

CABRIO-VERGLEICHSTEST

OPEL KADETT GSi —
FORD ESCORT XR3i

NATU



FREUNDE

Von Rüdiger Baun

Eine erfrischende Brise weht über den See, die Sträucher rauschen sanft im Wind. Zwei schneeweiße Cabrios warten geduldig auf die erste gemeinsame Ausfahrt. Offen. Opel Kadett und Ford Escort, zwei alte Konkurrenten, treten zum neuen Duell an. In diese Runde gehen sie ohne Dach, aber nicht kopflos. Ein Bügel wölbt sich, fast wie eine Krone, schützend über die Topless-Vertreter der Kadett- und Escort-Baureihe.

Wer die beiden Luftküsse in ihrer locker-lässigen Art betrachtet, merkt nichts von der Mühe und dem Schweiß, den ihre Väter investiert haben. Im Falle des Kadett Cabrios, des jüngsten offenen Vertreters im Trio der deutschen Bestseller, dauerte der Reifungsprozess vom ersten Schaustück auf der Frankfurter Automobil-Ausstellung im September 1983 bis zur Auslieferung der ersten Exemplare fast zwei Jahre. In dieser Zeit



CABRIO-VERGLEICHSTEST

OPEL KADETT GSi – FORD ESCORT XR3i

hat der Kadett unterhalb der Gürtellinie etwas Fett angesetzt: Verstärkungen an A- und B-Säule, im Gepäckraum und an den seitlichen Schwelern sollen den Stabilitätsverlust des Oben-ohne-Opel ausgleichen.

Der Überrollbügel wird von Opel, aber auch von Ford, VW und Peugeot als äußeres Zeichen der Sicherheit angepriesen. Sicher, der Bügel schützt beim eventuellen Überschlag, und er trägt auch einen wesentlichen Teil zur Karosserie-Steifigkeit bei. Doch so ganz nebenbei übernimmt er noch zwei weitere wichtige Aufgaben: Erstens dient er dem Gurt als solide Verankerung, und zweitens übernimmt er Führungsaufgaben für die Fenster.

Cabrio-Puristen mögen über den Bügel mäkeln, aber bei den knapp kalkulierten Volks-Cabrios können die Konstrukteure auf preissenkende Hilfen eben nicht verzichten. Auch so fällt der Oben-ohne-Aufpreis mit über 5000 Mark gegenüber den vergleichbaren Kadett- und Escort-Limousinen noch immer hoch genug aus. Beim Anblick der weißen Cabrios mag der schwarze Bügel zwar stören, doch Hand aufs Herz: Wenn man erst einmal hinter dem Steuer sitzt, schränkt der oft geschmähte Bügel den Fahrspaß in keiner Weise ein.

Das Verdeck macht bei beiden Cabrios einen sehr soliden Eindruck. Das weiße Dach des Escort sieht von außen sehr schick aus, ist aber auf lange Zeit betrachtet sicher empfindlicher als das schwarze Opel-Dach. Im Fahrzeuginneren kehren sich die Verhältnisse um. Hier

UMWELT UND STEUERN

Das Kadett GSi Cabrio gibt es mit und ohne Katalysator. Beide Varianten haben 85 kW (115 PS) und kosten 30 920 Mark. Den Escort XR3i gibt's mit Kat nur in der 66 kW (90 PS)-Ausführung, die starke Motorisierung bietet Ford noch immer nicht mit geregelter Dreiweg-Kat an. Bei Erstzulassung 1987 beträgt die Ersparnis der Kat-Modelle 1 650 Mark. Nach der steuerfreien Zeit muß der Katfahrer nur 13,20 pro 100 cm³ ans Finanzamt überweisen.

wirkt der Kadett mit seinem feinen Stoff-Dachhimmel wohnlicher, dafür ist der Plastik-Himmel im Escort leichter zu reinigen.

Bei der Öffnungsprozedur gibt es dagegen keine großen Unterschiede, sowohl im Escort als auch im Kadett können selbst kurze Fahrten zum Frischluftverhühen werden. Nach Öffnen der beiden vor-

