

YOUNGTIMER

Die Kult-Klassiker der 70er und 80er

3/07



FORD GRANADA WAS SIE BEIM KAUF BEACHTEN MÜSSEN



OPEL LOTUS OMEGA BRANDSTIFTER ALS BIEDERMANN VERKLEIDET



MERCEDES-BENZ 350 SE UND BMW 730 DEUTSCHE OBERKLASSE DER SIEBZIGER

1200 AKTUELLE YOUNGTIMER-PREISE



PORSCHE 944

EIN ECHTER PORSCHE SCHON AB 5000 EURO

Deutschland 4,50 € Österreich 5,10 €, Schweiz sfr 8,90, BeNeLux 5,30 €, Italien 6,00 €



FAHRBERICHTE

Titelstory mit Kaufberatung
Porsche 944 8
 Trans-Rapid
BMW 730 und Mercedes-Benz 350 SE
mit Kaufberatungen 16
 Kommando-Brücke
Chevrolet Monte Carlo SS Aerocoupé .. 36
 Böser Kick
Citroën CX 25 GTI Turbo 2 Kat 42
 Action-Schimi
Opel Lotus Omega mit Kaufberatung .. 48
 Dr. Jekyll & Mr. Hyde

REPORTAGEN

Autos geschenkt 24
 Einfach unbezahlbar
Impression Nippon Cars von Zeit 30
 Blues Brother

SERVICE

1200 Aktuelle Youngtimer-Preise 54
Modell-Neuheiten 84
 Nationalgefühle
Kaufberatung: Die typischen Mängel
des Ford Granada 78
 Schrott wird flott

SZENE

Restaurierung Mercedes-Benz 280 CE ... 72
 Test-Fall
12. Opel-Treffen Oschersleben 86
 Freunde fürs Leben

SPORT

Rallylegend San Remo im
Mercedes-Benz 190 E 92
 Eiligs Blechle

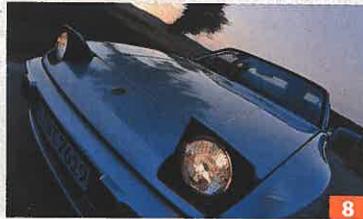
RUBRIKEN

Editorial 3
News 4
Leserbriefe, Aus dem Fuhrpark 71
Vorschau, Impressum 98

AUTOS IN DIESER AUSGABE

BMW 730 (E 23) 16
 Chevrolet Monte Carlo SS Aerocoupé 36
 Citroën CX 25 GTI Turbo 2 Kat 42
 Ford Sierra 2.0i CLX 24
 Ford Granada III 2.3 GL 78
 Mercedes-Benz 350 SE (W 116) 16
 Mercedes-Benz 280 CE (C 123) 72
 Mercedes-Benz 190 E (W 201) 92
 Opel Lotus Omega 48
 Opel Senator B 3.0 86
 Peugeot 205 GR 1.1 24
 Porsche 924 11
 Porsche 944 8

► **Neuer Service von YOUNGTIMER:**
 Noch mehr Fotos, zeitgenössische
 Berichte und Alternativen zum Titelauto,
 den Porsche 944, finden Sie unter
www.motor-klassik.de/Porsche944



8



16



30



36



42



48



86



92

ETAPPEN- SIEGO

**Youngtimer mit einem ge-
regelten Katalysator nach
US-Norm dürfen künftig in
Umweltzonen doch fahren.**

WENIGSTENS ETWAS: Nach der Pleite mit der roten 07-Nummer – Youngtimer ab einem Alter von 20 Jahren erhalten sie nicht mehr, sie bleibt nur noch Oldtimern ab 30 Jahren vorbehalten – kann die Szene wenigstens im Rahmen der Feinstaubdiskussion aufatmen: Der Bundes-Umweltminister Sigmar Gabriel teilte am 8. Mai mit, dass Autos mit geregeltem Kat nach US-Norm nun doch noch auf die Ausnahmeliste der umstrittenen Kennzeichnungsverordnung gesetzt werden. Damit dürfen diese Youngtimer in Umweltzonen fahren wie Autos mit modernen Kats.

