

mot

AUTO TECHNIK ZUKUNFT

Sonderdruck

Heft 4/1992

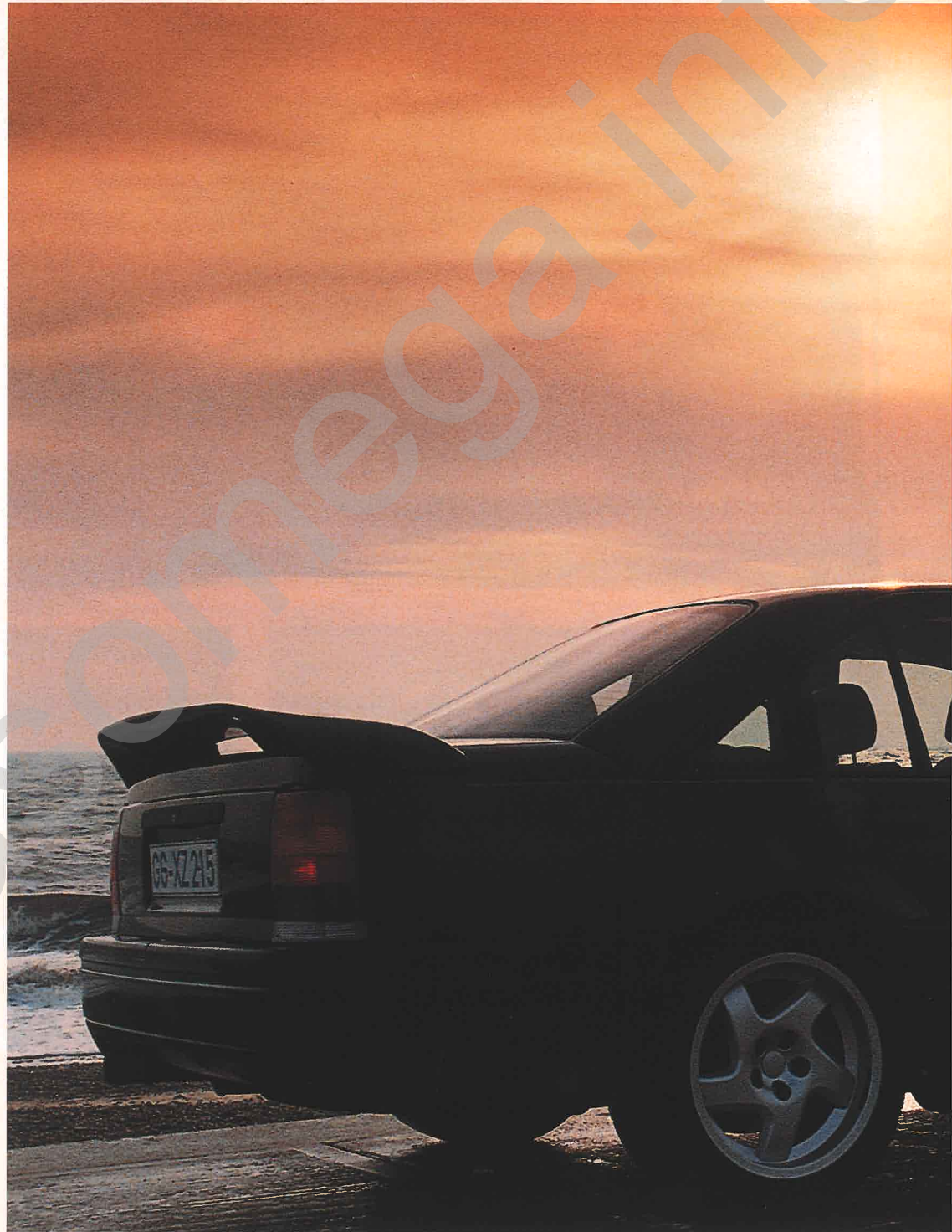


AUTOFASZINATION

Lotus Omega



Der Lotus Omega: eine Limousine im Dress des Spitzensportlers, mit einem wahren Tier von Motor unter der Haube mit dem Blitz. Bei 3,6 Liter Hubraum und zwei Turboladern mobilisiert der Lotus stolze 376 PS. Das Fahrwerk und die mächtig dimensionierte Bremsanlage werden mit der schieren Leistung gut fertig, und das üppige Flügelwerk sorgt auch bei Tempo 280 für Spurtreue.