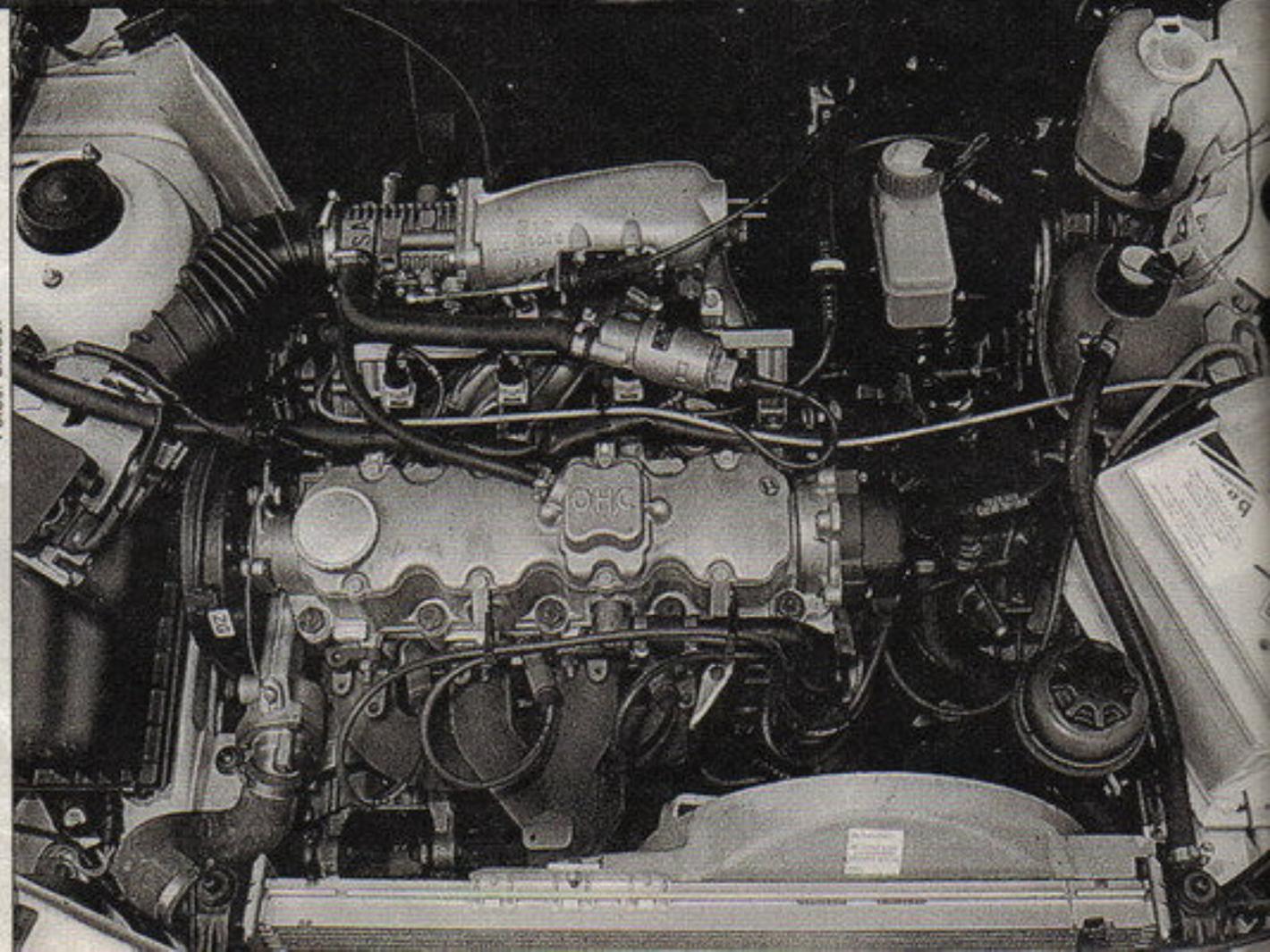
deren Spannhaken wird das Dach einfach zurückgeklappt, es faltet sich dann feinsäuberlich hinter den Rücksitzen in der Hutablage und rastet bei beiden Cabrios mit hörbarem Knacks ein. Bevor es dann richtig losgeht, muß noch die Schutzhülle über dem offenliegenden Verdeckgestänge angebracht werden. Mit einiger Übung geht auch das recht fix. Beim Kadett wird die Persenning zunächst mit zwei Schnappverschlüssen und zwei Druckknöpfen vorn fixiert, dann sind noch einige Häkchen einzuhängen, zuletzt wird die Schutzhülle mit vier Druckknöpfen und einem abschließenden Klettband an den Rücksitzlehnen befestigt. Beim Escort geht die Prozedur ganz ähnlich vor sich, nur daß es dort weniger Häkchen, dafür aber mehr Druckknöpfe gibt. Trotz der etwas unständlichen Beschreibung – die Betriebsanleitungen scheinen alles schwieriger darzustellen, als es in Wirklichkeit ist – erscheint die Prozedur einfach und logisch, die richtigen Griffe ergeben sich eigentlich ganz von selbst.