Der frohen Botschaft Gabriels: „Diese vor Euro 1 zugelassenen Fahrzeuge erhalten dann eine Plakette“, folgt jedoch der Dämpfer auf dem Fuße. Denn schon ein paar Sätze heißt es: „Weitere Ausnahmeregelungen – etwa für Handwerker und Anlieger mit älteren Fahrzeugen oder die Besitzer von Oldtimern – sind nicht nötig ... Bereits die geltende Fassung der Kennzeichnungsverordnung ermöglicht es den Behörden der Länder, auch Gruppen ... von Fahrverboten auszunehmen.“

Im Klartext heißt das, die Länder werden in dem Recht bestärkt, mit Umweltzonen, Fahrverboten und katlosen Autos nach Gutdünken umgehen zu dürfen. Eine bundeseinheitliche Regelung ist wünschenswert, momentan aber nicht in Sicht. Der Grund: Die 16 im Bundesrat vertretenen Länder sind sich nicht einig.

Hoffnung setzen die Besitzer von katlosen Youngtimern jetzt auf Baden-Württemberg und Bayern: Beide Länder machen sich für eine generelle Ausnahmegenehmigung von drohenden Fahrverboten stark. YOUNGTIMER hält dafür beide Daumen.



Mark Jürgens

mjuergens@motorpresse.de

FAHRBERICHT OPEL LOTUS OMEGA





NICHT SELTEN FÜHRT, was einst Begeisterungstürme auslöste, ein paar Jahre später bestenfalls noch zu höflicher Anerkennung. Ganz anders liegen die Dinge beim Lotus Omega. Die Faszination, die dieses Auto ausstrahlt, ist bis heute ungebrochen. Anfang der 90er Jahre galt es als schnellste Serienlimousine der Welt. Und auch in der heutigen Zeit spielt der Lotus noch in der ersten Liga der Allerschnellsten im Land mit. Für alle Neulinge mal im Klartext: Die Rede ist hier nicht von einem dieser roten Renner, die beim exklusiven Sportwagen-Dealer im Schaufenster standen. Den Lotus Omega gab es bei Opel.

Auf den ersten Blick sieht dieser Wagen, zumindest von der Seite betrachtet, tatsächlich wenig spektakulär aus: Da steht eine viertürige Familienkutsche, bespoilert und mit Alu-Felgen ein bisschen auf dynamisch getrimmt. Niemand würde sich wundern, wenn nach dem Starten des Motors das vertraute Knurren eines 2.0i-Vierzylinders erklingen würde.

Doch beim Gang um das Auto fällt, insbesondere von hinten, die Dimension der Reifen auf. Vorn rollt der Lotus auf 235er-, hinten auf 265er-Gummis. Ohne leichte Verbreiterungen hätten die Räder nicht unter die Kotflügel gepasst.

Auch wer hinter dem Volant Platz nimmt, erlebt zunächst keine Überraschung. Der Blick schweift über vertrautes, fast langweiliges Opel Omega-Interieur, das Platzangebot ist großzügig, wie es sich für eine Limousine der

Wollen Sie wirklich Nichtraucher bleiben? Die britische Sportwagenschmiede Lotus hat in Opels Familienkutsche Omega ein Alter Ego erweckt, das dem Fahrer viel Charakterstärke abverlangt.

DR. JEKYLL & MR. HYDE



„DER LOTUS OMEGA IST TECHNISCH VIEL UNPROBLEMATISCHER ALS SEIN RUF“

Michael Bartsch von der Firma ASB in Mönchengladbach



DATEN & FAKTEN

Opel Lotus Omega

Motor: Längs eingebauter Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 95 x 85 mm, Hubraum 3.615 cm³, Leistung 377 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 557 Nm bei 4200/min, 4 Ventile je Zylinder, zwei kettengetriebene obenliegende Nockenwellen und Hydrostößel, elektronisches Motormanagement mit Kennfeldzündung und Ladedruckregelung, zwei Garrett T25-

Turbolader, Ladeluftkühlung, Flüssigkeitskühlung, zwei geregelte 3-Wege-Kats

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, ZF-Sechsganggetriebe, Hinterachsübersetzung 3,45:1, Sperrdifferenzial 45 Prozent

Karosserie/Fahrwerk: Selbsttragende Stahlblech-Karosserie, vorn McPherson-Federbeine und Stabilisator, hinten