MEGA-OMEGA

Er sieht aus wie ein Familienauto, doch er rennt wie ein Ferrari: Der Lotus Omega ist die stärkste und schnellste Serienlimousine der Welt.

Überholen. Das ist schlicht und einfach das falsche Wort. Überholen: Das klingt nach Mühe und Zeit, nach Anlauf und Vorsicht. Nein, dieser Lotus Omega pflegt anderen Umgang mit den sonstigen Verkehrsteilnehmern. Er ist ständig auf dem Sprung, er lauert auf jede leichte Berührung des Gaspedals, giert nach endloser Beschleunigung. Und besagter Vorgang des Überholens reduziert sich auf einen kurzen Satz, auf ein völlig müheloses Vorbeispringen, kaum daß die Turbo-Zwillinge unter der Haube ihre Nüstern gebläht haben.

Dabei war mir alles so vertraut vorgekommen. Ja doch, es war eindeutig ein Opel Omega, der da vor mir stand, mit dem Blitz auf der Haube und den Halbkreis-Instrumenten. Und trotzdem ist alles neu. Denn dieses Auto mag sich noch so sehr mit vier Türen, einem respektablem Gepäckraum und anderen Harmlosigkeiten tarnen, seine wahre Natur ist eine ganz andere: die eines gewaltigen Hochleistungsautos, eines Fahrgeräts für den Grenzbereich der Sinne – mit einem wilden Tier von Motor unter der Haube. ▶

An die Kette zu legen braucht man dieses Tier über Nacht nicht, eine Garage als Käfig reicht. Auch Wecken läßt es sich am Morgen auf sehr undramatische Weise, mit einem verhaltenen Grollen nach kurzem Dreh am Zündschlüssel. Doch der Appetit ist schon geweckt, der Heißhunger nach Straße, nach Geraden und Kurven. Und sofort beginnt das Tier seine Zwiesprache mit dem Fahrer, mittels Gaspedal, Bremse und Lenkrad.

Der Nachbar vorne rechts in meiner Straße grüßt mich mit einer gewissen Skepsis – seit er mich an jenem trüben Herbstmorgen beim Einbiegen in die Hauptstraße belauscht hat. Die Turbolader hatten noch nicht richtig zu atmen begonnen, da riß es mir schier das Heck weg, und ich war froh, daß die Verkehrsinsel einen weiten Radius zuließ. Ein Motor, der bei gut 2000 Umdrehungen rund 500 Newtonmeter Drehmoment liefert, der duldet eben keine übermütigen Späßchen. Und dem sind auf feuchter Strecke auch Goodyear Eagles im satten 265er-Format wehrlos ausgeliefert. Da bleibt der Gasfuß als einzig verfügbare Antriebsschlupfregelung.

Also ließ ich es ruhiger angehen und trainierte auf dem Weg durch die Stadt ein wenig meinen linken Fuß. Schließlich muß diese Kupplung fast soviel Drehmoment verkraften wie die Automatik eines Mercedes 600 SEL. Doch man gewöhnt sich daran. Und man gewöhnt sich ebenso an die Aufmerksamkeit, die dem Piloten eines Lotus Omega entgegengebracht wird. So mancher Blick ist allerdings eher von fragendem Mitleid geprägt: Welcher wüste Flügelankleber hat denn Dein Auto so zugerichtet?

Oh diese Banausen! Schließlich werden die 1100 Exemplare des Lotus Omega nicht zum Flanieren gebaut, sondern für kundige Hände auf den schnellsten Straßen dieser Welt. Oder für die Anbetungstempel faszinierter Autosammler. Tennis-Mogul Ion Tiriac beispielsweise hat einen in der Garage neben all seinen Ferraris stehen.

Ihren wahren Wert zeigen die mächtigen Frontschürzen und Heckspoiler erst auf einem freien Stück Autobahn: wenn selbst bei dem weit jenseits von Gut und Böse liegenden Spitzentempo der Geradeauslauf völlig ruhig bleibt und der Lotus durch Kurven zieht, wie es der ICE der Bundesbahn spurtreuer nicht kann. Ein Prachtfahrwerk haben die rennsport erfahrenen Ingenieure bei Lotus in England da entwickelt. Und sogar Federungskomfort bietet der sehr

straff abgestimmte Mega-Omega. Zumindest jenseits von 200.