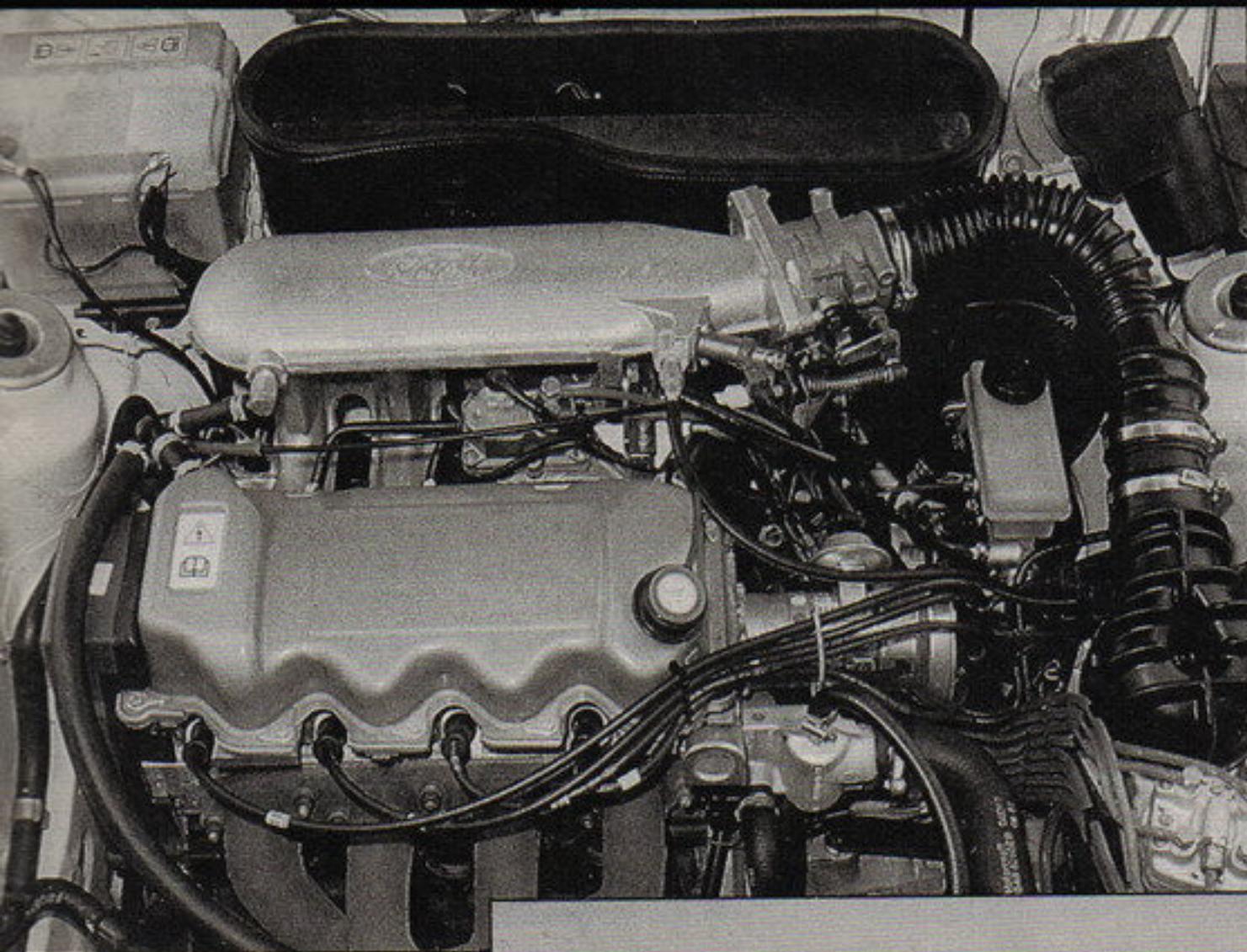
Noch ein Wort zur Schutzhülle. Da der Mensch von Natur aus meist faul ist, neigt er als Cabrio-Fahrer, zumindest auf kurzen Etappen, zum Fah-



Das Kadett Cabrio sieht auch mit geschlossenem Verdeck flott aus. Der Zweiliter-Motor hängt sauber am Gas und verhilft dem Cabrio zu sehr guten Fahrleistungen. Mit und ohne Kat leistet das durchzugsstarke Triebwerk jeweils 85 kW (115 PS).

Fotos: Binder





Das weiße Escort-Verdeck ist sehr schick, aber leider auch empfindlicher als ein schwarzes Stoffdach. Der 1,6 Liter-Motor leistet ohne Kat 77 kW (105 PS), ist aber ziemlich rau und recht lautstark. Leider hat es Ford noch immer nicht geschafft, im XR3i-Cabrio auch eine starke Kat-Variante anzubieten.

ren ohne Hülle. Das geht zwar, doch die Polizei hat was dagegen, weil das offenliegende Verdeck-Gestänge bei einer möglichen Kollision für Fußgänger böse Folgen haben könnte. Aber auch der Besitzer selbst sollte unter dem Aspekt der Werterhaltung seinen inneren Schweinehund überwinden, schließlich schützt die Hülle das Verdeck vor Staub und Schmutz.

Fein säuberlich verstaubt schmiegt sich das zusammengefaltete Kadett-Verdeck etwas besser an als das höhere Escort-Dach. Allerdings ist auch Bertone – dort wird das Opel-Cabrio gebaut – kein Hexenmeister. Beim Blick in den Gepäckraum zeigt sich, daß das Verdeck hier etwas weiter nach unten abtaucht als bei dem von Karmann in Osnabrück gebauten Ford. Trotzdem bieten beide Cabrios ausreichend Stauraum; der Escort ist mit 390 Litern sogar noch etwas größer als der Kadett (345 Liter nach mot-Messung). Das kurze Stummelheck ermöglicht zudem bei beiden einen relativ großen Gepäckraumdeckel, selbst sperriges Gut läßt sich einfach laden.

Wer zusätzliche Ladekapazität benötigt, kann zudem noch die Rücksitzbank, beim



Kadett sogar geteilt, umklappen. Die Entriegelung liegt bei beiden sehr griffgünstig im Gepäckraum. Da können auch noch so lange Finger selbst bei geöffnetem Dach nicht ans Gepäck. Ein abschließbares Handschuhfach

für Sonnenbrille und Cabrio-haube führt im Bereich Transport schließlich bei beiden zum Prädikat „voll alltags-tauglich“.

In diese Richtung zielt auch die stabile Glasheck-scheibe, die sowohl beim Es-

cort als auch beim Kadett mit Heizdrähten durchzogen ist. Alltagstauglichkeit verspricht auch die eingesetzte Großserientechnik. Damit verbinden sich ganz handfeste Vorzüge bei Reparatur und Wartung, auch Ersatzteile sind kein Problem. Außerdem gilt trotz Montage außerhalb der Stammwerke selbstverständlich die normale Werksgarantie, die Rostschutzvorsorge entspricht dem hohen Standard der vergleichbaren Limousinen.

