

Kaufberatung: Astra F Cabriolet

Auf dem Frühjahrssalon 1993 in Genf stellt Opel eine weitere Variante der 1991 eingeführten Astra F Modellreihe vor: das bügellose Astra F Cabrio. Laut Opel-Pressemappe vom Februar 1993 ein 'Frischlufft Automobil mit attraktivem Design'. Daran hat sich bis heute nichts geändert.

Entwickelt und designt wurde das Cabrio gemeinsam von Opel und Bertone. Auch die Herstellung erfolgte, wie schon beim Kadett E Cabrio, wieder bei Bertone in Grugliasco, Italien. Bertone verfügte über eine langjährige Erfahrung im Bau von Cabrios, Sportwagen, Sonderkarosserien und Kleinserien. Leider gibt es Bertone heute nicht mehr als Fahrzeugproduzent.

„Neben einer Reihe technischer Besonderheiten zeichnet sich das neue Cabrio vor allem durch ein attraktives bügelfreies Karosseriedesign aus“, Zitat aus Opel Presseinformation Februar 1993. Der Verkaufstart in Deutschland erfolgte im Mai 1993. Das viersitzige Astra Cabrio weist einen großzügigen Innen- und Gepäckraum auf und ist familien-tauglich. Besonders auch durch seinen nach VDA Messmethode 390 Liter großen Kofferraum. Stolz war man auch auf das, im Vergleich zum Kadett E Cabrio, um 130 % höhere Torsionsträgheitsmoment im Bereich des vorderen Dachrahmens und der A-Säulen.

ABS gehörte von Anfang an zur Serienausstattung (Deutschland), genau wie vier elektrische Fensterheber. Erhältlich war auch von Anfang an, gegen Mehrpreis, ein Fullsize Airbag auf der Fahrerseite. Ab Modelljahr 95 (09/1994) waren zwei Airbags serienmäßig (Astra F Face-lift)

Gestartet wurde mit dem bekannten C20NE Motor, 2,0 Liter 85 kW/

115PS, für den ein Durchschnittsverbrauch von 8,2 Liter je 100 Kilometer angegeben wird. Kurze Zeit später wurde das Cabrio auch mit dem X16SZ 1,6 Liter-Motor angeboten, 52 kW/ 71 PS. Für Exportmärkte gab es 1993 auch noch einen C14SE-Motor, 60 kW/ 82 PS, der in Deutschland kaum eine Rolle spielt, da es sich um Reimport-Fahrzeuge handelt, die sehr selten angeboten werden.

Das Astra F Cabrio wurde in einer Gesamtauflage von 52.485 Exemplaren hergestellt. Laut Opel-Produktionsstatistik wurden die letzten Fahrzeuge 1998 produziert. Die höchsten Produktionszahlen erreichte das Cabrio in den Jahren 1994 und 1995. Angeboten als „Neuwagen“ wurde das Cabrio bis zum Jahr 2000, um die Zeit bis zum Erscheinen des Astra G Cabrios ein Cabrio zu überbrücken. Von dem Cabrio gibt es eine Reihe von Sondermodellen/ Farbkombinationen, auf die ich nicht im Einzelnen eingehen werde, da es den Rahmen einer Kaufberatung sprengen würde.

Karosserie

Da die nicht sehr verwindungssteife Karosserie eines Astra F Cabrio nur selten gänzlich rostfrei ist, verdient der Blechzustand besondere Beachtung. Besonders der Bereich um den Tankdeckel ist äußerst rostgefährdet. Im hinteren rechten Radkasten sammelt sich im Laufe der Jahre viel Dreck am Tankeinfüllrohr an, wodurch dann das Blech um die Tankklappe herum durchrostet. Leider hat es Opel, wie auch noch beim Astra G, versäumt diesen Bereich durch eine Abdeckung (Innenradschale) zu schützen.

Weiterhin rosten die hinteren Radläufe und Seitenwände unten, die Nahtstelle zum Schweller und die Türschweller sind selbst sehr oft durch-

gerostet. Unter der Kederleiste sind ebenfalls Durchrostungen möglich. Auch die Karosseriefalze sind gefährdet, z.B. die Ecken, die die Seitenwände mit der Rückwand verbinden. Ferner kann es auch zu Korrosion in den vorderen Radhäusern unten kommen. Der Bereich sollte auf verdächtige Rostspuren untersucht werden.