Ein paar hundert Kilometer in dieser stärksten und schnellsten Serienlimousine der Welt verschieben das persönliche Koordinatennetz um ein ganzes Stück. Wenn die 377 Pferde des Lotus zwischen 230 und 260 km/h weitaus mehr Schub bringen als der gemeine Omega bei 130 Sachen. Wenn die Porsche Carreras plötzlich zum langsamen Rest der Welt gehören. Dabei ist Bremsen fast noch beeindruckender als

Gasgeben, so mächtig verwandelt die rennwagentaugliche Anlage kinetische Energie in Wärme. Der Lotus verzögert nicht, er fährt gegen eine Gummimauer.

Basis dieses wilden Tieres ist der schlichte Omega 3000. Der Motorblock wurde von Lotus Engineering – diese feine Schmiede gehört schließlich genauso zu General Motors wie Opel – auf 3,6 Liter vergrößert und über eine Doppel-Turboanlage beatmet. Für die Kraftübertragung sorgt ein Sechsgang-Getriebe von ZF.

Welchen Sinn macht diese Mixtur aus braver Serienanmutung und exotischer Höchstleistung? Geld verdient Opel kaum. Aber die weit wertvollere Gewißheit: Auch wir können ein Superauto bauen. Und wenn der Lotus so unverschämt gut geht, kann der Basis-Omega nicht schlecht sein.



Die letzte Fahrstufe ist elend lang übersetzt und taugt eigentlich nur zum Rollenlassen. Will man bei Tempo 240 nochmal ordentlich Gasgeben, schaltet man eben zurück in den Fünften.

Das Fahrwerk ist ebenfalls durchweg neu. Die Radaufhängungen unterscheiden sich aber gar nicht so sehr vom normalen Omega, und der gesamte Karosserierohbau überhaupt nicht. Geboren werden die Lotus Omega nämlich wie ihre gemeinen Verwandten auf den Rüsselshei-

mer Fließbändern. In England demontiert man sie dann teilweise wieder und rüstet sie mit all den technischen Highlights aus. Und mit der entsprechenden Innenausstattung, zu der beispielsweise mit Conolly-Leder bezogene Sitze gehören. Für 125 000 Mark war dieser Lotus ein glattes Sonderangebot. Er war. Denn die für Deutschland vorgesehenen knapp 500 Stück sind praktisch schon verkauft.

Es mag ja sein, daß die Zeit für solche Leistungsmonster vor-



Seine Höchstgeschwindigkeit läuft der Lotus Omega im fünften Gang, der Sechste ist als extremer Spargang ausgelegt. Die Sitze tragen Conolly-Leder, doch die Instrumente sind weitgehend original.

bei ist. Doch eigentlich tun sie niemandem weh, schon weil man nur höchst selten einem begegnet. Ich würde mich freuen, wenn es immer ein Reservat für solche rare Exemplare jenseits aller Vernunft gäbe. Denn dieser Lotus Omega hat sich mit solchem Anpreßdruck ins Profil meiner Gedanken eingraviert, daß er auch einige hunderttausend Kilometer später noch auf seiner Ideallinie durch meine Erinnerung rauschen wird.

Dabei sind es selbst hier die kleinen Dinge am Rande, die wirklich prägen. Meine kleine Tochter Verena, zweieinhalb Jahre alt und aufgrund des väterlichen Berufs manches an automobiler Fortbewegung gewohnt, war mit dem Lotus nicht zufrieden: Während ich mit knapp 300 auf dem Tacho über die leere A93 staubte, blickte sie leicht verschlafen aus ihrem Kindersitz hoch und gab die trockene Anweisung: „Fahr doch endlich schneller, Papi!“ *Hermann Reil*

Fotos: Binder, Augustin

TECHNISCHE DATEN

● **Motor:** Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs eingebaut, 277 kW (376 PS) bei 5300/min, maximales Drehmoment 557 Nm bei 4200 min. Verdichtung 8,2 (Super-Plus), Bohrung/Hub 95/85 mm, Hubraum 3615 cm³. Siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, vier Ventile pro Zylinder.

Zwei Turbolader (Typ Garrett T25), maximaler Ladedruck 0,7 bar, zwei wassergekühlte Ladeluftkühler mit eigenem Kühlkreislauf. Verteilerloses Zündsystem mit drei separaten Zündspulen und selektiver Klopfregelung. Elektronisches Motormanagement mit Kennfeldzündung und integrierter Ladedruckregelung (Rochester/Delco). Zwei geregelte Katalysatoren mit je einer Lambdasonde. Kühlsysteminhalt 13,3 Liter, Motorölinhalt 8,3 Liter, zwei Motorölkühler. Tankinhalt 75 Liter, Batterie 66 Ah, Generator 1260 Watt.