Trotz vieler Gemeinsamkeiten offenbaren sich beim Fahren mit dem Kadett GSi Cabrio und dem Escort XR3i Cabrio gewaltige Unterschiede. Das Kadett Cabrio, schon als Limousine ein Meister des Windes, schützt seine Passagiere selbst vor dem stärksten Orkan perfekt. Erst wenn die Seitenscheiben offen sind, wehen die Haare kräftig im

VERBRAUCHSWERTE IM VERGLEICH

Modell		Ford Escort Cabrio XR3i	Opel Kadett GSi Cabrio Kat	
Tankinhalt	Liter	48	52	
Tankreichweite ¹	km	580	590	
Motorölinhalt	Liter	3,5	4,0	
DIN-Werte	Stadt	L/100 km	10,2 S	10,7 BS
	90 km/h	L/100 km	6,4 S	6,2 BS
	120 km/h	L/100 km	8,4 S	8,1 BS
	Drittelmix	L/100 km	8,33 S	8,33 BS
Langstrecke zügig	L/100 km	7,2–8,5 S	7,1–8,6 BS	
Langstrecke scharf	L/100 km	8,4–10,3 S	8,5–10,3 BS	
Kurzstrecke (Stadt)	L/100 km	9,5–11,4 S	9,7–11,9 BS	
Testverbrauch	L/100 km	8,2 S	8,7 BS	

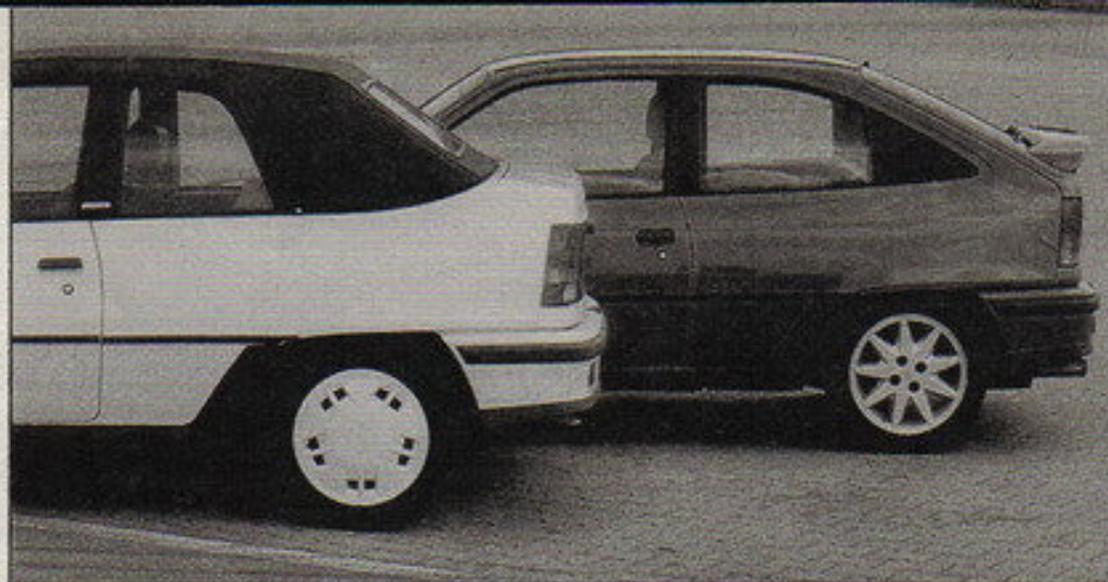
¹ bei Durchschnittsverbrauch, BS = Bleifrei-Super, S = Super verbleit

CABRIO-VERGLEICHSTEST

OPEL KADETT GSi – FORD ESCORT XR3i

Wind. Während sich die vorderen Fenster bei beiden Cabrios ganz versenken lassen, geht dies mit den hinteren Scheiben nur knapp über die Hälfte. Ein aufwendiger Pendel-Mechanismus zum völligen Versenken der hinteren Seitenfenster an den Radkästen vorbei, wie zum Beispiel im wesentlich teureren BMW-Cabrio, ist in dieser Klasse leider nicht drin.

Der Zweiliter-Vierzylinder-motor des GSi harmoniert sehr gut mit dem offenen Kadett. Er ist durchzugsstark, drehfreudig und läuft ziemlich vibrationsarm. Mit und ohne Kat leistet er 85 kW (115 PS). Die heiße 130 PS-Version



Ein Vergleich der beiden Kadett GSi-Heckteile zeigt, daß beim Cabrio völlig neue Blechteile für die hinteren Kotflügel und den Gepäckraumdeck nötig sind.

starken 1,6 Liter-Kat-Motor (diesen Motor hatte mot im GT-Vergleich in Heft 5/1987).