Multilink-Hinterachse mit zwei Schräglenkern und einem V-förmigen Fahrschemel, zusätzliche Diagonallenker und Dreieckslenker, Stabilisator und automatische Niveauregulierung, Vierkolben-Festsattelbremse mit innenbelüfteten Scheiben vorn, Ø 330 mm, Zweikolben-Festsattelbremse mit innenbelüfteten Scheiben hinten, Ø 300 mm

Maße/Gewichte: Länge/Breite 4768/1812 Höhe 1435 mm, Radstand 2730 mm, Leergewicht 1690 kg, Tankinhalt 75 Liter

Fahrleistungen: 0 bis 100 in 5,3 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 282 km/h, Verbrauch 11,5 Liter Super auf 100 Kilometer

Bauzeit und Stückzahl: 1990 bis 1992, 907 Exemplare



Dem von Lotus überarbeiteten Opel-Sechszylinder verhelfen zwei Turbolader zu immerhin 377 PS

oberen Mittelklasse gehört. Erst beim genaueren Hinsehen entdeckt der Betrachter, dass die Tachoskala bis 300 reicht. Sitze und Instrumentenbrett sind mit feinstem Connolly-Leder bezogen. Der Schalthebel schließlich weist auf die Präsenz eines zusätzlichen sechsten Ganges hin.

Der Dreh am Zündschlüssel erweckt einen – zumindest im Stand – eher unauffällig klingenden Reihensechszylinder zum Leben. Das Motorgeräusch ist gut gedämpft, seinen wilden Charakter kann der Lotus Omega zunächst noch verleugnen. Doch vor dem Losfahren steht der Tritt auf die Kupplung.

Und hier outet sich dieser Opel mit Nachdruck als Sportgerät. Das ist durchaus wörtlich zu nehmen: Das Treten des Pedals erinnert an eine Übung im Fitnessstudio. Mit dieser Kupplung einen Autobahnstau durchstehen zu müssen, wünscht man sich nicht. Erst nach ein paar Kilometern Eingewöhnung gelingt es, flüssig anzufahren und die Gänge zu wechseln. Das von ZF gefertigte Sechsganggetriebe, es ist dem der Chevrolet Corvette ZR 1 entlehnt, schaltet sich – ebenfalls ganz Omega-untypisch – hart und knochig.

Die letzte Schaltstufe ist als Drehzahl senkender Schongang ausgelegt. Seine Höchstgeschwindigkeit erreicht der Lotus daher im Fünften. Viel Zeit nimmt er sich bis dahin freilich nicht. Nach dem – hoffentlich einigermaßen weichen – Einkuppeln und einem beherzten Tritt aufs Gaspedal brüllt der Über-Opel auf wie ein mühsam gedämpftes Wettbewerbsfahrzeug. Und schießt los, als säße ihm der Teufel im Nacken. In nüchternen Zahlen: Von null bis 100 Stundenkilometer vergehen rund fünf, bis 200 km/h 17 Sekunden – erst irgendwo bei 280 hat sich der Lotus dann ausgetobt.

Dagegen sehen andere zeitgenössische Sportlimousinen alt aus. Vergleichbares schaffte höchstens noch ein Alpina-BMW B10, der den Lotus Omega laut Messung von auto motor und sport in der Höchstgeschwindigkeit um ein paar müde Stundenkilometer übertraf. Bei allen anderen Fahrdisziplinen lag der Opel-Blitz aber ganz klar vorn. Insbesondere die Überlegenheit bei den in der Praxis viel relevanteren Durchzugswerten ist imposant: Für den Spurt von 80 auf 120 Stundenkilometer zum Beispiel benötigte der Alpina etwas über neun Sekunden. Der Lotus war hier glatt zwei Sekunden schneller.



300-Stundenkilometer-Tacho, Breitreifen und Spoiler sind technische Notwendigkeit. Über den Sinn des sechsten Ganges lässt sich streiten





Die Seitenlinie ist beinahe elegant und fast schon provozierend unauffällig. Im Innenraum verwöhnt der Lotus Omega mit feinstem Connolly-Leder

Um Opels Familienkutsche in eine Rakete auf Rädern zu verwandeln, griffen die Lotus-Techniker seinerzeit tief in die Trickkiste der Motorenbaukunst.

