

Guter Plan B

Mit einer Bauzeit von rund acht Jahren und mehr als 2,6 Millionen produzierten Exemplaren zählt der Kadett B bis heute zu den meistgebauten Opel-Baureihen. Da gibt es für jeden Oldie-Liebhaber das passende Modell. Doch worauf muss man beim Kauf achten?

Text und Fotos: Michael Grote



Die zweite Generation des Nachkriegs-Kadett lief nach den Werksferien 1965 bei Opel im Werk Bochum vom Band. Die B-Baureihe kam deutlich erwachsener daher: Radstand und Spur waren gewachsen, die Karosserie insgesamt größer geworden, nämlich um zehn Zentimeter in der Breite und 18 Zentimeter in der Länge. Ein 12-Volt-Bordnetz war nun serienmäßig, außerdem war der Kadett erstmalig auf Wunsch viertürig erhältlich. Diese Wahlmöglichkeit traf – zumindest für drei Jahre vom Herbst 1967 an – auch für den Caravan zu.

Zu diesem Zeitpunkt hatte der B-Kadett bereits die erste Modellpflege hinter sich, bei der es in erster Linie um Sicherheitsaspekte ging. So hielt ein Zweikreis-Bremssystem Einzug, auf Wunsch gab es erstmals Scheibenbremsen vorn mit Servohilfe. Die bisher verwendete

Hinterachse mit Längsblattfedern wie beim Vorgänger wich ein Jahr später einer Konstruktion mit Schraubenfedern, Längs- und Querlenkern. Überdies spendierte Opel dem Kadett eine Sicherheitslenkung mit Teleskopspindel. Optisch waren die Kadetten an neuen, breiteren Rückleuchten erkennbar, nur der Caravan blieb optisch unverändert.

Weniger Kadett durch mehr Ascona

Gleichzeitig mit der fünftürigen Kombiversion präsentierte Opel die Coupé-Version LS sowie den luxuriöseren Ableger Olympia A. Bereits im Jahr zuvor hatte man sportlich ambitionierte Fans mit einer Straßenversion des unter anderem bei der Rallye Monte Carlo erfolgreichen Kadett Coupés beglückt. Das ging aufgrund seiner Lüftungsschlitze in der C-Säule als „Kiemen-Coupé“ in die

Annalen ein und erfreute sich vor allem in der „Rallye-Version“ mit 1,7- oder 1,9-Liter-Motor und partiell mattschwarz lackierter Haube großen Zuspruchs.

Die Karosserieform des Coupés wandelte sich im Sommer 1970. Das intern F-Coupé genannte Modell wirkte weniger eckig als das „Kiemen-Coupé“ und besaß eine leicht konkav geformte Heckscheibe. Zur selben Zeit fielen die LS-Versionen und der fünftürige Caravan aus dem Programm. Auch die Version Olympia wurde zugunsten des neu auf den Markt gekommenen Opel Ascona aufgegeben. Die stärkeren Motoren mit 1,7 Litern wurden im Kadett nicht mehr ausgeliefert, den 1,9 Liter mit 90 PS gab es nur noch in der Rallyeversion.

Ein Jahr später straffte Opel das Kadett-Programm weiter. Das 1100er-Triebwerk



Die zweitürige Standard-Limousine ist bis heute im Originalzustand – mit Tachostand 25.000

leistete in der Normalausführung nun 50 PS statt 45 wie bisher, dafür entfielen die S- und SR-Versionen. Ein 1,2 Liter mit 60 PS trat die Nachfolge des gleich starken 1,1-Liter-SR an und bildete künftig die Basismotorisierung für den Rallye-Kadett.

Seltener Millionenseller

Wer heute einen B-Kadett will, sucht meist ein Rallye-Coupé. „Davon sind inzwischen viele Plagiate unterwegs – und sie lassen sich nur schwer entlarven, da sie zum Beispiel keine eigene FIN-Kombination hatten“, warnt Thomas Ferch, Vorstandsmitglied des Kadett B- und Olympia A-Clubs. SR-Varianten sind ähnlich selten, einen Caravan in gutem Zustand aufzutreiben, gleicht einem Hauptgewinn. Am ehesten lässt sich eine zweitürige Limousine mit kleinem Motor finden.

Doch selbst in diesem Segment werden unrestaurierte Exemplare in gutem Zustand allmählich rar. Der hellgraue 1100 Standard von Thomas Reith auf diesen Seiten, dessen Tachostand von 25.000 Kilometern seit Erstzulassung im Jahr 1971 nachweisbar ist, darf als absolute Ausnahme gelten. Restaurierungen lohnen sich bei dem Bochumer Millionen-Seller unter rein wirtschaftlichen Aspekten bis heute nicht. Entsprechend sind selbst als „vollrestauriert“ angebotene Kadetten mit Vorsicht zu betrachten. Häufig wurden sie mit kleinem Budget und einem großen Becher Spachtel saniert.