Der Unterboden der bei Bertone hergestellten Cabrios ist gut geschützt, besser als bei den übrigen Astra-F-Modellvarianten. Trotzdem soll es auch zu Durchrostungen im



Offenes Geheimnis – das Astra F Cabriolet gibt es noch für kleines Geld, der Weg zum Liebhaberfahrzeug zeichnet sich aber bereits ab. Hier das Cabrio von Esther Pümpin, fotografiert hat es Klaus Pümpin



Das Verdeck lässt sich nicht ganz bündig versenken, es ragt aber auch nicht so weit heraus, dass es die Linien stören würde. Heutige Cabriolets mit versenkbarem Blechdach und aufwendiger Mechanik wiegen vier bis fünf Zentner mehr, der Astra punktet mit relativ günstigen Verbrauchswerten und Betriebskosten

Bereich der hinteren Schwingungstilger kommen. Diese Aufzählung der signifikanten Rostherde erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Kotflügel der anderen Astra F Modelle passen beim Cabrio nicht. Die Türen vom Dreitürer haben die gleiche Länge, sind aber wegen des anders gebauten Fensterrahmens nicht verwendbar. Die Außenspiegel der anderen Astra F Modelle passen auch nicht an die Türen der Cabrio-Modelle, der Spiegelfuß beim Cabrio ist anders geformt. Der Kofferraumdeckel des Astra Stufenheck, auf



Nicht für die Ewigkeit gemacht – das Stoffverdeck verlangt alle paar Jahre nach Ersatz



Solche Risse kündigen den bevorstehenden Austausch an



Ein neues Verdeck ist nur dann ein Bonus, wenn es aus gutem Material besteht und gut montiert ist. Hier (und auf den Bildern davor) das Cabrio von Typreferent Eberhard Rink

dessen Bodengruppe das Cabrio aufbaut, passt nicht an das Astra F Cabrio.

Wie bei jedem anderen Cabrio sollten die Verdeckdichtungen untersucht werden, und der Innenraum darf auch dann nicht feucht sein oder muffig riechen, wenn das Verdeck erneuert worden ist. Wie lange Wasser eingedrungen ist und welche Schäden dadurch entstanden sind, darüber sagt ein erneuertes Verdeck nichts aus.

Technik

Die am häufigsten angebotene Motorisierung sind die 1,6 Liter-Versionen mit 71 oder 75 PS, eingestuft in die Schadstoffklasse D3. Nur die 1,6 Liter-Versionen wurden auf Wunsch gegen Mehrpreis mit Automatikgetrieben geliefert. Diese Motoren sind bekannt für ihre legendäre Robustheit und Sparsamkeit. Ein Zahnriemenwechsel ist alle 60.000 km fällig, dabei empfiehlt sich auch der Wechsel der Wasserpumpe. Der Benzinverbrauch bewegt sich zwischen 7,5 und 8,5 Litern pro 100km.

Häufiger Defekt ist ein verkokendes AGR-Ventil, wodurch der Motor sich schlimmstenfalls nicht mehr starten lässt. Ein Austausch ist häufig erforderlich, da sich das Ventil auch nach Reinigung und anschließendem Ölen nicht dauerhaft instandsetzen lässt. Beim Austausch sollte man keine eBay-Chinaware verwenden, sondern ein Markenprodukt.

Deutlich temperamentvoller ist der 2,0 Liter-Motor der etwa einen Liter mehr verbraucht als der 1,6 Liter, aber auch deutlich bessere Fahrleistungen und mehr Drehmoment bietet. Der 1,6 Liter-Motor hat mit dem ca. 1300 kg schweren Cabrio schon seine Mühe.

Den Zweiliter gab es aber nur bis zum Modelljahr 94, das Produktionsende war 08/ 1994. Laut Opel-Produktionsstatistik wurden auch 1995/ 96 Cabrios mit dem Motor ausgestattet vermutlich für Exportmärkte.