Im Vergleich zum Kadett GSi Cabrio gibt sich der offene Escort XR3i rauher. Sein

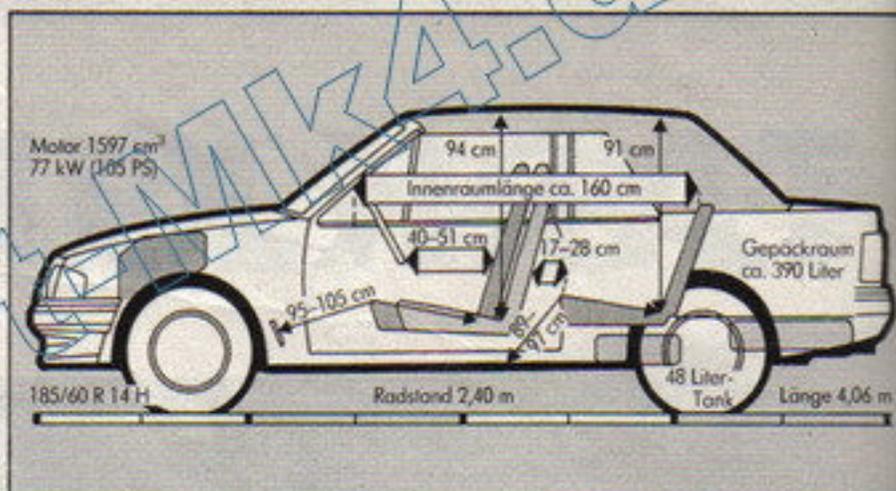
Motor kennt das ganze Klangspektrum vom sanften Schnurren bis zum heiseren Grollen; auch Vibrationen sind ihm bei hohen Drehzahlen nicht fremd. Der Wind fin-

det den Weg zum Fahrer offensichtlich leichter, die Federung ist härter, um nicht zu sagen unkomfortabel.

Mit Kat, für Cabrio-Fahrer eigentlich ein Muß, gib't's de-

DATEN UND MESSWERTE

FORD ESCORT CABRIO XR3i



Motor

Vierzylinder-Motor mit 77 kW (105 PS) bei 6000/min, 138 Nm bei 4800/min, Verdichtung 9,5 (Super verbleit), Bohrung/Hub 79,96/79,50 mm, effektiver Hubraum 1597 cm³.

Maße und Gewichte

Radstand 240,0 cm, Länge 406,1 cm, Breite 164,0 cm, Höhe 135,2 cm, Leergewicht vollgetankt 1030 kg, zul. Gesamtgewicht 1400 kg, Zuladung 370 kg.

HUK-Typklassen

23/35 Voll-/Teilkasko.

Fahrleistungen

0-60 km/h	4,7 s
0-80 km/h	7,1 s
0-100 km/h	10,6 s
0-120 km/h	15,3 s
0-140 km/h	22,8 s
0-160 km/h	35,8 s
Spitze	188 km/h

Elastizität

Beschleunigung aus 60 km/h im 4./5. Gang	
60-80 km/h	5,7/ 9,0 s
60-100 km/h	11,9/17,6 s
60-120 km/h	18,8/28,5 s
60-140 km/h	26,8/44,7 s

Innengeräusche im 4./5. Gang

Stand	61 dB(A)
60 km/h	69/69 dB(A)
80 km/h	71/70 dB(A)
100 km/h	76/74 dB(A)
120 km/h	79/77 dB(A)
140 km/h	83/81 dB(A)

Motor

Vierzylinder-Motor mit 85 kW (115 PS) bei 5400/min, 170 Nm bei 3000/min, Verdichtung 9,2 (Bleifrei-Super), Bohrung/Hub 86/86 mm, effektiver Hubraum 1998 cm³.

Maße und Gewichte

Radstand 252,0 cm, Länge 399,8 cm, Breite 166,3 cm, Höhe 138,0 cm, Leergewicht vollgetankt 1060 kg, zul. Gesamtgewicht 1460 kg, Zuladung 400 kg.

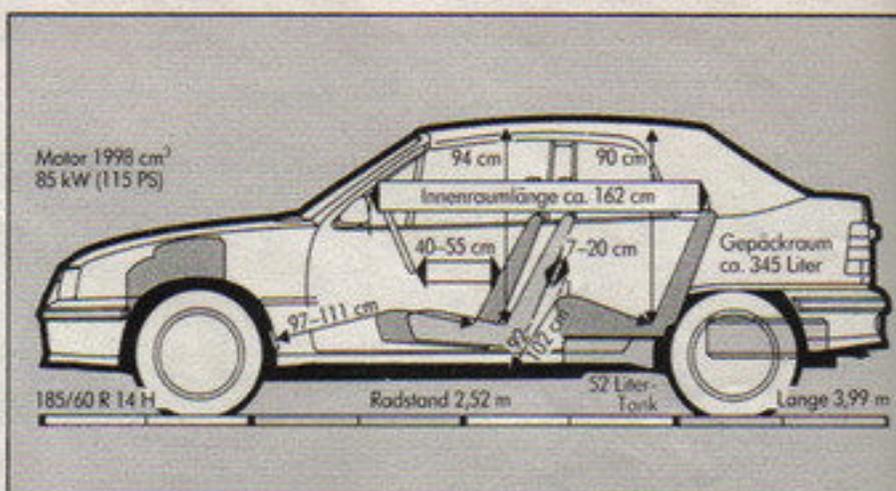
HUK-Typklassen

27/38 Voll-/Teilkasko.

