

nur 1,90€

OLDTIMER PRAXIS

Technik • Tipps • Termine

März 3/2009

€ 1,90

4018



FEIN JUSTIERT

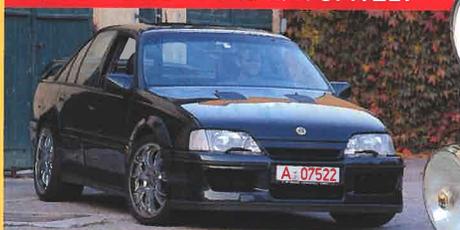
Vergaser optimal einstellen: Experten erklären Schritt für Schritt den Weg zum perfekten Ergebnis

UNTERS WELBLECH GESCHAUT



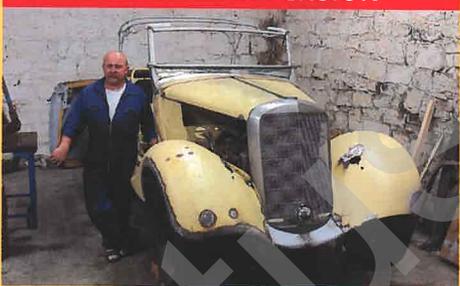
Bulli à la française: Vom Leben mit Citroëns HY

400 PS – UND 300 KM/H SPITZE!



Wenn's schnell gehen muss: Lotus Omega

POLIZEIBEAMTER IN PENSION



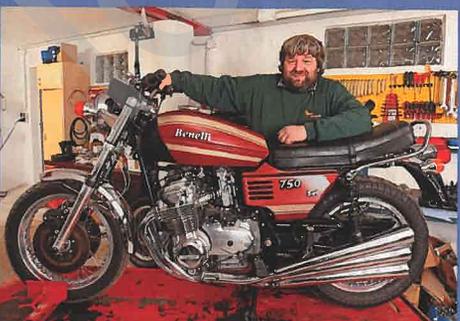
Ein schwieriger Patient: Mercedes 170 OTP



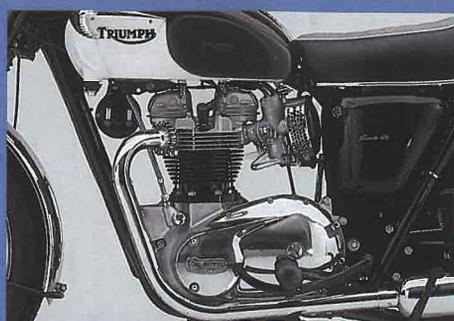
Zwischen Boulevard und Boxengasse

BMW 700 COUPÉ

**Gefahren: Ford 20m RS Restauriert: NSU 7/34
Installiert: Edelstahl-Auspuffanlagen**



Werkstatterlebnisse: Benelli Sei



Im Detail: Triumphs 650er Twin



Kleine Freuden: Maico M175

www.oldtimer-praxis.de
ft 780,00
H
€ 2,90
CZ
€ 2,90
GR
€ 2,40
S
€ 2,40
DK
€ 2,50
NL
€ 2,50
E
€ 2,30
L
€ 2,10
CH
€ 3,70
B
€ 3,70
L
€ 3,70
F
€ 3,70

März 2009

Zur Sache:
Staatliche Lenkhilfe **5**

AUTOMOBIL

Die kleine Sportskanone
Soviel Spaß – mit nur 32 PS:
Ein BMW-700-Coupé-Schrauber
verrät, wo die Qualitäten der
kleinen Heckschleuder liegen **6**

Vorname Lotus
Youngtimer-Steckbrief: Lotus
Omega – ein teures Vergnügen
für eilige Zeitgenossen **15**

Generationen-Vertrag
Achtzig Jahre ist der NSU 7/34 PS
in Familienbesitz. Die Geschichte
einer Langzeitbeziehung **22**

Fifteen Years After
Fahrenbuch: Der Ford P7a RS
wurde 1994 restauriert. Er hat
sich bestens gehalten **33**