Um nur das Wichtigste zu nennen: Der bekannte Reihensechszylinder C30SE von Opel, ein Vierventiler mit drei Liter Hubraum, wurde auf 3,6 Liter vergrößert und mit zwei Garrett-Turboladern T 25 zwangsbeatmet. Zwei Ladeluftkühler reduzieren Temperatur und Volumen der verdichteten Luft, wodurch sich der Füllungsgrad und damit die Leistung des Motors weiter verbessern ließen. Das Zündsystem kommt ohne Verteiler aus, drei Zündspulen befeuern jeweils zwei Zylinder.

Das schon von Hause aus gute Fahrwerk des Omega A 24V musste für den

Einsatz im Lotus Omega nur wenig überarbeitet werden. Auch bei Höchstgeschwindigkeit gibt er sich absolut spurstabil. Vorder- und Hinterachse wurden geringfügig modifiziert, stärkere Federn und Dämpfer tragen dem höheren Fahrzeuggewicht Rechnung.

Am auffälligsten sind die überbreiten Reifen, mit denen der Lotus auf der Straße liegt wie das sprichwörtliche Brett. Die zweiteiligen geschmiedeten 17-Zoll-Leichtmetallfelgen von Ronal, vorn im Format 8,5 J x 17 hinten 9,5 J x 17, kamen übrigens exklusiv im Lotus Omega zum Einsatz. Sie sind ein Erkennungszeichen für dieses Auto.

Um die entfesselten Gewalten bändigen zu können, sind für den Straßeneinsatz angepasste Rennbremsen von AP

montiert. Deren Wirkung ist auch nach heutigen Maßstäben imposant und mit einem ausgeworfenen Anker zu vergleichen. Ein Zugeständnis an die Sicherheit ist das 4-Kanal-ABS von Bosch. Das heute übliche High-Tech-Gedöns zur Stabilisierung des Fahrverhaltens gehörte damals noch nicht zum Angebot der Autohersteller – zum Glück, denn zum wilden Lotus würde derlei Firlefanz nicht passen.

Von der etwas schwergängigen Kuppelung vielleicht einmal abgesehen, ist nur eines bei diesem Auto eine wirkliche Zumutung: Das Aussteigen fällt ungewöhnlich schwer. Doch das liegt nicht an beengten Platzverhältnissen.

Vielmehr möchte, wer den Lotus Omega mal gefahren hat, ihn am liebsten nicht mehr hergeben. Das Spaßpotenzial ist unglaublich und der Understatement-Faktor kaum zu toppen: Wer den Lotus nicht kennt – und das dürfte weltweit auf das Gros der Verkehrsteilnehmer zutreffen –, muss ihn einfach gnadenlos unterschätzen.

Ein Exemplar aufzutreiben, dürfte jedoch schwerfallen. Nur 907 Stück wurden gebaut, lediglich 400 davon waren für Deutschland vorgesehen. Aktuell sind hier zu Lande schätzungsweise nur noch rund 100 Lotus Omega auf den Straßen im Einsatz.

TEXT: Klaus Finkenburg
FOTOS: Frank Herzog

KAUFBERATUNG OPEL LOTUS OMEGA

Der Lotus Omega gehört zu den Raritäten auf der Straße. Entgegen weit verbreiteter Meinungen ist er technisch eher unproblematisch. Die Anschaffungskosten sind vergleichsweise moderat, Ersatzteil- und Reparaturpreise sollten aber nicht unterschätzt werden.

★★★★☆ **Alltagstauglichkeit**
 ★☆☆☆☆ **Ersatzteillage**

★★★★☆ **Reparaturfreundlichkeit**
 ★☆☆☆☆ **Unterhaltskosten**

☆☆☆☆☆ **Verfügbarkeit**
 ★★★★★ **Nachfrage**

KAROSSERIE-CHECK

Zwar gilt das Basisfahrzeug, der Opel Omega A, als ausgesprochene Rostbeule. Auf den Lotus Omega trifft dies aber nicht zu, spezifische Korrosionsschäden sind nicht bekannt. Das mag zum einen darauf zurückzuführen sein, dass wohl kaum jemand im deutschen Winter mit 377 PS und überbreiten Reifen herumfahren möchte. Zum anderen wurde bei der Montage im englischen Lotus-Werk wohl auch auf einen besseren Korrosionsschutz geachtet. Zudem bestehen **Stoßstangen, Schweller und Kotflügel** des Lotus aus GFK.

