhr die Öffentlichkeit, dass Opel an einem neuen Kleinwagen arbeitete, der im Juni 1962 auf dem Markt kommt.

Großer Kofferraum und viel Platz für vier Personen sowie ein neuer drehfreudiger Motor und geringe Unterhaltskosten sind das Erfolgsrezept gegen den VW Käfer.

Ein Auto fürs Wirtschaftswunder: Nach Krieg und Wiederaufbau ordnet Opel seine Fahrzeugpalette neu. In den Wirtschaftswunderjahren sind praktische, kompakte und erschwingliche Autos heiß begehrt. Und so rollt, nachdem Prototypen über 1,5 Millionen Testkilometer in aller Welt abgespult haben, im Oktober 1962 der erste Wirtschaftswunder-Kadett vom Fließband.

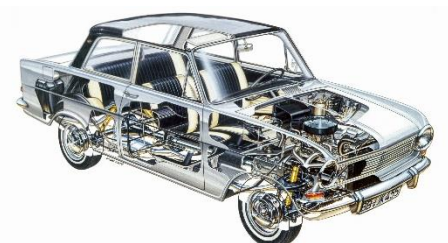
Der neue Kadett ist ein Musterbeispiel in Sachen Leichtbau. Die Limousine wiegt gerade einmal 670 Kilogramm, der kurz darauf folgende Caravan nur 720 Kilogramm. Trotzdem ist die Karosserie stabil und verfügt über eine vorbildliche Steifheit. Dazu ist der Kadett überaus erschwinglich.



Bereits bei der Konstruktion des ebenso preiswerten wie zuverlässigen Modells achten die Ingenieure auf eine möglichst einfache Produktion: Die Karosserie besteht aus nur zwölf Hauptteilen, die Seitenwände sind aus einer einzigen Stahlblechtafel gefertigt. Und die Vorderachse bildet – seinerzeit noch nicht selbstverständlich – eine Montageeinheit mit der Lenkung. Die Kosten drückt auch der konstruktionsbedingt günstige Unterhalt des Kadett A: So kommt das Auto dank wartungsfreier Gelenke an Fahrwerk und Lenkung ohne Abschmiernippel aus. Die Service- und Ersatzteilkosten sind mit spitzer Feder kalkuliert. Beste Voraussetzungen also, um das neue Kompaktklasse-Modell für alle erschwinglich zu halten und zum Erfolg zu führen.

Allerdings stieß die Formgestaltung auf geteiltes Echo, sie wurde als konservativ bis unausgeglichen eingeschätzt. Beteiligt an diesem Eindruck waren die ungewöhnlich kleinen 12"-Räder, die jedoch einen geräumigen Fondbereich ohne hineinragende Radkästen ermöglichten. Dennoch verkaufte sich der Kadett besser als der Ford P4. Später zeigte sich eine enorme Rostanfälligkeit, so dass der Kadett A trotz großer Stückzahlen schon Mitte der 1970er Jahre (im Gegensatz zu gleich alten VW-Käfern) aus dem Straßenbild weitgehend verschwunden war.

Motor, Kraftübertragung und Fahrwerk: Der 96 kg schwere 1,0-Liter-Motor des Kadett A war der erste nach dem Krieg bei Opel völlig neu entworfene Motor. Der längs eingebaute Kurzhuber mit hängenden Ventilen und einer Leistung von 40 PS (29 kW) bei 5.000 U/min unterschied sich grundlegend von den anderen Vierzylindern des Unternehmens. Er bot bessere Fahrleistungen und einen niedrigeren Verbrauch als der VW Käfer. Des Weiteren hatte der Kadett durch die Wasserkühlung eine wirksamere Heizung. Anstelle



von Stirnrädern trieb eine Einfach-Rollenkette mit hydraulischem Spanner die seitlich hoch liegende Nockenwelle an. Der leichte Ventiltrieb aus Blechkipphebeln und hohlen Stoßstangen erlaubte hohe Drehzahlen. Die geschmiedete Kurbelwelle war dreifach gelagert. Die Kolben aus einer Aluminiumlegierung waren mit Bimetall-Dehnstreifen (Autothermik) versehen, um die Wärmeausdehnung zu kontrollieren. Der einfach gegabelte Ansaugkrümmer war aus Leichtmetall und saß oben auf dem Zylinderkopf. Der 40-PS-Motor konnte mit Normalbenzin betrieben werden.

