

Start

DAS OPEL-MAGAZIN

Herrn
Ulrich Zantner

Betrieb Wangen

Exklusive
Sport-Limousine

Omega Evolution 500

Staufreie Fahrt

Neues Verkehrsleitsystem



Opel Frontera

Der ganz neue
Geländewagen



Klassische
Sport-Coupés
Calibra und GT

Keine Frage. Mobil 1.



Warum Mobil 1 das meistverkaufte vollsynthetische Motorenöl weltweit ist, hat sicherlich viele Gründe. Warum dieser Hochleistungs-Schmierstoff auch Ihren Anforderungen entspricht, erfahren Sie am besten auf direktem Weg. In guten Fachwerkstätten, im Kfz-Zubehörhandel oder an Aral-Tankstellen.

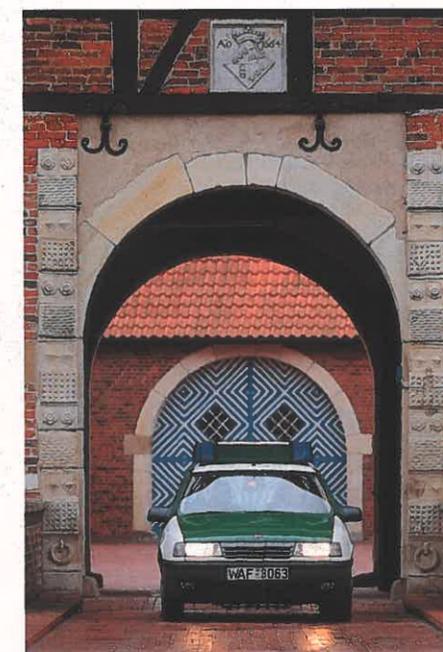
Mobil

START-THEMEN 1/91

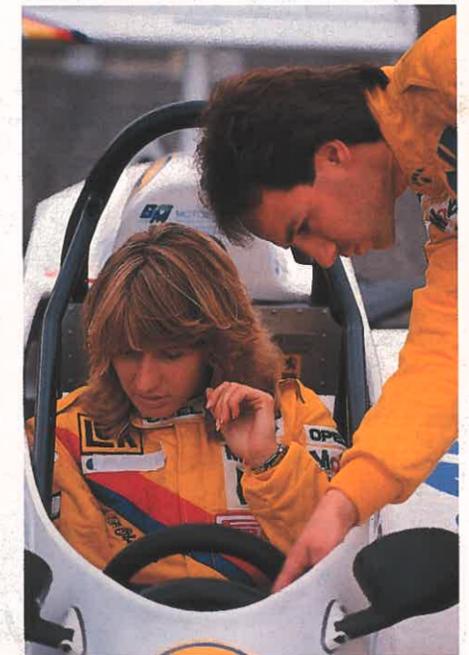
Start-Linie: Neues vom Auto 4	Versicherungs-Fall 34	Autoradio 76
<i>Calibra mit Body-Tuning; neues Zubehör für Opel; Recycling-Pilotprojekt; neue Bücher; Katalysatoren im Dauertest; Broschüre mit Club-Adressen u.v.a.</i>	<i>Exklusiv bieten Opel-Händler eine neue Reiseschutz-Versicherung an, die europaweit bei Notfällen schnell und unbürokratisch hilft</i>	<i>Neue Musik für unterwegs</i>
Leserbriefe: Infos und Meinungen 10	Lotsen-Leitung 38	Corvette-Geschichte 78
<i>Club-Meldungen; ein Kapitän in Kiew; start-Hefte gesucht u.v.a.</i>	<i>start testete ein neues Verkehrsleitsystem, das Autofahrer staufrei durch Berlin lotsen soll</i>	<i>Die Chevrolet Corvette ist heute schon eine Sportwagen-Legende. Ihre Entstehungsgeschichte und Entwicklung bis zur ZRI</i>
Vielzweck-Mobil 12	Elektro-Kadett 44	Platz-Wechsel 84
<i>Frontera heißt der neue Geländewagen von Opel, den es in zwei Karosserie-Versionen gibt; mit zwei Türen und Hardtop, mit vier Türen als Kombi</i>	<i>Als Versuchsfahrzeug testet ein elektrisch angetriebener Kadett die Einsatzmöglichkeiten</i>	<i>Auf dem Center Court ist Steffi Graf ein As, nun versuchte sie sich mal als Rennfahrerin</i>
Premieren-Fieber 20	Blaulicht-Bezirk 48	Evolutions-Modelle 88
<i>Die ersten Lotus Omega wurden jetzt auf der Opel-Teststrecke an die Kunden übergeben</i>	<i>Ein start-Reporter fuhr mit der Polizei in einem Vectra auf Streife</i>	<i>Der Omega Evolution 500 bildet die Basis für den neuen DTM-Rennwagen</i>
Ost-Engagement 26	Zweier-Beziehung 54	Ziel-Linie: Neues vom Sport 94
<i>In Eisenach wurde der Grundstein für ein großes Opel-Werk gelegt, das 2600 neue Arbeitsplätze bietet</i>	<i>Der GT machte vor über 20 Jahren Furore, das Calibra-Design sorgt heute für Gespräch. Ein „Vergleich“ der beiden Sport-Coups</i>	<i>Vorstellung der neuen Opel-Teams für die Saison 1991</i>
	Dampf-Maschinen 66	Preisrätsel 100
	<i>Traktoren und Dampfswalzen von einst auf einem Oldtimer-Treffen</i>	<i>Zehn Tisch-Uhren zu gewinnen</i>
	Grenz-Fall 70	Im Gespräch 102
	<i>Erlebnisse einer Fahrt entlang der einstigen innerdeutschen Grenze</i>	<i>Manta-Geschichten, Manta-Fahrer, Manta-Buch, Manta-Song</i>



