

Vergleich Wer baut das beste Cabrio?



Nach VW Golf, Ford Escort und Peugeot 205 bringt nun auch Opel ein Cabrio in der kompakten Mittelklasse. Ist der mit viel Vorschußlorbeeren versehene Kadett wirklich besser als seine Konkurrenten?



Angetreten zum Cabrio-Vergleichstest im italienischen Siena (von links): Opel Kadett Cabrio GSi, VW Golf GLI, Peugeot 205 CTI und Ford Escort XR 3i

Foto: Ulrich Kattner

OFFEN GESAGT: DER KADETT IST...SPITZE

Auto-Schonbezüge



Lammfell-Bezüge

- große Auswahl
- über 1500 Autotypen
- sehr preisgünstig
- direkt ab Fabrik

Senden Sie kostenlos und unverbindlich den neuen Katalog mit Preisliste für Auto-Schonbezüge und Auto-Sitzpelze.

Name _____
 Straße _____
 Ort _____

A 22

ERICH HUND

3250 Hameln - Lohstr. 1-2 - Abt. A 22
 Telefon (051 51) 76 25

Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

„ICH BIN KONSEQUENT UND HABE MICH FÜR CLIMAIR DACH- UND SEITENFENSTER WINDABWEISER ENTSCHEIDEN. EIN MARKENPRODUKT MIT 2 JAHREN GARANTIE.“



ClimAir

ÜBERALL IM KFZ-ZUBEHÖRHANDEL ERHÄLTlich. FORDERN SIE UNSEREN PRODUKTPROSPEKT UNVERBINDlich AN. CLIMAIR, HAUPTSTRASSE 99, D-6367 KARBEN 3, TEL. 0 60 39-70 58.

Vergleich Wer baut das beste Cabrio?

Ein Cabrio-Vergleichstest ist etwas Besonderes. Weil offene Autos mehr sind als reine Fortbewegungsmittel. Neben sachlichen Maßwerten und nüchternen Zahlen spielt das Gefühl eine Rolle. Fahrfreude ist nun mal schlecht mit Stoppuhr und Rechenschieber zu testen. Und die Schönheit der Karosserie spielt schließlich bei Cabrios auch eine Rolle. Aber keine Angst. Hier wird nicht oberflächlich von Emotionen und „Wind-um-die-Nase-wehen-Lassen“ erzählt. Dieser Test stützt sich

Von Jürgen von Gosen

auf ausgiebige Vergleichsfahrten und penible Messungen. Nur am Schluß – sozusagen als I-Tüpfelchen – kommt ein Punkt bei der Beurteilung hinzu: die Faszination. Übrige Wertungspunkte: Karosserie, Motor/Fahrwerk, Handhabung, Wirtschaftlichkeit.

Cabrio-Karosserien haben es schwer. Erst nimmt man ihnen das stabilisierende Dach (schließlich gibt es heute keinen Fahrzeugrahmen mehr; denn die Karosserien sind selbsttragend), und dann wird auch noch verlangt, daß das Cabrio nicht wackeln oder klappern darf. Mit einem Trick haben die Autohersteller das Problem gelöst. Sie setzen einen stabilen, halbbrunden Blechträger (auch Überrollbügel genannt) von oben auf die enthaupete Karosserie. Dieser verbindet die Seitenteile, gibt Halt. Jetzt noch ein paar Quer- und Längsverstärkungen unten eingeschweißt, fertig ist das rüttel- und schüttelsichere Cabrio – trotz selbsttragender Karosserie. Das sieht zwar nicht so elegant aus wie die Flachmänner ohne Henkel, aber es erfüllt seinen Zweck.