Opel Kadett:	1000	1000 S
Motor	Vierzylinder-Reihenmotor, Viertakt-Ottomotor	
Hubraum	993 cm ³	
Bohrung x Hub	72 x 61 mm	
Leistung bei 1/min	29 kW (40 PS) bei 5000	35 kW (48 PS) bei 5400
Max. Drehmoment bei 1/min	70,6 Nm (7,2 mkp) bei 2200	70,6 Nm (7,2 mkp) bei 2800
Verdichtung	7,8 : 1	8,8 : 1
Gemischaufbereitung	Opel-Fallstromvergaser (Lizenz Carter), Beschleunigungspumpe, Ansaugluft Vorwärmung	
Ventilsteuerung	OHV, Blechkipphebel, seitliche Nockenwelle mit Antrieb über Einfach-Rollenkette	
Kühlung	Wasserkühlung	
Getriebe	vollsynchronisiertes Viergang-Schaltgetriebe, Mittelschalthebel („Knüppelschaltung“)	
Lenkung	Zahnstangenlenkung	
Radaufhängung vorn	Einzelradaufhängung an doppelten, ungleich langen Querlenkern, dreilagige Blattfeder (Weitspalt-Halbfeder), Teleskopstoßdämpfer	
Radaufhängung hinten	starre (Zentralgelenkachse) an Achsdeichsel und semielliptischen Blattfedern (Limousine und Coupé zwei-, Caravan dreilagig), Teleskopstoßdämpfer	
Karosserie	Stahlblech, selbsttragend, Tankinhalt 33 Liter	
Spurweite vorn/hinten	1200/1205 mm	
Radstand	2325 mm	
Länge	3923 mm (L und Coupé: 3990 mm)	
Leergewicht	670–720 kg	
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	135 km/h
0-100 km/h	28 s	19 s
Verbrauch in Liter/100 km	7,5-10 (Normalbenzin 90 Oktan)	7,5-9,5 (Superbenzin 98 Oktan)

Das Coupé hatte serienmäßig den auf eine Leistung von 48 PS (35 kW) gesteigerten 1,0- „S“-Motor, der ab September 1963 auch für die anderen Karosserievarianten als Kadett „Super“ erhältlich war. Die um zwanzig Prozent höhere Leistung wurde mit einem geänderten Ansaugkrümmer, einer anderen Kolben- und Nockenwellenausführung sowie einem höheren Verdichtungsverhältnis erreicht. Daher benötigten die „S“-Motoren auch Superkraftstoff mit 98 Oktan.



Anders als die Karosserie galt der neue Motor des Kadetts als sehr zuverlässig. Er wurde von Opel mit einem bis auf 1,2 Liter vergrößerten Hubraum und mehreren Leistungssteigerungen bis Anfang der 1990er-Jahre in verschiedenen Modellen verwendet.

Das Schaltgetriebe war „vollsynchronisiert“, das heißt einschließlich des ersten Ganges. Das so „voll- und sperrsynchrionierte“ Vierganggetriebe wurde über einen langen Mittelschalthebel („Knüppelschaltung“) betätigt. Das war für Opel ungewöhnlich, da die größeren „Rekord“- und „Kapitän“-Modelle jener Zeit serienmäßig ausnahmslos Dreiganggetriebe und Lenkradschaltung hatten.

Nicht zuletzt, um eine rationelle und kostengünstige Fertigung zu erzielen, wurde beim Kadett erneut auf das konventionelle Konzept des Frontmotors mit Hinterradantrieb über eine Starrachse mit Blattfedern zurückgegriffen. Die Zentralgelenkachse genannte Hinterachse war jedoch neu entwickelt. Die Kardanwelle konnte direkt an das Zentralgelenk angeschlossen werden, ohne weitere

Gelenke. Dadurch verringerte sich auch der Platzbedarf des Kardantunnels in der Fahrgastzelle. Die Vorderräder waren ebenfalls blattgefedert und an ungleich langen doppelten Querlenkern einzeln aufgehängt. Die querliegende Feder bezeichnete Opel als „Weitspalt-Halfeder“. Sie war an zwei Punkten gelagert und diente so auch als Stabilisator. Die Bremsanlage mit hydraulisch betätigten Trommelbremsen vorne und hinten erzeugte auch ohne Bremskraftverstärker ausreichende Bremsverzögerung bei geringen Pedalkräften.

Ein Auto mit Platz wie im Bus – der erste Caravan: Ein weiterer Pluspunkt der Kadett A-Generation. Auf der Plattform lässt sich eine ganze Modellfamilie mit Limousine, Coupé und Caravan aufbauen – höchst flexibel und stets mit bester Raumausnutzung. So stellt Opel auf dem Genfer Salon 1963, rund ein halbes Jahr nach dem Debüt der Limousine, mit dem Kadett A Caravan den ersten deutschen Kompaktklasse-Kombi vor.



Der praktische Laderaum kann durch Umlegen der Rückbank um 1,5 Meter verlängert werden. Beliebtes Zubehör ist eine Kindersitzbank, auf der der Nachwuchs bequem mit Blickrichtung nach hinten untergebracht werden kann. So finden dank der dritten Sitzreihe bis zu sechs Personen im neuen Caravan Platz. Schnell wird Opel zum Marktführer in diesem Karoseriesegment. Fortan gehört ein Auto praktisch wie ein Van – also ein „Car A van“ – zu jeder neuen Kadett-Generation.

Der Kadett A lief während seiner relativ kurzen Produktionszeit von Juni 1962 bis August 1965 in insgesamt 649.512 Exemplaren vom Band. Darin enthalten sind die CKD-Bausätze, die ab 1963 in den GM-Werken in Südafrika, Dänemark, Belgien, Portugal, Uruguay, Peru und Venezuela montiert wurden.

Ab Februar 1964 bis Herbst 1965 wurde der Kadett A auch in die USA exportiert, wo er über etwa 500 Buick-Händler verkauft wurde. Im Programm standen die zweitürige Limousine, der Caravan (1,0 Liter, 46 SAE-Brutto-PS/34 kW) und das Coupé (1,0 Liter, 54 SAE-Brutto-PS/40 kW).

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 15.12.2022