Fahrleistungen

0-60 km/h	4,8 s
0-80 km/h	7,1 s
0-100 km/h	10,6 s
0-120 km/h	14,9 s
0-140 km/h	21,6 s
0-160 km/h	32,8 s
Spitze	198 km/h

OPEL KADETT GSi CABRIO KAT



Elastizität

Beschleunigung aus 60 km/h im 4./5. Gang	
60-80 km/h	4,6/ 6,3 s
60-100 km/h	8,9/12,1 s
60-120 km/h	13,7/18,6 s
60-140 km/h	19,6/27,0 s

Innengeräusche im 4./5. Gang

Stand	54 dB(A)
60 km/h	65/64 dB(A)
80 km/h	68/67 dB(A)
100 km/h	75/72 dB(A)
120 km/h	77/76 dB(A)
140 km/h	78/78 dB(A)

Beide Verdecke lassen sich leicht öffnen, das Escort-Verdeck (oben) baut etwas höher.

bleibt der Limousine vorbehalten (siehe auch Vergleichstest mit Golf GTI 16V und Peugeot 205 GTI 1.9 in mot 13/1987). Das 85 kW-Cabrio kostet erfreulicherweise mit und ohne Kat genau dasselbe: 30 920 Mark. Wer mit weniger Leistung auskommt, bekommt das Kadett-Cabrio auch mit einem 44 kW (75 PS)

CABRIO-VERGLEICHSTEST

OPEL KADETT GSi – FORD ESCORT XR3i

offenen Escort XR3i aber nur in der 66 kW (90 PS)-Version für 30 880 Mark. Das getestete Top-Modell hat den unge reinigten Einspritzer mit 77 kW (105 PS) und steht mit 29 325 Mark in der Liste. Das



Der Escort hat bequeme Sitze und ein griffiges Lenkrad. Das Escort Cabrio ist zwar für fünf Personen zugelassen, der Platz ist seitlich jedoch ziemlich eingeschränkt.



Die Kadett-Sitze sind tiefer und straffer. Sie bieten guten Seitenhalt und sind auch auf langen Etappen sehr angenehm. Zwei Erwachsene finden hinten ausreichend Platz, offen ist es hinten aber recht zugig.



Auch der Escort, früher wegen seiner nur mäßigen Fahreigenschaften oft angegriffen, ist seit seiner gründlichen Überarbeitung im letzten Jahr ein sehr sicheres Fahrzeug mit gutem Kurvenverhalten und makellosem Geradeauslauf. Sein Dilemma ist, daß er in diesem Vergleichstest ausgerechnet auf den besonders viel Fahr-sicherheit und Fahrspaß vermittelnden Kadett GSi trifft.

Dafür kann das Escort-Cabrio die etwas verwir-

SCS-Antiblockiersystem ist beim XR3i bereits serienmäßig eingebaut.

Diese Sicherheitsbremse arbeitet zwar nicht so unauffällig perfekt wie ein aufwendiges, elektronisch geregeltes ABS-System, beispielsweise das im Scorpio, doch es hilft dem weniger routinierten Fahrer, kritische Situationen zu meistern. Bei einer Notbremsung auf nasser Straße in der Kurve schüttelt sich der Escort zwar, wenn die Räder des mechanisch geregelten Bremssystems ganz kurz blockieren, doch er bleibt in der Spur. Ein Nachteil des SCS-Systems gegenüber einer ganz normalen

Bremse ist allerdings der in manchen Fahrsituationen längere Bremsweg. Manche Fahrer bemängeln auch das schwammige Pedalgefühl beim Bremsen, der exakte Druckpunkt wird vermißt.

Den bietet der Opel. Allerdings ist seine Bremsanlage mit innenbelüfteten Schwimmsattel-Scheibenbremsen vorn und selbstnachstellenden Trommelbremsen hinten ganz konventionell. Selbstverständlich sorgt ein Bremskraftverstärker für geringen Pedaldruck. Ein druckabhängiger Bremskraftregler sorgt außerdem dafür, daß die Hinterachse nicht überbremst

wird. Die Kadett-Bremse überzeugt mit guten Verzögerungswerten. Wer jedoch in der nassen Kurve scharf bremst, muß mit dem Schlimmsten rechnen.

Das Kadett-Fahrwerk hinterläßt auch im Cabrio einen hervorragenden Eindruck. Der Fronttriebler umrundet Kurven jeglicher Art bis zu sehr hohen Geschwindigkeiten neutral, selbst plötzliche Lastwechsel bringen den Kadett-Fahrer nicht in Schwierigkeiten. Schon ein leichtes Zurücknehmen des Lenkeinschlags genügt, um den offenen Opel wieder auf Kurs zu bringen.



Der Escort (rechts) hat den größeren Gepäckraum. Dank umklappbarer

dungssteifere Karosserie ins Feld führen. Autos ohne Dach sind, allen Versteifungsmaßnahmen zum Trotz, nie ganz so stabil wie ihre konventionellen Markenbrüder. Beim Überfahren dicht aufeinanderfolgender Unebenheiten kommt daher eher Unruhe in den gekappten Aufbau. Diese Tendenz ist zwar bei beiden getesteten Cabrios nur relativ schwach ausgeprägt, aber doch vorhanden. Gegenüber einem im letzten Frühjahr getesteten Ford, damals wurde auch das Escort-Cabrio gründlich überarbeitet, machte die diesjährige Ausführung einen sowohl in der Verarbeitung als auch in der Karosserie-Steifigkeit nochmals verbesserten Eindruck. Die ausgefeilte Produktion bei Karman macht sich bezahlt. Der noch aus der Vorserie stammende Kadett hinterließ zwar schon einen recht guten Eindruck, erreicht aber noch nicht das Niveau des Escort- oder Golf-Cabrios.