Unterschiede in der Festigkeit der Karosserie machen sich bei unseren vier Vergleichskandidaten kaum bemerkbar. Allenfalls der Peugeot wackelt auf schlechter Piste etwas stärker. Escort und Kadett lassen sich auch durch große Schlaglöcher nicht aus der Ruhe bringen. Der Golf schließlich ist wie ein Fels



Schönheitskonkurrenz: Der kleine Peugeot 205 hat die harmonischste Form. Offen wie geschlossen aus einem Guß. Auch der Escort macht eine gute Figur, Golf und Kadett wirken plump

in der Brandung. Da knistert und zappelt nichts, ihm merkt man die achtjährige Reife an. Die Türen schließen satt, er verbreitet die gewohnte Golf-Solidität. Da zählt sich die hohe Produktionszahl von über 180 000 in acht Jahren aus.

Allerdings ist auch beträchtlicher Aufwand im Spiel. Karmann, wo auch der Escort gebaut wird, geht nicht mit Material, um den Golf stabil zu bekommen. Sie verpassen dem Wolfsburg-er Quertträger. Einen unter dem Armaturenbrett in Kniehöhe, einen anderen hinter der Rückbanklehne. Fast 100 Kilo mehr wiegt die Cabrio-Rohkarosserie. (Die Konkurrenten schaffen das mit rund der Hälfte Mehrgewicht.) Beim Escort glückt

das eleganter. Hier ist auf den ersten Blick nichts von Stärkungsmaßnahmen zu entdecken. Erst ein Blick in den Kofferraum entlarvt eine Querverstärkung unter der Verdeckwanne.

Auch Opel und Peugeot gehen mit ihren Cabrios fremd. Beide in Italien. Die Deutschen vertrauen auf Bertone (der baut auch das Ritmo-Cabrio), die Franzosen setzen auf Pininfarina. Was schließlich aus Italien als offener Kadett und Peugeot 205 zurückkommt, kann sich sehen lassen. Kein auffälliges Stützkorsett, trotzdem kein Wackelpudding. Mit hohem Heck glänzt der Kadett mit sensationeller Aerodynamik ($c_w = 0,34$ und offen noch $0,38$; Peugeot $0,36$, Escort $0,38$, Golf $0,49$). Das spürt man auf jedem gefahrenen Meter. Da dringt kaum ein Lüftchen an den Fahrerkopf. Frisur bleibt Frisur. Und auch der Wind hält sich vornehm, pfeift nur leise sein



Der betagte Golf führt die Verkaufsstatistik klar an. Im letzten Jahr wurden 7579 Cabrios neu zugelassen (Escort 4612, Peugeot 1244). Die Konstruktion ist ausgereift, als Extra gibt es eine Spanndecke (375 Mark, Foto links). Sie schützt das offene Auto vor Witterungseinflüssen und neugierigen Blicken. Das Kofferraumteil ist durch die enge Luke schwer zugänglich. Links der Zugknopf für die Rücklehen-Entriegelung



Technische Daten

VW Golf GLE Cabrio

KARMANN Viersitziges Cabriolet.
 Vierzylindermotor, vorne quer eingebaut. Bohrung x Hub 81 x 86,4 mm, Verdichtung 10:1, mechanische Benzineinspritzung Bosch-K-Jetronic, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vorne McPherson-Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator, hinten Verbundlenkerachse, Federbeine, Stabilisator, vorne innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Kofferraumvolumen 220 Liter, Tankinhalt 55 Liter, Länge/Breite/Höhe 3815/1630/1395 mm, Wendekreis 10,3 m.

Testwerte

Hubraum/Zylinder	1781 ccm/4 Reihe
Leistung	82 kW (112 PS)
Drehmoment	153 Nm/3500/min
Höchstgeschw.	172 km/h
0-100 km/h	10 Sek.
60-100 km/h ①	9,2/13 Sek.
Testverbrauch	9,8 l S
Gewicht	965 kg
Zuladung	365 kg
Anhängelast ②	1200 kg
Innengeräusch ③	76 dB (A)
Steuer	388,80 Mark
Versicherung	1136,10 Mark
Grundpreis	29255 Mark



Lied. Das schafft keiner der anderen. Im Peugeot und Escort ist Starkwind ange-sagt, im Golf geht's kaum unter Sturm-stärke. Unterhaltung oder Radiohören ist ab 120 km/h unmöglich. Aber offen fährt man ohnehin ungern schnell.