Familienkutsche
Halbzeit: Wie ein Mercedes-170-
Polizeicabrio eine ganze Familie
auf Trab hält **62**

Die Wellblechhütte
Einfach genial – genial einfach:
Der Citroen HY ist auch als
fahrendes Hotelzimmer geeignet **73**

MOTORRAD

Der Dauerläufer
Seziert: Von den Stärken und
Schwächen des Triumph-T-120-
Paralleltwins **12**

Sechser-Pack
Braucht man für 750 Kubik
wirklich sechs Zylinder? „Aber
sicher“, sagt ein Benelli-Sei-Fan **28**

Vollgas voraus
175 Kubik, neun PS – ein Maico-
M175-Besitzer erzählt vom
Rausch der Geschwindigkeit **66**

TIPPS UND TECHNIK

Gemisch-Fabrik
Vergaser einstellen ist kein
Hexenwerk – wir geben Tipps,
was zu beachten ist **18**

Schall und Rauch
Ein Edelstahlauspuff verspricht
lange Lebensdauer – wenn er
sorgfältig angebaut wird... **70**



6



15



22



33



62



73



28



12



66



18



70

Service

Szene-News	4
Termine	36
Stippvisite: British Cars Rosmalen	40
Die Kleinanzeigen	42
Leser helfen Lesern	79
Tipps, Tricks, Kniffe, Impressum	80
Leserbriefe	81
Vorschau: Das nächste Heft	82

Vorname Lotus

Youngtimer-Steckbrief: Nicht jeder Omega heißt Opel. Ab und zu stand auch mal Lotus drauf. Und dann kann's richtig teuer werden



In der Midlifecrisis fangen manche Jungs wieder an zu spielen: Mit dem Kartenhaus ihrer bisherigen Existenz, mit verbotenen Frauen, oder eben mit Autos mit viel PS, aber wenig gesellschaftlicher Akzeptanz. Der Geist der frühen Jahre im frisierten D-Rekord feiert da schon mal Wiederauferstehung in Form eines 911 Turbo (fälliger Bausparvertrag) oder eines Ferrari Testarossa (verblichene Erbtante). Aber ein Omega A? Mit BBS-Felgen und Spoiler auf dem Stufenheck...?

Die Ampel schaltet auf grün. Die 275/30 ZR 19 an der Hinterhand versuchen sich das Rauchen abzugewöhnen. Klappt aber nicht. Wenige Sekunden später (sehr wenige) sind wir am Landstraßenlimit. Im ersten Gang. Und wieder Rauchzeichen von hinten: Der zweite Gang. Total illegal.

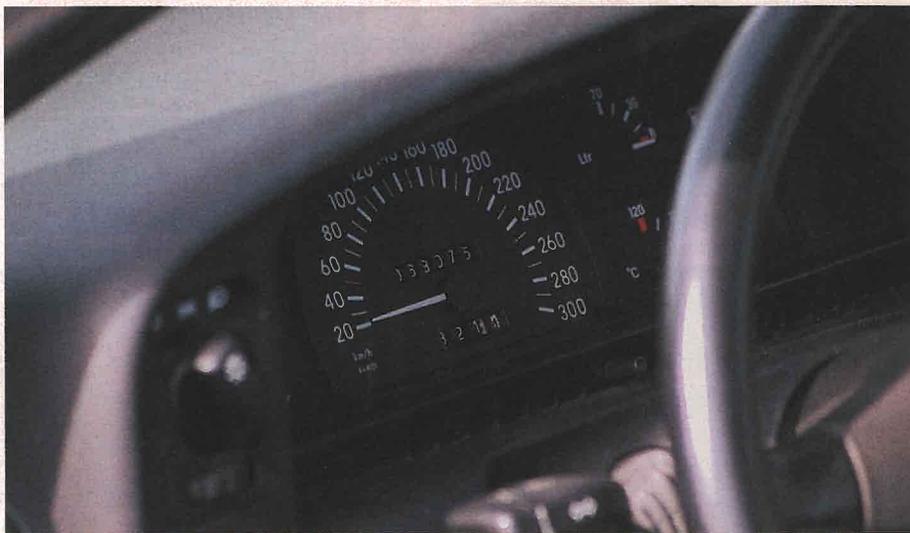
Im Dritten hört der Spaß auf: Striche auf den Asphalt malen: Ja. Rückspiegel gucken: Nein. Zu schnell. Hat jemand „Vierter“ gesagt? Yepp, auch im vierten Gang radiert die Fahre noch Spuren auf die Autobahn...