Bei den Fahrleistungen hat der Kadett mit seinem hubraumstärkeren Motor die Nase bei der Höchstgeschwindigkeit (198 km/h) und vor allem bei der viel wichtigeren Motorelastizität vorn. Beim Sprint aus dem Stand auf 100 km/h schenken sich die Streithähne nichts, mit 10,6 Sekunden herrscht Einstand. Dann allerdings zieht der aerodynamischere und leistungsstärkere Kadett lang-

Cabrio-Puristen mögen sich am Bügel stören, den Fahrspaß trübt der schwarze Henkel jedoch nicht. Im Escort ist der Fahrer dem Fahrtwind etwas stärker ausgesetzt, doch die wirkungsvolle Heizung ermöglicht Cabrio-Spaß auch an kühlen Tagen.

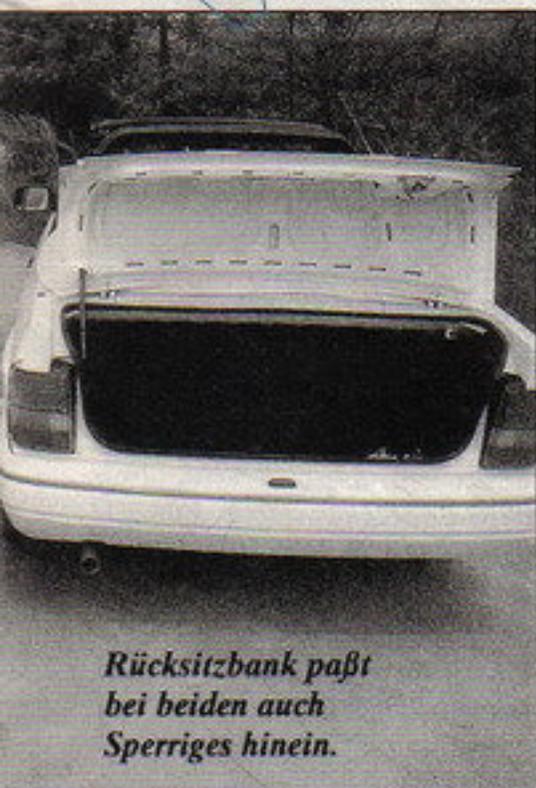


UNTERHALTSKOSTEN DER ZWEI TESTWAGEN

Modell	Ford Escort Cabrio XR3i	Opel Kadett Cabrio GSi Kat
Steuer	345,- DM	0,- DM
Haftpflcht und Teilkasko (Durchschnittswerte BRD)	789,- DM	928,- DM
Sonstige Kosten	876,- DM	932,- DM
Fixkosten pro Jahr	2010,- DM	1860,- DM
Wertverlust bei 15 000 km pro Jahr	3950,- DM	4050,- DM
Laufende Kosten pro 100 km	18,40 DM	18,10 DM
Betriebskosten*	2760,- DM	2710,- DM
Jahreskosten mit/ohne Wertverlust*	8720/4770 DM	8620/4570 DM
Monatskosten mit/ohne Wertverlust*	727/398 DM	718/381 DM
km-Kosten mit/ohne Wertverlust*	58,1/31,8 Pf	57,5/30,5 Pf

*Bei 15 000 km pro Jahr und dreijähriger Haltedauer

Der Kadett-Fahrer sitzt sehr geschützt, die Heizung erscheint noch etwas kräftiger als im Escort. Aus der Vogelperspektive ist der Innenraum gut einzusehen, der Kadett bietet den Mitfahrern etwas mehr Bewegungsfreiheit.



Rücksitzbank paßt bei beiden auch Sperriges hinein.

CABRIO-VERGLEICHSTEST

OPEL KADETT GSi – FORD ESCORT XR3i

sam davon (siehe auch Daten und Meßwerte, Seite 28). Doch das Fazit zu den Fahrleistungen ist einfach: Beide sind ausreichend schnell.

Auch das Verbrauchskapitel ist fix abgehandelt (Verbrauchswerte siehe auch Tabelle Seite 25): Mit unter neun Litern im Testmittel sind beide Cabrios sehr sparsam, wobei natürlich die geruhsamere offene Fahrweise einen gehörigen Anteil hat.



Stoßfänger: bei beiden in Wagenfarbe lackiert.

Beim Innenraum gibt es keinen großen Unterschied zwischen Cabrio und Limousine, lediglich hinten ist die seitliche Bewegungsfreiheit durch den Platzbedarf des zusammengefalteten Verdecks eingeschränkt. Der Opel gilt als Viersitzer, was selbst auf längeren Strecken auch erwachsenen Personen, zumin-

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN NACH PUNKTEN

Modell	Ford Escort Cabrio XR3i	Opel Kadett GSi Cabrio Kat
Preis	8	8
Serienausstattung	9	8
Innenraum vorn	8	10
Innenraum hinten	7	8
Vordersitze/Gurte	8	10
Heizung/Lüftung	9	10
Gepäck-/Laderaum	9	8
Sicht	8	8
Licht	9	9
Bedienbarkeit	10	10
Lenkung	9	10
Getriebe	8	9
Federung/Dämpfung	8	9
Straßenlage	9	10
Fahrgeräusche	7	8
Beschleunigung	10	10
Elastizität	8	10
Spitze	9	10
Verbrauch	10	10
Verarbeitung	10	8
Gesamtpunktzahl	173	183

Punktwertung: 10 = sehr gut, 8+9 = gut, 6+7 = befriedigend, 4+5 = mangelhaft, unter 4 = ungenügend.

dest im geschlossenen Fahrzeug, mühelos zuzumuten ist. Das Escort-Cabrio ist im Fahrzeugschein als Fünfsitzer ausgewiesen. Das mag zur Not noch möglich sein, auf längeren Etappen werden im Escort-Fond aber selbst drei Kinder irgendwann rebellieren. Auch vom vorderen Beifahrer wird im Escort Toleranz erwartet. Während nämlich der Fahrer zwischen Tür und Mittelkonsole noch bequem seine Beine bewegen kann, ist der Beifahrer ziemlich eingengt, weil die Mittelkonsole leicht nach rechts versetzt ist. Im Opel gibt's für beide genügend Platz.