Motorisch sind alle vier gut bei Kräf-ten. 76 kW (104 PS) beim Peugeot, 77 kW (105 PS) beim Escort, 82 kW (112 PS) beim Golf und stattliche 85 kW (115 PS) im Kadett. Zum Offenfahren reicht das allemal. Trotzdem gibt's Unterschiede. Daß der Stärkste auch der Beste ist, liegt nicht allein an der reinen Kraft. Der Kadett-Motor überzeugt als elastisches Durchzugswunder. Im fünften Gang ab 1000/min, kein Problem. Ruckfrei be-schleunigt der Zweilitermotor, reagiert sensibel aufs Gas. Das paßt vorzüglich zum Cabriofahren, zum gemütlichen Bummeln über Land. Ähnlich gut kann das der Golf. Er zieht ebenfalls kräftig aus niedrigen Drehzahlen, aber sein fünfter Gang ist zu lang übersetzt. Da muß häufig runtergeschaltet werden. Und mit steigendem Tempo redet seine mäßige Aerodynamik auch ein gehö-riges Wörtchen mit.

Peugeot und Escort sind von der sportlichen Sorte. Die 1600er-Motoren gleichen das Hubraum-Defizit durch Drehzahlen aus. Der Peugeot kann über-dies mit phantastischen Durchzugswert-en glänzen, schaltfaul gefahren werden. Da zählt sich das niedrige Gewicht aus. Der Escort legt erst bei 4000/min richtig los. Das taugt für einen vollendeten Cabrio-Genuß nicht.

Lesen Sie bitte weiter auf Seite 12

Technische Daten

Opel Kadett GSI Cabrio

by **BERTONE** Viersitziges Cabriolet, Vierzylindermotor, vorne quer eingebaut, Bohrung x Hub 86 x 86 mm, Verdichtung 9,2:1, elektronische Benzineinspritzung Bosch-Motronic, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vorne McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator, hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern (Minibloc), Stabilisator, vorne innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Kofferraumvolumen 290 Liter, Tankinhalt 52 Liter, Länge/Breite/Höhe 3998/1563/1380 mm, Wendekreis 10,5 m.

Testwerte

Hubraum/Zylinder	1984 ccm/4 Reihe
Leistung	85 kW (115 PS)
Drehmoment	175 Nm/3000/min
Höchstgeschw.	196 km/h
0-100 km/h	9,8 Sek.
60-100 km/h ①	8,7/12,6 Sek.
Testverbrauch	9,6 l/5
Gewicht	1045 kg
Zuladung	415 kg
Anhängelast ②	1200 kg
Innengeräusch ③	75 dB (A)
Steuer	432 Mark
Versicherung	1136,10 Mark
Grundpreis	30920 Mark

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ Bei 100 km/h im 4. Gang



Der Kofferraum des Kadett (links) ist gut zugänglich. Die tief herabreichende Verdeckwanne engt das Volumen stark ein, trotzdem bietet der Kadett das größte Ladevolumen



Im Kofferabteil auf der rechten Seite verbergen sich die beiden Zugknöpfe für die Rückbanklehnen-Entriegelung (oben, getrennt umlegbar). Die Verdeckverriegelung (links) funktioniert mit zwei Hebeln vorn einfach



Zum Schließen des Klappverdecks muß mit Trick gearbeitet werden. Von der Seite geht's nicht. Am besten, man klettert in den Wagen und zieht in der Mitte (li.)

Neues Sitzgefühl auf der Kadett-Rückbank: höhere Sitzfläche (darunter sitzt eine Querversteifung), längere Lehnen. Die Bank selbst läßt sich nicht vorklappen



Fotos: Ulrich Kettler



Aerodynamik-Wunder Kadett: Die hohe Taille hält bei geschlossenen Seitenscheiben den Fahrtwind fast vollständig draußen

Volles Programm -
aufdrehen und abfahren!