Ab 09/1994 wurde als Ersatz für den Zweiliter der 1,8-16V-Motor mit 85kW/ 115PS eingeführt. Der Vorteil

sind Verbrauchswerte auf dem Niveau der 1,6 Liter- Motoren. Diese C18XEL genannten Motoren haben die Schadstoffklasse EURO 1, lassen sich aber mit einem sogenannten Minikat auf EURO 2 Norm umrüsten. Diese Versionen besitzen noch kein AGR Ventil und auch die Sekundärluftpumpe wurde noch nicht verwendet.

In einem damaligen Vergleichstest einer Automobilzeitschrift war ein so motorisiertes Astra Cabrio das sparsamste und schnellste Testfahrzeug, aber auch das mit dem brummigsten Motor. Dass der Motor brummig ist kann ich bestätigen, die oft kolportierte Empfindlichkeit dieser Motoren nicht. Anfällig ist der Leerlaufsteller, der durch Öldämpfe verschlammte und alle paar Jahre gereinigt werden will. Ein defekter Leerlaufsteller kann schon zu erheblichen Schwankungen der Leerlaufdrehzahl führen.

Ganz großer Schwachpunkt sind die bei diesen, wie auch bei der X18XE Nachfolgegeneration, die häufig gerissenen Auspuffkrümmer aus Guss. Das Problem kann durch Austausch nicht dauerhaft behoben werden! Der neu eingebaute Guss-Auspuffkrümmer wird wieder reißen, egal ob Opel Original- oder Zubehörteil. Empfehlenswert ist die Umrüstung auf einen Edelstahlfächerkrümmer wie ihn beispielsweise die Firma Lexmaul angeboten hat. Das Problem der gerissenen Auspuffkrümmer ist damit dauerhaft beseitigt. Leider gibt es die Firma Lexmaul nach einer Insolvenz nicht mehr.

Der X18XE-Motor hat auch 85kW/ 115PS und unterscheidet sich vom C18XEL durch den Einbau eines AGR Ventils und einer Sekundärluftpumpe, wodurch die EURO2/ D3-Norm erreicht wird.

Leider hat der Motor auch etwas Spritzigkeit verloren. Mir bekannte Fahrer beklagen sich über den durchzugsschwachen Motor. Das ist beim C18XEL anders, gefühlt hat er mehr Leistung als die angegebenen 115PS. Der X18XE Motor wurde ab Frühjahr 1996 verbaut. Gemeinsam haben

beide Motoren die häufigen Defekte der Nockenwellen- und Kurbelwellensensoren (Kurbelwelleninduktionsgeber).

Zu den 1,4 Liter-16V Motoren habe ich keinerlei Erfahrungswerte, da diese offiziell nie in den Cabrios in Deutschland angeboten wurden. Das Fahrwerk weist keine großen Besonderheiten auf. Häufige Defekte sind ausgeschlagene Querlenkerbuchsen an der Vorderachse, abgerissene Stabilisatorhalter (sogenannte Pender), mit denen der Stabilisator am Querlenker befestigt ist. Es gibt zwei unterschiedliche Ausführungen. Die neuere sieht aus wie eine halbe Koppelstange und hat ein homokinetisches Gelenk. Der Defekt ist leicht und kostengünstig, leider aber nicht dauerhaft, zu beheben.

Wenn noch serienmäßige Stoßdämpfer verbaut sein sollten, sind diese mit Sicherheit auch verschlissen. Die ab Werk verbauten Stoßdämpfer halten ca. 75.000 – 100.000 km. Originale Gasdruckstoßdämpfer halten auch nicht länger.

Die vier serienmäßigen elektrischen Fensterheber sollten auf einwandfreie Funktion geprüft werden. Eine Komfortschließfunktion der elektrisch betätigten Fenster wie bei den anderen Astra F Modellen gibt es nicht. Beim Öffnen oder Schließen muss der Schalter die ganze Zeit gedrückt werden.

Ein elektrohydraulisches Verdeck sollte gleichmäßig öffnen und schließen. Die Verdeckhydraulik ist sehr teuer! Bei defekter Hydraulik kann das Verdeck auch manuell geschlossen werden. Durch geringe Anpassungen ist auch ein dauerhaft manuelles Bedienen möglich.