Aber lassen wir doch den pubertären Blödsinn. Schonen wir den teuren Motor-

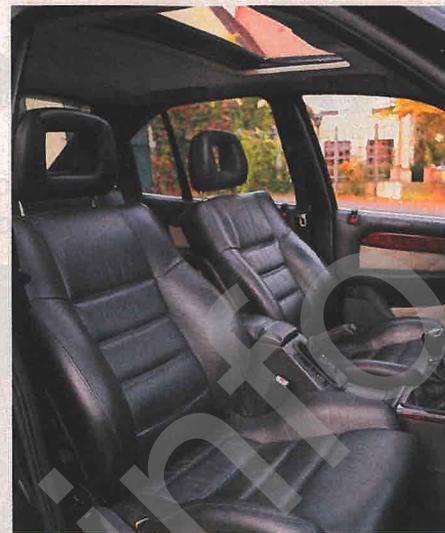
block (44.000 Euro). Das Getriebe (8500 Euro) hat schließlich einen mit 0,5:1 übersetzten sechsten Schongang. Bei leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl liegen entspannte 150 km/h an: Halbe Kraft voraus... Offiziell liefert der deutsch-britische Maschinen(t)raum, eine abnorme Mutation des seligen Admiral-Triebwerks, gesunde 377



Diese Perspektive ist die einzige, aus der der durchschnittliche Autofahrer den Lotus Omega ab und an zu Gesicht bekommt



Das Armaturenbrett wurde eins zu eins vom Serien-Opel übernommen und nichts, aber auch gar nichts würde auf die Potenz des Autos hindeuten, reichte der Tacho nicht bis 300 km/h



Bis aufs Leder sind die Sportsitze eng mit dem serienmäßigen Opel-Gestühl verwandt

PS. Tatsächlich leiden aber nicht wenige der rund 1000 Lotus Omega unter einem Geburtsfehler namens „eklatante Mehrleistung“. Da sind serienmäßig schon mal 50 Pferde mehr drin. Und die beiden Garrett T25 Lader, die den 3,6 Liter Reihensechser beatmen, bieten dank Dampftrad und Co. durchaus noch Spielraum: Mit 650 PS auf der Nordschleife – warum nicht? Aber nicht lange. Dann wird's bitter, selbst wenn der teure Motorblock noch heil ist: Die Zylinderkopfdichtung ist dem vollen Ladedruck

dauerhaft nicht gewachsen. Dummerweise ist dieses Verschleißteil kaum aufzutreiben – und wenn, dann nur für 600 Euro. Längere Etappen mit Vmax (307 km/h beim Foto-modell) also bitte im fünften Gang absputeln! Neue Zylinderkopfschrauben gibt's wie so vieles nicht mehr zu kaufen.

Ist der Lotus wieder auf der Straße, heißt es: Wer bremst, verliert. Viel Geld nämlich. Ein Satz Bremsscheiben kostet die Kleinig-

keit von 1700 Euro. Dafür sind die Beläge dann günstiger (800 Euro) – nur für die Vorderachse selbstverständlich. Wer da lieber mit der üppigen Stoßstange verzögert, sei gewarnt: Da gehen schnell mal 3500 Euro über den Tresen. Ohne Lackieren. Und die Abdeckung für den Abschlepphaken ist da noch nicht mal dabei. Macht noch mal 180 Euro.