Gelhard®

Auto-HiFi

Gelhard hat das volle Programm: Auto HiFi der Spitzenklasse. Vom CD-Radio der High-Tech-Generation bis zu maßgeschneiderten Einbaulautsprechern für jeden PKW. Das volle Gelhard Programm finden Sie überall dort, wo Preisbewußte Qualität einkaufen.

West-Germany · Overhoffstraße 171 · 4600 Dortmund 76

Vergleich Wer baut das beste Cabrio?

Technische Daten

Ford Escort XR 3i Cabriolet

 Fünfsitziges Cabriolet, Vierzylindermotor, vorne quer eingebaut, Bohrung x Hub 79,96 x 79,52 mm, Verdichtung 9,5:1, mechanische Benzineinspritzung Bosch K-Jetronic, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vorne McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator, hinten Schraubenfedern, Querlenker, Längslenker, vorne innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Anti-Blokkier-System, Kofferraumvolumen 274 Liter, Tankinhalt 48 Liter, Länge / Breite / Höhe 4061 / 1640 / 1403 mm, Wendekreis 11,2 m.

Testwerte

Hubraum/Zylinder	1597 ccm/4 Reihe
Leistung	77 kW (105 PS)
Drehmoment	138 Nm / 4800/min
Höchstgeschw.	187 km/h
0-100 km/h	10,3 Sek.
60-100 km/h ①	10,4/14,6 Sek.
Testverbrauch	10,8 l/s
Gewicht	990 kg
Zuladung	420 kg
Anhängelast ②	900 kg
Innenengeräusch ③	76 dB (A)
Steuer	345,60 Mark
Versicherung	1136,10 Mark
Grundpreis	29325 Mark



Der offene Escort ist ein schmales Cabrio. Die Lenkung geht sehr schwer, Servo gibt's nicht. Gut: Hecklautsprecher integriert (rechts)




Das gut verarbeitete Verdeck lässt sich mit nur einer Hand schließen (oben). Die Heckklappe öffnet weit (rechts), der Kofferraum ist glattflächig und recht groß



Peugeot Cabrio: Der Kleinste des Vergleichs bereitet den größten Fahrspaß. Die niedrige Gürtellinie vermittelt perfekten Cabriogenuß: Man sitzt fast im Freien. Ein straffes Fahrwerk, hart gefedert, mit direkter Lenkung (die Antriebskräfte zerren stark am Lenkrad) sorgt für ein mehr sportliches Fahrvergnügen

Technische Daten

Peugeot 205 CTI

 Viersitziges Cabriolet, Vierzylindermotor, vorne quer eingebaut, Bohrung x Hub 83 x 73 mm, elektronische Benzineinspritzung Bosch L-Jetronic, Fünfganggetriebe, Frontantrieb, Einzelradaufhängung, vorne McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator, hinten Drehstabfederung, Längslenker, Stabilisator, vorne innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Kofferraumvolumen 216 Liter, Tankinhalt 50 Liter, Länge / Breite / Höhe 3705 / 1589 / 1354 mm, Wendekreis 10,8 m.

Testwerte

Hubraum/Zylinder	1569 ccm/4 Reihe
Leistung	76 kW (104 PS)
Drehmoment	132 Nm/6250/min
Höchstgeschw.	187 km/h
0-100 km/h	9,7 Sek.
60-100 km/h ①	8,4/11,2 Sek.
Testverbrauch	10,2 l/s bleifrei
Gewicht	935 kg
Zuladung	330 kg
Anhängelast ②	900 kg
Innenengeräusch ③	77 dB (A)
Steuer	58 Monate befreit
Versicherung	1136,10 Mark
Grundpreis	28 190 Mark



Perfekte Ladefläche: Sowohl Rückbank als auch Rückbanklehnen (auch getrennt) lassen sich umlegen. Zur Not paßt dann ein Kühlschrank rein



Gute Lösung: Die Peugeot-Heckscheibe läßt sich für gute Durchlüftung herunterklappen. Oben hält ein Reißverschluss, seitlich Klettband



Das Schließen des Verdecks geht nicht von einer Seite. Von hinten halb hochdrücken, dann von der Seite vorklappen



Die besten Cabrios: Kadett und Peugeot (r.), Escort und Golf können nicht mithalten

Zu den Motoren die passenden Fahrwerke – das ist bei fast allen gelungen. Sportlich hart und direkt bei Ford und Peugeot, komfortabel bei Opel und VW. Der Golf geriet jedoch zu weich, Bodenwellen in Kurven schaukeln ihn ordentlich durch. Und die Lenkung im Escort könnte direkter sein. Er will in Kurven hineingezwungen werden.