Enthüllt wurden die ersten Lotus Omega, die Besitzer konnten die Sportlimousinen auf dem Opel-Testgelände kennenlernen (Seite 20)



Entdeckt hat die Polizei den Vectra als Einsatzwagen, der gute Dienste leistet, wie ein start-Reporter mit-erfuhr (Seite 48)



Entfaltet hat Steffi Graf im Rennwagen ganz neue Fähigkeiten, wie ihr sogar Profis bestätigten (Seite 84)

Übergabe der ersten Lotus Omega

Enthüllungs- Geschichten



Aufdeckung: Unter jeder
Hülle stecken
377 PS und 125 000 Mark

Weltpremiere auf der Opel-Teststrecke: Die ersten Kunden holten ihren Lotus Omega ab und probierten gleich aus, was in ihm steckt

Am 12. Januar war für 14 Männer schon wieder der Weihnachten. Die schöne Bescherung fand im Hessischen statt, in Dudenhofen auf der Opel-Teststrecke. Dort standen an jenem Samstag, fein aufgereiht und unter grünem Tuch versteckt, 14 Gebilde, die trotz der Tarnung unschwer als Automobile auszumachen waren. Und als die Herrschaften näher schritten und die Päckchen öffneten, war endlich die ganze Pracht zu sehen: 84 Zylinder, 5278 PS und 1,75 Millionen Mark. Geteilt durch 14 gibt das einen Lotus Omega.

Der Unterschied zum richtigen Weihnachten: Die Sport-Limousinen legte Opel nicht auf den Gabentisch, sondern die Liebhaber exquisiter Fahrzeuge machten sich dieses Geschenk selbst. Daß die mitgereisten Damen (noch?) nicht ans Steuer durften, kann je nach Einstellung als Macho-Unart

men. Techniker und Marketing-Mitarbeiter aus Rüsselsheim machten die Runde komplett. Daß dem Ganzen etwas Feierliches anhaftete, war durchaus beabsichtigt, schließlich wurden am 12. Januar die allerersten Autos ihren Besitzern übergeben; 14 von insgesamt 1100 Stück, davon wiederum 420 für Deutschland. Mehr wird's nicht geben, Exklusivität ist also auch auf diesem Wege garantiert.