Die hinteren Radläufe, beim normalen Omega ein neuralgischer Punkt, wurden bei Lotus herausgeschnitten und durch runde Teile ersetzt, die ebenfalls großzügig mit Kunststoff ausgekleidet sind. Empfehlenswert ist es lediglich, sicherheitshalber die **hinteren Längsträger** zu begutachten, beim normalen Omega eine heikle Passage, an der sich Reparaturen vergleichsweise aufwendig gestalten.

Vorsicht ist geboten, wenn das Fahrzeug **Blessuren**, etwa von einem Unfall, aufweist. Türen oder Kofferraumdeckel können zwar nach entsprechender Anpassung vom normalen Omega übernommen werden. Alles **Lotus-spezifische** ist aber extrem teuer, Neuteile sind nicht mehr verfügbar. Auch vermeintlich einfache Reparaturen verschlingen mitunter schnell mehrere tausend Euro. So kann etwa eine (gebrauchte) Stoßstange vorn leicht 2500 Euro kosten, in ähnlichen Dimensionen bewegt sich der Preis für eine neue Innenausstattung.

TECHNIK-CHECK

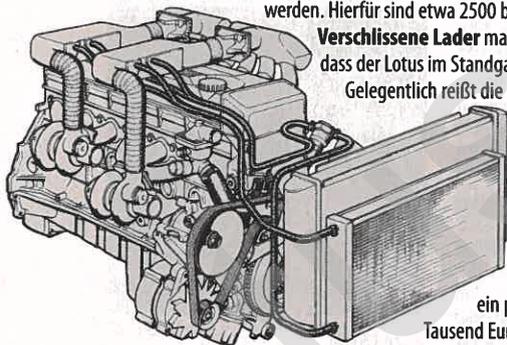
Der Lotus Omega ist von der Grundkonstruktion her ein sehr zuverlässiges Fahrzeug. Dennoch gilt er bis heute als extrem anfällig. Tatsächlich geht diese Ansicht vor allem auf einen einzigen Schwachpunkt zurück, den auch der normale Omega 24V aufweist: Die **Steuerketten** der Motoren bis Baujahr 1991 waren zu schwach dimensioniert und sind reihenweise gerissen. Die Folge waren kapitale Motorschäden, die Reparaturkosten belaufen sich beim Lotus Omega leicht auf 3000 bis 4000 Euro. Abhilfe verschafft die **Umrüstung auf den Nockenwellenantrieb** des Omega 24V ab Baujahr 1992, der über eine stärkere Steuerkette verfügt. Da zum Umbau der Motor ausgebaut werden muss, sind hierfür Kosten von rund 3500 Euro anzusetzen.

Die beiden Garrett-Lader funktionieren sehr zuverlässig. Bei Autos mit Laufleistungen ab etwa 100 000 Kilometern sollten aber die Kosten für deren Überholung einkalkuliert werden. Hierfür sind etwa 2500 bis 3000 Euro zu veranschlagen.

Verschlossene Lader machen dadurch auf sich aufmerksam, dass der Lotus im Standgas Öl verbrennt.

Gelegentlich reißt die Pfritzschraube vom Ausrückmechanismus der (gezogenen) **Kupplung**. Die Reparatur ist aufwendig und kommt auf rund 2500 Euro.

Nicht zu unterschätzen ist auch der Preis von **Verschleißteilen**. Die Kosten für neue Bremsscheiben samt Belägen und ein paar Reifen können leicht mehrere Tausend Euro betragen.



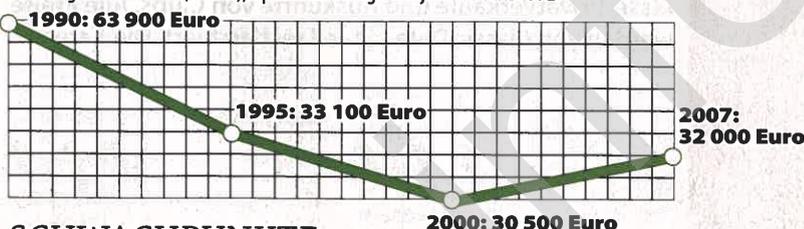
PREISE

Bei Einführung 1990ca. 125 000 DM
 Bei Produktionsende 1992ca. 125 000 DM

Der Verkaufspreis des Lotus Omega lag von Anfang deutlich unter seinem eigentlichen Wert – das Fahrzeug war von Opel eher als Imageträger gedacht. Es ist für Interessenten erfreulich, dass Lotus Omega heute noch immer vergleichsweise preisgünstig gehandelt werden. Vernünftige Gebrauchsexemplare, im angebotenen Zustand voll alltagstauglich, sind aktuell schon ab etwa 15 000 Euro zu haben. Wer weniger anlegt, muss in aller Regel schnell mit entsprechenden Folgekosten rechnen.