Was also tun, wenn schon die Anschaffung dieses potenten Boliden im Topzustand das Erbe (30.000 Euro) aufgebraucht hat? Nun, der Lotus Omega ist – wie jeder andere Omega auch – zunächst einmal ein schnöder Familienopel. Alle Opelteile sind also auch zu Opel-typischen Kursen erhältlich. Sogar die Silentblöcke der Hinterachsaufnahmen – die haben die Lotus-Jungs einfach gleich drin gelassen. Halten im 1800er ja auch. Und 80 Euro pro Achsaufnahme sind die Kraft und Herrlichkeit von fast 600 Nm allemal wert.

Bei allen Lotus-spezifischen Teilen ist die Sache schwieriger – und jetzt wird's (endlich) auch für den selbst schraubenden Youngtimerfreund ohne Erbtante interessant. Der Lotus Omega war vor 20 Jahren die schnellste Serienlimousine der Welt. Inzwischen duellieren sich deutlich schwerere so genannte SUV bei ähnlichen Geschwindigkeiten – und die haben auch dicke Bremsen. Unter Umständen finden sich also zu einem Zehntel des Lotus-Preises passende Fremdteile für die AP-Rennbremse. Allerdings kostet das dann auch die Betriebserlaubnis.

Bis auf die eine oder andere Bremsscheibe hat der Lotus Omega mit so einem Hochleistungsgeländereinkaufswagen aber nichts gemeinsam. Alle im Lotus verbauten Computerchips zusammen haben in etwa dieselbe Rechenleistung wie die



Omega-Fakten

Wie es zum Lotus Omega kam

1986, vier Jahre nach dem plötzlichen Tod von Firmen-Gründer Colin Chapman, wechselte Lotus den Besitzer: General Motors kaufte den renommierten Sportwagenbauer. Und damit ist der Grund für das Zustandekommen des Lotus Omega auch schon beim Namen genannt: GM als Mutterkonzern von Opel und Vauxhall (die den rechtsgelenkten Omega unter dem Namen Carlton vertrieben) wollte Synergien nutzen und vor allem vom guten Klang des Namens Lotus profitieren. 1990 war es schließlich gerade einmal drei Jahre her, dass ein gewisser Ayrton Senna für Lotus letzte Formel-1-Siege geholt hatte. Und bis 1995 war das Team Lotus in der Königsklasse aktiv.

Die Karosserien wurden von Rüsselsheim ins Lotus-Werk nach Hethel geschickt und dort aufgebaut. Ein paar Jahre später kam es übrigens zu einer erneuten Kooperation mit GM: Lotus – inzwischen im Besitz von Proton – baute von 2000 bis 2005 als Auftragsarbeit den Opel Speedster.

Was Schrauber wirklich erwartet...

...unterscheidet sich nahezu völlig vom Umgang mit anderen Autos dieses Baujahrs. Während man bei derart jugendlichen Youngtimern Teile für gewöhnlich beim Vertragshändler bestellen kann, ist der Gang in die Opel- oder Lotus-Werkstatt hier meist vergebens. Einen kleinen Vorgeschmack auf die zu erwartenden Kosten geben die im Text genannten Preise. Gute Kontakte zur Szene sind also so hilfreich wie bei kaum einem anderen Auto dieser Epoche. Mehr im Internet unter www.lotus-forum.de und www.evo500.de

Der Marktwert des Lotus Omega

Omegas gibt es für wenige Hundert Euro. Opel Omega wohlbermerkt. Wer einen Omega mit dem Vornamen Lotus sucht, muss tiefer in die Tasche greifen. Marktbeobachter Classic Data taxiert einen Lotus Omega im Zustand 2 mit 32.000 Euro, Restaurierungsobjekte im Zustand 5 mit 6000 Euro.