Wer sind die Menschen, die sich solch ein fahrbares Vergnügen leisten? Selbständige verschiedener Sparten, Inhaber mittelständischer Unternehmen, zumeist in der Altersklasse zwischen Anfang 30 und Ende 40. Gemeinsam ist allen ein gut bestücktes Konto, aber das ist ja an und für sich nichts Verwerfliches.

Nach der Enthüllungszereemonie und zarten Annäherungsversuchen (Sitzprobe, Rundgang ums Auto, Blick unter die Motorhaube) waren auf der Kreisplatte in Dudenhofen die ersten Gehversuche angesagt. Wiewohl manchen der Gasfuß juckte, lautete Zurückhaltung das Gebot der Stunde. Nicht allein aus Sicherheitsgründen, die Sechszylindermotoren mit zwei Turboladern wollen sorgsam eingefahren sein: Für die ersten 2000 Kilometer beginnt der kritische Bereich bei 3000/min, der tunlichst nicht überschritten werden sollte. Doch dieser Motor liefert bereits bei niedrigsten Drehzahlen einen solchen Burns (450 Nm bei 2000/min), daß zügiges Beschleunigen leicht von der Hand geht.

So sahen die Zuschauer auf der Kreisbahn schon einige bemerkenswerte Drifts. „Zuerst untersteuert er leicht“, meinte fachkundig ein Lotus Omega-Novize, „dann kommt er sanft mit dem Heck nach außen, ohne freilich auszubrechen.“

Der Mann hat recht, auch Profis, wie etwa die Tester der Fachzeitschrift „sportauto“, kamen nach dem ersten Proberitt in England zu diesem freudigen Ergebnis: „Der



Nummern-Girl: Vorbereitung zum Stapellauf



Vorfrende: Probesitzen auf feinem Ledergestühl



Leistungsschau: Zwei Turbolader machen Druck



Fotos: Wolfgang Drehsen

starke Opel bleibt selbst bei mutwilligen Fehlbedienungen, wie etwa abruptem Gaswegnehmen in schnellen Kurven, die Ruhe selbst. Er schiebt geradezu unerschütterlich leicht über die Vorderräder. Nur bei sehr vehementem Niedertreten des Gaspedals schwenkt er zart mit dem Heck aus. Dies kündigt sich aber so weich an, daß selbst weniger trainierten Fahrern genug Zeit zum Gegenlenken bleibt.“

Während eine Gruppe also kreiselte, versuchte sich eine zweite anderswo bei einem Slalom, um die Reaktionen des Fahrzeugs bei schnellen Richtungswechseln und bisweilen auch (provozierten) abrupten Lastwechseln zu erfahren. Die scherzhafte Anmerkung der Instrukturen, hierbei handele es sich um Rüsselsheimer Roulette („Einer der Pylonen ist aus Beton, aber wir sagen nicht welcher“), stachelte den Ehrgeiz eher an. So flogen zwar einige rot-weiße Hütchen, nicht aber das gute Stück von der Bahn. Auch nach dieser Übung heimste der Neuling Lob ein: „Für die Größe ungemein handlich, kein Durchdrehen der Räder, leichtgängige Lenkung, die trotzdem den notwendigen Fahrbahnkontakt nicht vermissen läßt“, lautete das weitgehend übereinstimmende Urteil.

Daß dies so positiv ausfällt, ist auf die gute Arbeit der Fahrwerksingenieure von Opel und Lotus zurückzuführen. Im Prinzip basiert das Fahrwerk auf dem des Omega 3000 24V, wobei natürlich für die stärkere Lotus-Variante einige Modifikationen vonnöten waren. So

Rundfahrt: Erster Proberitt auf der Kreisbahn im Opel-Testzentrum

Erstlingswerk: Prädikat wertvoll

oder aber als liebevolle Fürsorgepflicht ausgelegt werden.