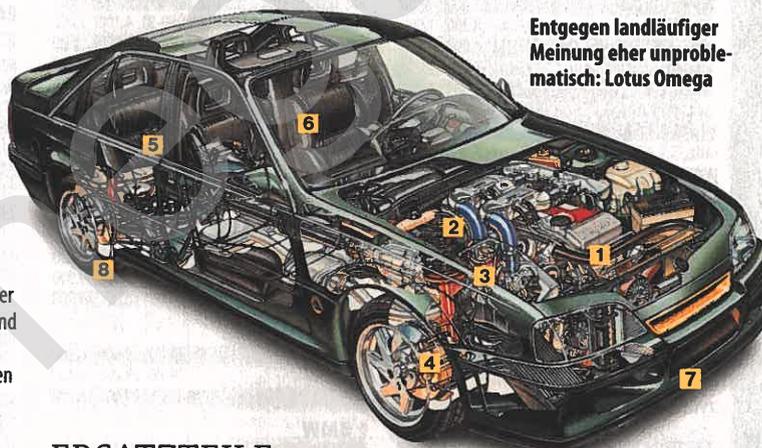
Top gepflegte Autos mit geringen Kilometerständen kosten aktuell bis etwa 30 000 Euro. Das Preisniveau ist schon seit längerer Zeit stabil, zum Spekulationsobjekt hat sich der Lotus bislang nicht entwickelt. Für die nächsten Jahre ist aber damit zu rechnen, dass die Preise für gute Exemplare anziehen werden.

Wert in gutem Zustand (Note 2), Opel Lotus Omega Baujahr 1990 bis 1992



SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-----------------------|------------------------------------|
| 1 Steuerkette | 6 Innenausstattung |
| 2 Kupplungsbetätigung | 7 Lotus-spezifische GfK-Anbauteile |
| 3 Turbolader | 8 Reifenzustand |
| 4 Bremsen | |
| 5 Hintere Längsträger | |



Entgegen landläufiger Meinung eher unproblematisch: Lotus Omega

ERSATZTEILE

Die Ersatzteilsituation für Lotus Omega gilt als kritisch. Neuteile sind praktisch nicht mehr vorhanden, einiges lässt sich jedoch, gegebenenfalls nach entsprechender Anpassung, vom normalen Omega A verwenden. Für spezifische Lotus Omega-Teile sind Besitzer auf den Gebrauchtteilemarkt angewiesen, auf dem erfreulicherweise eigentlich noch alles aufzutreiben ist. Mit etwa Glück lassen sich entsprechende Offerten auf Internet-Auktionsseiten entdecken. Wer hier nicht fündig wird, ist auf das Angebot der raren Spezialisten oder der Gebrauchtteilehändler angewiesen.

Die Kosten für Reparaturen und Ersatzteile liegen generell sehr hoch, letztere sind oftmals aber durchaus verhandelbar. Ein Grund dürfte die dem Fahrzeugbestand entsprechend geringe Nachfrage sein. Dennoch sollten Lotus Omega-Interessenten eventuelle Folgekosten auf keinen Fall unterschätzen.

SPEZIALISTEN

Automobilservice Bartsch, Lockhütter Straße 129, 41066 Mönchengladbach, Telefon: 0 21 61/63 10 69, www.asb-bartsch.de
Opel Classic Parts, Ruwerer Straße 21A, 54292 Trier, Telefon: 01 80/5 00 90 97, www.opel-classicparts.com

CLUBS

Opel Evo Club, Grottenkamp 83, 48565 Steinfurt, Telefon: 01 70/4 81 52 41, www.evo500.de
Alt-Opel-IG, Matthias Göbel, Postfach 142, 74344 Lauffen am Neckar, www.alt-opel.org