Die Heckscheibenheizung der verbauten Glasheckscheibe ist bei den meisten angebotenen Astra F Cabrios defekt.

Das Verdeck ist dreilagig. Angeboten wurden Vinyl- und Stoffverdecke. Das Verdeck hat die sogenannte Z-Faltung. Besonders die Vinylverdecke, aber auch die Stoffversion, sind in der 1. Knickstelle eingerissen. Links und rechts unterhalb der Heckscheibe befinden sich oft Löcher im Verdeckstoff, hervorgerufen durch das Verdeckgestänge. Die Kunststoffabdeckung mit der Griffmulde innen am vorderen Rand des Verdecks ist immer gerissen. Ich habe noch kein Astra F Cabrio gesehen, bei dem diese Abdeckung unbeschädigt ist. Schrottplatzsuche ist zwecklos. Für ein neues Verdeck in Sonnenlandqualität werden Preise zwischen ca. 900€ und 1300€ inklusive Einbau verlangt.

Falls eine Klimaanlage an Bord ist, unbedingt prüfen. Oftmals sind die Klimakompressoren defekt. Ersatz ist relativ günstig zu bekommen.

Bei den Innenausstattungen wurden viele verschiedene Stoffdesigns passend zur Fahrzeugfarbe angeboten. Teilweise gab es das Design nur ein Modelljahr. Die Qualität der Stoffbezüge in Kombination von Flachgewebe und Velours ist hochwertig und sehr langlebig, eine gute Alternative zu den Lederausstattungen. Der größte Anteil der angebotenen Cabrios ist mit einer Lederausstattung versehen, immer in schwarz, eine andere Lederfarbe war ab Werk nicht lieferbar. Das Leder sieht oft sehr verschlissen aus, besonders bei den Fahrersitzen. Die bei den Lederausstattungen serienmäßige Sitzhei-

zung sollte auf Funktionsfähigkeit geprüft werden. Die Heizmatten ersetzen zu lassen ist teuer.

Bei den serienmäßigen Sportsitzen sind die äußeren Sitzwangen oft defekt. Beheben lässt sich der Fehler kostengünstig, indem man sich vom Schrott den Schaumstoff der unbeschädigten inneren Sitzwangen besorgt (falls möglich) und diese dann gegen die beschädigten austauscht.

Falls die Beleuchtung des Heizungsbedienteils ausgefallen sein sollte, ist fummelige Bastelarbeit angesagt, aber das ist durchaus machbar.

Ab 1995 wurden eine Vielzahl an Sondermodellen angeboten, die immer als Bertone Edition bezeichnet wurden und sich in den Farbkombinationen unterschieden. Immer dabei waren die Lederausstattung und das elektrohydraulische Verdeck. Von 1996 an wurde die Bertone Edition als reguläre Ausstattungsvariante bis zum Ende der Produktion ins Lieferprogramm aufgenommen. Ein sehr empfehlenswertes Zubehörteil ist das originale Windschott (Kat.-Nr.: 1732091), das Frischluftvergnügen ohne Zugluft ermöglicht. Bei Beachtung der aufgeführten Punkte sollte es möglich sein, ein brauchbares Exemplar mit TÜV ab 1500 € zu finden. Nach oben sind preislich dann weite Grenzen gesetzt. Man sollte jetzt zuschlagen, da jetzt nicht nur die Zeit der fallenden Blätter, sondern auch der günstigen Cabrio-Kaufpreise ist!

*Text: Eberhard Rink *1261*

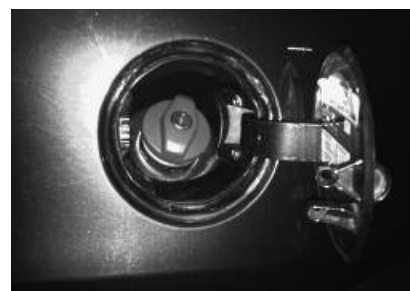
*Fotos: Eberhard Rink *1261, Klaus Pümpin *2836*



Innenkotflügel



Die Naht unter der Rückleuchte kann rosten, der...



...Bereich um den Tankstutzen ebenfalls