Eine besondere Fürsorgepflicht war jedenfalls für die Adam Opel AG ein Grund, diese Veranstaltung auf die Beine zu stellen. Denn 377 PS (281 kW) und ein maximales Drehmoment von 568 Nm zu beherrschen, ist nicht jedem Mensch von Natur aus in den Sportsitz gelegt. Instrukturen gaben da ein wenig Hilfe zum näheren Kennenlernen. Etwas näher kennenlernen wollten sich dazu noch Kunden und Verkäufer, weshalb die Opel-Händler, bei denen die Kaufverträge für den Lotus Omega abgeschlossen wurden, ebenfalls nach Dudenhofen ka-



Aufmarsch: Startaufstellung für die Slalom-Übung

wurden an der Vorderachse geringfügig härtere Federn und Zweirohr-Stoßdämpfer von Delco installiert. An der Hinterachse bekam die Sport-Limousine sogar weichere Federn verpaßt, was ob der Leistung, die am Heck zur Sache geht, zunächst erstaunt. Doch diese etwas mildere Abstimmung verbessert im Zusammenhang mit einem automatischen Niveaueausgleich und einer 45-Prozent-Differentialsperre die Traktion.

Die Operation ist gelungen, was nicht nur – natürlich leicht subjektiv eingefärbte Kunden-Meinungen – bestätigen, sondern auch berufsmäßige Kritiker anerkennen. Hierzu noch einmal „sportauto“-Tester: „Während manche Sportlimousinen vom Tuner jeglichen Federungskomfort vermissen lassen, demonstrieren die Lotus-Techniker überzeugend, daß man ausgezeichnetes Fahrverhalten durchaus mit angenehmer Federung kombinieren kann.“

Zum perfekten Fahrverhalten gehören selbstverständlich passende Bremsen. In den gewaltigen Felgen (vorn 8½ Jx17, hinten 9½ Jx17) verzögern vorn innenbelüftete Scheibenbremsen mit 4-Kolben-Bremszangen, hinten ebenfalls innenbelüftete Scheiben mit 2-Kolben-Bremszangen – geregelt natürlich mit ABS. Lotus-Projektleiter Paul Hill: „Die Anlage basiert auf der Konstruktion von Gruppe-C-Rennautos, die Geschwindigkeiten bis zu 370 km/h erreichen.“

So flink ist der Lotus Omega zwar nicht, doch laut Messungen von „auto motor und sport“ raffte er sich zu beachtlichen 272 km/h auf. Dieser Wert ist freilich angesichts der Verkehrsverhältnisse eher theoretischer Natur, auch wenn ein Besitzer aus Hamburg mutig ankündigte: „Einmal, ganz früh am morgen, wenn die Autobahn lotterleer ist, will ich's schon wissen.“

Ansonsten genügt den meisten, wie es ein Leistungsträger ausdrückt, „daß ich zwar könnte, wenn ich wollte, aber nicht alles wollen muß, was ich kann“. Ohnehin wird die Mehrzahl der Käufer ihr gutes Stück nicht allzu oft ausführen. Udo Irtenkauf zum Beispiel, Inhaber einer Spedition im schwäbischen Ditzingen, zur Zukunft seines neuen Begleiters: „Übern Winter wird er abgemeldet, und dann kommen pro Jahr maximal 5000 Kilometer zusammen.“ Für den Mann mit den vielen Lastern ist der Neue der dritte Opel im Bunde. „Ich habe noch einen Commodore A von 1967 und ein ganz seltenes Stück, einen Commodore Kombi“, erläutert Irtenkauf seine Blitz-Karriere. Sein stärkstes Pferd im Stall wird durch ein besonderes „Brandzeichen“ zusätzlich aufgewertet: Es trägt die Fahrgestellnummer 0001, für die mancher auf einen gemeinsamen Drink (Martini, geschüttelt) mit 007

Fang-den-Hut: Gutes Handling des Lotus Omega zwischen den Pylonen

verzichten würde und für die Irtenkauf sogar „noch ein paar Mark extra hätte springen lassen“.

Doch Extrawürste wurden niemandem gebraten, „die Auslieferungen“, so der zuständige Opel-Marketing-Mann Dr. Rainer Bechtauf, „erfolgten nach dem Eingang der Bestellungen“. Die ersten kamen in Rüsselsheim im Frühjahr 1989 an, nachdem das Auto als Studie im März auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt worden war. Danach ging's Schlag auf Schlag, und innerhalb kürzester Zeit waren die für Deutschland bestimmten 420 Exemplare vergeben. „Werden bestimmt nicht mehr geliefert?“ lautete denn auch eine der meistgestellten Fragen der um die Exklusivität bangenden Kunden. Es werden nicht.