Welches Cabrio überzeugt in der Handhabung? Das Verdeck des Escort läßt sich kinderleicht mit einer Hand schließen. Nicht ganz so butterweich rutscht die Golf-Mütze nach vorn. Kadett und 205 schließlich erfordern mindestens zwei Hände – oder man läuft um das Auto herum. An nur einer Seite angehoben, bleibt die andere Ecke störrisch unten. Und der erforderliche Kraftaufwand ist erheblich höher als bei den beiden deutschen Konkurrenten von Karmann in Osnabrück. Ist die Kapuze oben, blickt der Kadett-Fahrer dank winziger Heckscheibe kaum noch durch. Super: Der 205 hat eine riesengroße Heckscheibe, tolle Sicht nach hinten beim Einparken. Aber: Die Scheibe ist nicht heizbar, aus Plastik, verkratzt schnell, wird undurchsichtig. Aber man kann ja auch mal eine neue spendieren (Preis der Ersatzscheibe: 360,24 Mark).

Überhaupt ist der Peugeot besonders pfiffig. Seine Rückbank läßt sich vorklappen, die Lehnen einzeln umlegen, die Hutablage rausnehmen. Dann lockt ein großer, glattflächiger Laderaum.

Geht's ans Portemonnaie, bleibt der Peugeot bescheiden. Niedrigster Kaufpreis, steuerbefreit. Und die Alufelgen gibt's gratis. Golf und Escort belasten das Konto nahezu gleich, der Ford-Fahrer muß nur mit höheren Benzinkosten rechnen. Und: Der Escort hat die ABS-Sicherheitsbremse serienmäßig. Wer das neue Kadett-Cabrio fahren will, muß am meisten ausgeben. Allerdings gibt's für die 30 920 Mark auch die gleich starke Kat-Ausführung, was bei den anderen Aufpreis und Leistungsverlust kostet. Ausnahme: der Golf. Ihn gibt's mit 95 Kat-PS 1055 Mark billiger.

Letzter Punkt und gleichzeitig das Schlüsselwort: Faszination. Davon versprüht der kleine Franzose am meisten. Er wirkt so, als wäre er schon als Cabrio auf die Welt gekommen. Mit schlanker Linie, gelungenen Proportionen. Sein spritziger Motor macht das Cabriofahren zum sportlichen Erlebnis. Neben ihm auf dem Siebertreppchen steht der neue Kadett. Er ist aus ganz anderem Holz geschnitzt. Keine Schönheit, er überzeugt durch innere Werte. Perfektes Verdeck (darunter fühlt man sich wie in einer geschlossenen Limousine), niedriger Geräuschpegel. Keiner läßt sich so entspannt fahren, mit bulliger, souveräner Kraft. Für ein Cabrio ist der Kadett fast schon zu perfekt. Da droht Langeweile.

Escort und Golf können mit den beiden anderen nicht mithalten. Allenfalls das Escort-Kleid sammelt Pluspunkte. Das ist den Kölnern gut gelungen. Beim Fahren raubt der zähe, unelastische Motor die Fahrfreude. Der Golf schließlich ist so gar kein Charmeur. Er wirkt wie ein alter, erfahrener Haudegen mit Ecken und Kanten. Ist aber dank eines gesunden 112-PS-Herzens noch voll auf der Höhe der Zeit.

① Beschleunigung im 4./5. Gang, ② Anhängelast gebremst, ③ Bei 100 km/h im 4. Gang.