Genug der Worte, laßt Taten folgen! Während diese Zeilen geschrieben werden, stehen die beiden Cabrios, gerade mit geschlossenem Verdeck, in der mot-Tiefgarage. Aber auch in Stuttgart scheint ab und zu die Sonne. Jetzt gibt's für den Cabrio-Freak kein Halten. Dach auf, Motor an, ab geht's. Mein Chef möge mir den frühen Dienstscluß bitte verzeihen. □

GRUNDPREISE UND EXTRAS

Ausstattung	Ford Escort Cabrio XR3i	Opel Kadett GSi Cabrio Kat
Preis	29 325	30 920
Servolenkung	○	990
Antiblockierbremse	●	○
Zentralverriegelung	382	○
elektr. Fensterheber vorn	703	○
Zwei von innen einstellbare Außenspiegel	●	●
elektr. verstellbare und heizbare Außenspiegel	338	○
Beheizbare Vordersitze	○	○
Scheinwerfer Waschanlage	○	○
Nebelschlußleuchte	●	●
Drehzahlmesser	●	●
Metallic-Lackierung	433	○
Getönte Scheiben	●	●
Heizbare Heckscheibe	●	●
Umklappbare Rücksitzbank	●	●
Abschließbares Handschuhfach	●	●
Frontspoiler	●	●
Leichtmetallräder	758 (6Jx14)	670 (5½Jx14)

Preise in Mark, Stand: 3.6.1987, ● = serienmäßig, ○ = nicht ab Werk lieferbar

So urteilen die mot-Testfahrer



Dipl.-Ing. Rüdiger Baun, Test-Redakteur

Ich hätte sie beide gern, die luftigen Cabrios mit der problemlosen Großserientechnik. Wenn ich mich aber unbedingt für eines dieser sympathischen Autos entscheiden muß, dann würde ich das Kadett Cabrio wählen. Der durchzugsstarke Motor paßt besser zum gemütlichen Flanieren ohne Dach. Außerdem ist die offene Saison im Kadett wohl länger. Seine bullige Heizung und die windgeschützte Sitzposition ermöglichen, richtige Kleidung vorausgesetzt, auch bei Minusgraden noch Cabrio-Genuß. Kurzum: Das GSi-Cabrio ist für mich, trotz GT, der tollste Opel, den es je gab.



Karl Groetzner Test-Fahrer

Die Frage, welches der beiden Cabrios den besseren Kauf darstellt, ist reine Geschmackssache, und darüber läßt sich bekanntlich streiten. Von der Form her gefällt mir das Ford Cabrio am besten. Wenn jedoch die Vernunft hinzugezogen wird, fallen beide Fahrzeuge durch. Für die wenigen Tage im Jahr, an denen in unseren Breitengraden offen gefahren werden kann, ist der Mehrpreis gegenüber geschlossenen Versionen indiskutabel.



FAZIT

Bei der Verdeckkonstruktion gibt es keine großen Unterschiede, beide Cabrios sind einfach zu öffnen und vermitteln trotz Bügel viel Fahrspaß. Trotzdem gewinnt der Kadett diesen Vergleichstest klar vor dem Escort. Er profitiert von seinem durchzugsstarken, spritzigen Kat-Motor und den guten Fahrleistungen. Da der Kadett auch in den Fahreigenschaften sehr ausgewogen ist, empfiehlt er sich als Allround-Spaßfahrzeug. Der Escort gibt sich dagegen sportlicher, der Motor ist lauter, das Fahrwerk härter, und der Wind bläst den Passagieren kräftiger um die Nase.



Kunststoff und Gummi schön wie neu. Lange. Lange. Lange.

Damit Kunststoff und Gummi schön bleiben, brauchen sie besondere Pflege. Denn Kunststoff, Gummi und auch Vinyl sind ungeschützt vor Umwelteinflüssen, Ozon und UV-Strahlen, die porös fressen, brüchig machen und ausbleichen können.

Darum sollten Sie alle Kunststoff-, Gummi- und Vinylteile mit Armor All Tiefenpfleger schützen. Das geht im Handumdrehen. Innen einfach über Armaturenbretter, Verkleidungen, Vinylsitze – außen über Stoßstangen, Spoiler, Reifen wischen. Die Wirkstoff-

Kombination zieht tief ein. Und schützt von innen wie ein Schild. Dazu kommt eine zweite Leistung: Armor All Tiefenpfleger gibt die natürlichen Farben zurück. Kraftvoll und intensiv. So bleibt alles schön wie neu. Machen Sie die Probe.



Armor All Tiefenpfleger. Pflege, die den Wert erhält.