Karosserie

Also gilt der kritische Blick den üblichen Opfern des Attentäters Rost: An der Front sind das die Lampentöpfe, die Bleche hinter dem

Grill in Richtung Kühler und das obere Luftleitblech, vor allem im Bereich der Kotflügel-aufnahmen. Die vorderen Blinkergehäuse neigen zu Zerfall; Ersatz ist nicht billig.

Die Kotflügel selbst rosten dort ebenfalls, außerdem entlang der A-Säule, die ihrerseits als Korrosionsherd gilt. Sie lässt sich recht gut vom Innenraum begutachten, wenn man dort die Verkleidungen im Fußraum entfernt.

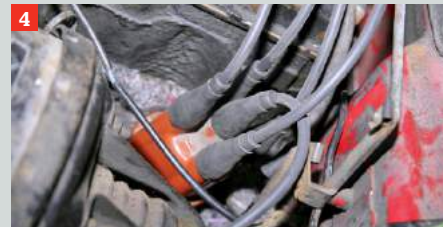
Wenn die Türen wackeln, könnte das an den Kerbstiften der Scharniere liegen. Oft sind aber die Scharnierträger in der A-Säule die Ursache, was einiges an Aufwand bedeutet. Die Türen selbst zeigen oft Rostfraß an ihren Unterkanten und den Oberkanten unterm Dichtungsgummi, das mit den Jahren aushärtet. Außerdem neigen die Vordertüren im Bereich der Dreiecksfenster zu Ermüdungsrissen. Wenn der Fensterheber nicht

Headline fehlt ...

10-Punkte-Check Opel Kadett B



1. Rost an den hinteren Radläufen innen und außen zählt zu den bekannten Schwachstellen
2. Wackelnde Türscharniere lassen für den Zustand der A-Säule Übles vermuten
3. Defekte Hauptbremszylinder – der Bremskraftverstärker verteilt die Flüssigkeit dann bis in den Motorraum
4. Unrunder Motorlauf kann seine Ursache in einer ausgeschlagenen Welle des Zündverteilers haben
5. Die Gemischaufbereitung leidet oft an ausgeschlagenen Drosselklappenwellen – vor allem bei Doppelvergaser-Anlagen
6. Die Wasserpumpen haben sich unabhängig von Baujahr und Motor als wenig haltbar erwiesen
7. Vordere Blinkergehäuse neigen mit den Jahren zur Selbstauflösung; guter Ersatz ist selten zu finden
8. Federaufnahmen an der Hinterachse sind immer einen Blick wert – egal ob für Blatt- oder (hier) für Schraubenfedern
9. Unter dem Tank im rechten Heckbereich sammelt sich oft Feuchtigkeit – mit üblen Folgen für den Blechzustand
10. Das Blech unter der Batterie vorn rechts im Motorraum ist häufig von Säurenebel aus der Batterieentlüftung angegriffen und vergammelt



mehr funktioniert, liegt das meist an der Halterung der Seilspannrolle, die vom Gilb zernagt wurde.

Die Schweller sind ebenfalls als rostanfällig bekannt. Das betrifft nicht nur deren Außenhaut, bei der man auf das Vorhandensein der Sicke im B-Säulenbereich achten sollte. Fehlt sie, ist das Blech nicht mehr original. Oft ist das innere Schwellerblech mit seiner Verbindung zum Wagenboden und das zwischen beiden Schwellerhälften sitzende Verstärkungsblech betroffen.

Die Bereiche unter den Traversen zur Sitzbefestigung gelten am Boden als Schwachstellen. Die Wagenheberaufnahmen und ihre Umgebung verdienen ebenfalls einen kritischen Blick. Im Kofferraumbereich sind die hinteren Längsträger zu prüfen. Rostspuren

aus deren Ablauflöchern verheißen nichts Gutes. Außerdem sind die Federaufnahmen oft in kritischem Zustand, egal, ob es sich um Blatt- oder Schraubenfedern handelt. Die Hauben neigen zu Kantenrost und zu Farbverlust an der Innenseite, bis auf das (dann nicht mehr lange) blanke Blech.

Durch poröse Dichtungen dringt gern Nässe ins Gepäckabteil. Vor allem in der Reservradmulde links und – schlimmer noch – unter dem rechts an der Seitenwand liegenden Tank sammelt sich die Feuchtigkeit und bietet der braunen Pest ideale Nistbedingungen. Auch die hinteren Radläufe sind oft kariös, von innen wie von außen. Fahrzeuge mit Schiebendach halten darüber hinaus weitere Schwachstellen bereit. Einerseits sollte die Mechanik der Luke funktionstüchtig sein, denn Ersatz

für gerissene Züge gibt es kaum. Außerdem quillt die hintere Kante des Ausschnitts gern auf und verursacht dann auf dem Deckel hässliche Kratzspuren. Der dahinter liegende Dachkasten gammelt an den Rändern. Zeigen sich Bläschen auf der Dachhaut, lauert darunter gewiss das Grauen.