Die ersten 14, an jenem 12. Januar beglückten Kunden, dürfen sogar noch eine ganze Weile lang



Technische Daten

Motor: Wassergekühlter Reihensechszylinder, 4 Ventile pro Zylinder, 2 Turbolader, Ladeluftkühler, Hubraum 3615 cm³, Leistung 377 PS (281 kW) bei 5200/min, max. Drehmoment 568 Nm bei 4200/min, 2 getriggerte Dreiwege-Kat, Sechsgang-Schaltgetriebe.

Fahrwerk: Vorn Federbein und Zweirohrstoßdämpfer, Dreiecksquerlenker, Stabilisator, hinten Opel-Multilink-Achse, Stabilisator.

Bremsen: Vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, ABS.

Bereifung: Vorn 235/45 ZR 17 auf Felgen 8½ Jx17, hinten 265/40 ZR 17 auf Felgen 9½ Jx17.

Fahrleistungen: 0–100 km/h 5,4 s, Höchstgeschwindigkeit 282 km/h.

eine exklusive Exklusivität genießen. Da in England täglich nur zwei Lotus Omega das Werk in Hethel bei Norwich verlassen, werden noch über zwei Jahre verstreichen, bis europaweit alle ausgeliefert sind. Aber auch dann ist die Chance, einen Markenkollegen zu treffen, äußerst selten. Es sei denn, man wohnt im schwäbischen Ditzingen, einer 5000-Seelen-Gemeinde bei Ludwigsburg. Dort nämlich sind gleich zwei Lotus Omega-Besitzer unter jenen 14 Ersterwählten ansässig. Womit bewiesen wäre, daß nicht alle Schwaben so knausrig sind, wie ihnen allgemein nachgesagt wird. Sparen hingegen können sie: Die Chance, daß der Lotus Omega nicht unter Wertverlust leidet, sondern sich einer Wertsteigerung erfreuen wird, ist groß. Schwäbischer Kommentar zu diesem wirtschaftlichen Vorgang: „So isch's no au wieder.“ □

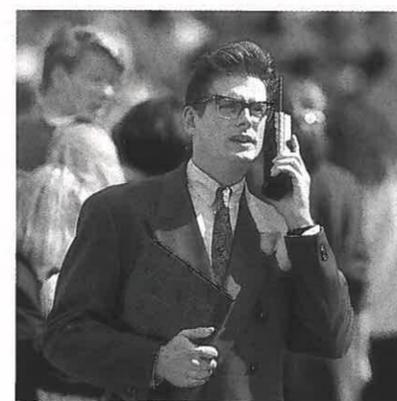
Wolfgang Bernhardt

SIEMENS

Nehmen Sie ab sofort
Ihre Unabhängigkeit
selbst in die Hand.



Das neue C4 compact von Siemens. Unser kleinstes Mobiltelefon für unterwegs. Es liegt extrem leicht in der Hand. Was aber wirklich neuartig ist: Das C4 compact wird mit einem Klick* auch zum Auto-telefon. Nur ein Stecker stellt die Verbindung zum Bordstrom und zur Autofunkantenne her und aktiviert die integrierte, digitale Vollduplex-Freisprecheinrichtung. Also dann: Nichts wie hin zum Funk-Fachhandel. Denn neben unserem neuen C4 compact sehen manch andere Mobiltelefone ganz schön alt aus.



Siemens Mobiltelefone. Ihre Unabhängigkeits-erklärung.

Weitere Informationen von:
Siemens AG, Infoservice ÖN/Z 288
Postfach 23 48, 8510 Fürth, SM
oder zum Nulltarif 01 30-84 93 93

Name: _____

Straße: _____

PLZ/Ort: _____

Telefon: _____

Btx * 3200026 #

A19100-N3-Z90