● **Fahrwerk:** Hinterradantrieb, hydraulisch betätigte Kupplung. Sechsgang-Schaltgetriebe (ZF), Übersetzungen 2,68/1,80/1,29/1,00/0,75/0,50, Achse 3,45. Sperrdifferential 45 %, Radführung vorn an McPherson-Federbeinen, Stabilisator. Radführung hinten an Mehrlenkerachse mit zwei Schräglenkern und V-förmigem Fahrschemel, zusätzlicher Diagonallenker und Dreieckslenker, Stabilisator, automatische Niveauregulierung. Geschwindigkeitsabhängige Servolenkung.

Bremsanlage mit 4-Kolben-Festsattelbremsen und innenbelüfteten Scheiben vorn sowie 2-Kolben-Festsattelbremsen und innenbelüfteten Scheiben hinten, Antiblockiersystem. Reifen vorn 235/45 ZR 17, Reifen hinten 265/40 ZR 17; geschmiedete Leichtmetallräder 8½x 17 und 9½x 17.

● **Abmessungen und Gewichte:** Länge 4,77 m, Breite 1,81 m, Höhe 1,43 m. Leergewicht 1690 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2110 kg. Gepäckraum 520 Liter.

● **Fahrleistungen:**
Höchstgeschwindigkeit
Werksangabe über 280 km/h
mot-Messung 282 km/h

Beschleunigungszeiten

0 bis 60 km/h	3,3 s
0 bis 80 km/h	4,3 s
0 bis 100 km/h	5,5 s
0 bis 120 km/h	7,0 s
0 bis 140 km/h	8,8 s
0 bis 160 km/h	11,3 s
0 bis 180 km/h	14,0 s
0 bis 200 km/h	18,3 s
1 km stehender Start	24,2 s

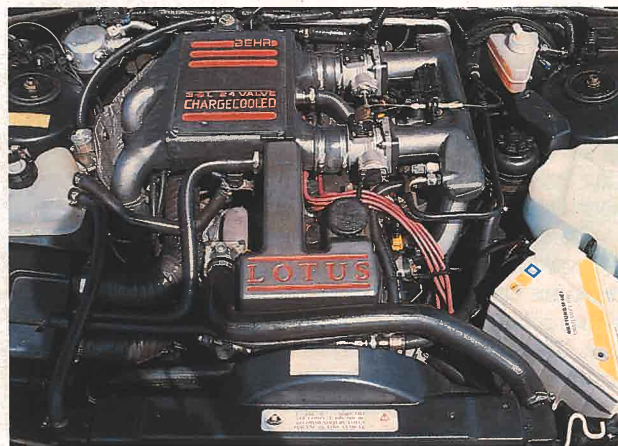
Elastizität
(Beschleunigung im 4./5. Gang)

60 bis 100 km/h	6,0/9,4 s
60 bis 120 km/h	8,4/12,7 s
60 bis 160 km/h	13,5/20,5 s

● **Verbrauch**

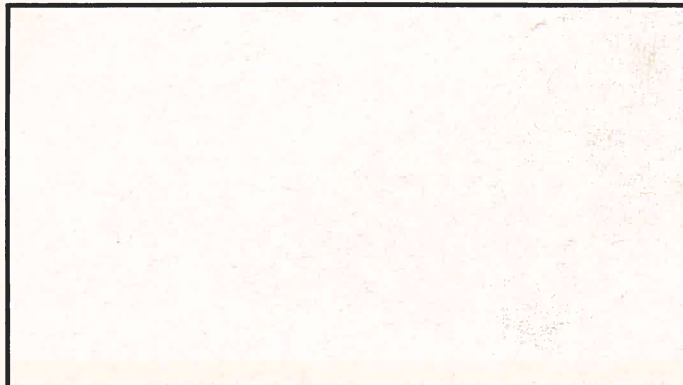
Testwerte	Liter/100 km
Minimal	14,9
Maximal	18,3
Testverbrauch	15,6
DIN-Drittmix	11,5

● **Preis** 125 000 DM



Das Drehmoment des Lotus-Turbo-Triebwerks liegt auf dem Niveau des Mercedes-Sechsliter-V12.

Überreicht durch:

A large, empty rectangular box with a black border, intended for a signature or name. It is positioned below the 'Überreicht durch:' label.