Motor und Antrieb

Bei der Generation B handelt es sich um ein schrauberfreundliches Auto mit robuster Technik. Eben diese Robustheit verleitete viele Besitzer dazu, das Auto mit einem Minimalaufwand am Laufen zu halten – bis es nicht mehr ging! So deuten ausgeschlagene Drosselklappenwellen am Vergaser auf eine meist mehrfache Umrundung des Kilometerzählers hin. Gleiches trifft auf die Welle im Zündverteiler und eine rasseln-



Eine gut ablesbare Zeituhr war in den 1960ern wichtiger als ein Drehzahlmesser



Dreiecksfenster vorn, Ausstellfenster hinten – wer braucht da eine Klimaanlage?



155er-Pneus auf Felgen mit 13 Zoll reichen dem Bochumer Millionseller völlig aus



Bis heute lesbar: Der Papieraufkleber im Tankdeckel mit dem korrekten Reifendruck



Der Kofferraum ist familientauglich. Tank und Reservereifen an der Seite stören nicht

de Steuerkette zu. Die Wasserpumpe ist ein bekanntes Verschleißteil, und Benzinpumpen neigen unabhängig vom Motor zu Inkontinenz.

Die ab Herbst 1971 in Nachfolge der 1100-SR-Motoren angebotenen 1,2-Liter-Maschinen mit 60 PS kranken oft an defekten Zylinderkopfdichtungen und brüchigen Kolbenringen. Außerdem sind die Motorlager nicht sehr haltbar. Die 1100er kennen diese Defekte kaum. Motorschäden bei den aus der Rekord-Baureihe stammenden CIH-Motoren mit 1,7 und 1,9 Litern Hubraum haben ihre Ursache meist in einem fest gegangenen Ventil im Ölkreislauf, das die Schmierung unterbricht.

Dröhnt der Kadett bei höheren Drehzahlen, liegt das an porösen Gummiteilen der Aufhängung von Motor und Getriebe. Wenn das Getriebe in den ungeraden Gängen heult, ist das

Lager der Nebenwelle defekt. Die Synchronisation der Getriebe schwächelt bei Ausführungen mit langem Ganghebel öfter als bei denen mit kurzem „Sport-Schalthebel“, bei der dafür der Schalthebel gern rasselt: Dann ist der darunter sitzende Kugelsitzring ausgeschlagen. Trampelt der Kadett, sind die Kreuzgelenke der Kardanwelle ausgeschlagen.

Interieur und Elektrik

Die lange Bauzeit, fünf Innenfarben (beige, hellgrau, rot, blau und schwarz) und die vielen Karosserievarianten führten zu Dutzenden Innenausstattungen. Wer bei einem Austausch Wert auf Originalität legt, dem steht eine langwierige Suche bevor. Daher wiegt ein Boxen-Loch in der Türverkleidung schwerer als eine durchgerostete Endspitze.

Bräunliche Stellen am Dachhimmel rühren von Kleber her, der durch das Material diffundiert ist und sich nicht spurlos beseitigen lässt. Die Elektrik gibt wenig Anlass zur Sorge, solange Massefehler, Kabelbrüche oder Basteteilen nicht für Überraschungen sorgen.

Fazit

Einen B-Kadett technisch am Leben zu erhalten, ist nach wie vor machbar, dem Baukasten-System sei Dank. Vieles lässt sich von benachbarten oder nachfolgenden Baureihen verwenden, manches wird sogar nachgefertigt. Bremsättel für die Baureihen bis Sommer 1967 gelten als ausgestorben, neue Gaspedalgummis sind ein rares Gut. Gute Chromstoßstangen sind inzwischen teuer und selbst bei Frontkotflügeln wird es dünn, wenn man ein leidlich passendes Ersatzteil will.

Zweitürige Limousinen sind am häufigsten zu finden, bei den Rallye-Kadetten ist es inzwischen ähnlich wie beispielsweise bei den NSU TT: Es sind gefühlt mehr Exemplare unterwegs, als jemals die Werkshallen verlassen haben. Aber Spaß haben kann man auch mit einem gut erhaltenen normalen B-Coupé. Also spricht vieles für Plan B.

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Adam Opel AG, Rüsselsheim (D)
Modell	Kadett B 1100 S
Karosserie	2-türige Limousine, Stahl
Motor (Benzin)	R4, Solex-Vergaser, vorn längs
Hubraum (ccm)	1.078
Leistung (PS)	55 bei 5.400/min
Drehmoment (Nm)	83 bei 3.000/min
Getriebe	4-Gang manuell (ab 1969 optional Automatik)
Antrieb	Hinterrad
Fahrwerk vorn	Federbeine, Doppel-Querlenker
Fahrwerk hinten	Zentralgelenk-Achse, Blattfeder bis 1967, danach Schraubenfedern, Teleskopdämpfer
Reifen/Felgen	155 SR 13 / 4,5 J x 13
Bremsen (v/h)	Scheiben (ab 1967) / Trommeln
0-100 km/h (s)	19
Vmax (km/h)	135
L x B x H (mm)	4.105 x 1.614 x 1.400
Gewicht leer (kg)	770
Verbr. (l/100 km)	9,5
Bauzeit (Baureihe)	1965–1973
Stückzahl alle	2.649.501
Neupreis (DM)	6.255 (1965)
Marktwerte	2: 6.400 3: 3.900
Zustand (Euro)	4: 1500