Typisch späte Achtziger: Mit Frontspoiler, Radlauf- und Schwellerverbreiterungen und vor allem mit dem gewaltigen Heckflügel passt der Omega gut ins Bild der werkseitig aufgemotzten Limousinen seiner Zeit. Aber weder BMW M3 noch die Mercedes Evo-Modelle konnten in Sachen Leistung mithalten

Kofferraumentriegelung im BMW X5. Elektronische Fahrerbevormundung gibt es im Lotus nicht. Darum kann man auch so schöne Streifen auf die Straße malen.

Sollte dem Lotus-Kabelbaum doch einmal irgendetwas nicht behagen, schlägt eine rote LED sofort und deutlich sichtbar Alarm. Rechts oben, über der Kante der B-Säulenverkleidung...

Ist die Rampe der Tiefgarage zu steil für die diversen Schwellerkörper an der Karosserie, hat man vielleicht bald Gelegenheit, sich in die Verarbeitung von Kunstharzen und Fasermatten einzuarbeiten. Alle Lotus-Anbauteile sind aus GFK gefertigt und entsprechend einfach und billig selbst zu bearbeiten – da lacht das Heimwerkerherz. Der Lotus Omega ist wohl einer der letzten familientauglichen Supersportler, die noch vollständig und ohne Computerkram in Eigenregie beschraubt werden können.

Statt in Werkstattaufenthalte investiert man Geld ohnehin weit lustvoller in ein paar Liter Benzin. Der Wolf im Schafspelz fühlt sich in freier Wildbahn am wohlsten. Denn mit dem Lotus Omega unterwegs zu sein ist ein Erlebnis der besonderen Art: Kaum jemand erkennt den vermeintlichen Underdog. Selbst wo die originalen 17-Zoll-Räder gegen 19-Zöller getauscht wurden, vermutet der amüsierte Passant bestenfalls einen frisierten 1800er mit – wie originell – Lotus-Wappen vor sich. Ein zerchlissener Kindersitz auf den mausgrauen Ledersitzen im Fond verstärkt diesen Effekt noch. Selbst dem Insassen huldigt der Lotus Omega mit Understatement: Statt eines (ge-)wichtigen Bordcomputers tickt leise die puristische Opel-Analoguhr im Cockpit.

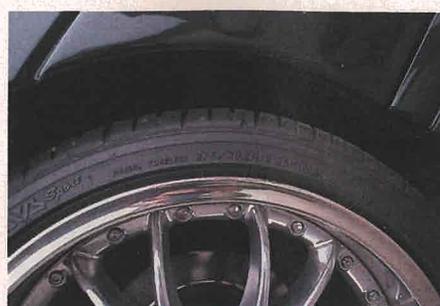
Die Tür fällt mit dem üblichen 20-Jahre-alter-Opel-Geräusch ins Schloss. Sie ist

aber innen mit Alcantara bespannt. Schalter, Griffe, Armaturenbrett: Opel anno 1990. Aber der Tacho? Eng drängen sich die Ziffern bis zur 300 rechts unten... Ehrfurchtsvoll touchiert der Pilot das Gaspedal. Die Landschaft wird schnell schneller. Der Soundtrack der Beschleunigung ist dabei wohlthuend unspektakulär: Kein Gebrüll aus offenen Rohren, kein Pfeifen und Knallen der Turbolader. Der Lotus kommt unverkennbar aus einem Land, in dem qua Lärmschutzgesetz ein Rennauto bei der Arbeit leiser sein muss als das zugehörige Zugfahrzeug. Und doch: Es gibt bis zum heutigen Tag nur sehr, sehr wenige zulassungsfähige Autos, die auf ähnlich unspektakuläre Art derart spektakulären Durchzug bieten: Das Ding ist einfach nur geil. Punkt.

Text und Fotos: Florian Vierling



Der unbedarfte Betrachter mag diesen Schriftzug für einen Witz halten, doch das...



...Lachen vergeht ihm, wenn die 275er schwarze Streifen auf den Asphalt malen



Lotus-Omega-Pilot Michael Ernstberger aus Augsburg ist Opel-Jünger reinsten Wassers