

# ABGEFAHREN

# 05  
SEPT. / OKT.  
2011  
5,80 EURO

DE TOMASO PANTERA // **FERRARI DINO**  
CHEVROLET MALIBU // **FIAT 128**  
DATSUN 280 ZX // **MERCEDES 190**  
**VOLKSWAGEN KÄFER** // **FORD MUSTANG**  
OPEL LOTUS OMEGA // **VESPA** // **UVM.**

# 05



## DAS NEUE YOUNGTIMER MAGAZIN

**DAMPF AUF DER HINTERACHSE**  
OPEL LOTUS OMEGA



**LUFTGEKÜHLTE LEIDENSCHAFT**  
VW KÄFER



**ZEITLOSER KLASSIKER**  
MERCEDES 190



**TRAUMWAGEN DER 70ER**  
FERRARI DINO & DE TOMASO PANTERA



D EUR 5,80 | AT EUR 6,50 | CH SFR 11,50 | BE EUR 6,90  
NL EUR 7,00 | L EUR 6,90 | ES EUR 7,50 | GR EUR 6,50  
DK DKK 63,00 | SE SEK 31,00 | CZ CZK 208,00 | I EUR 7,50





**S018** BRUNO SACCO  
AUTOMOBILDDESIGN



**S078** FIAT 128  
AUTOALLTAG



**S106** RENNSCHMIEDE 66  
VESPA



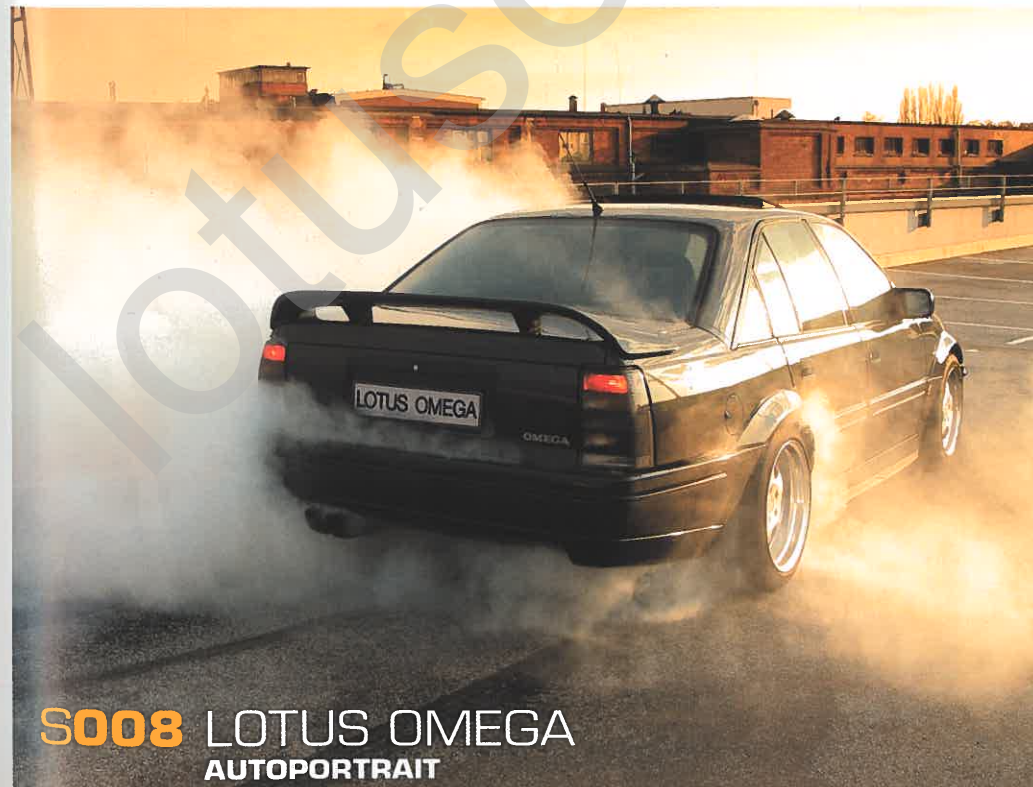
**S064** VIVA LOW VEGAZ  
DATSUN 280 ZX  
AUTOALLTAG



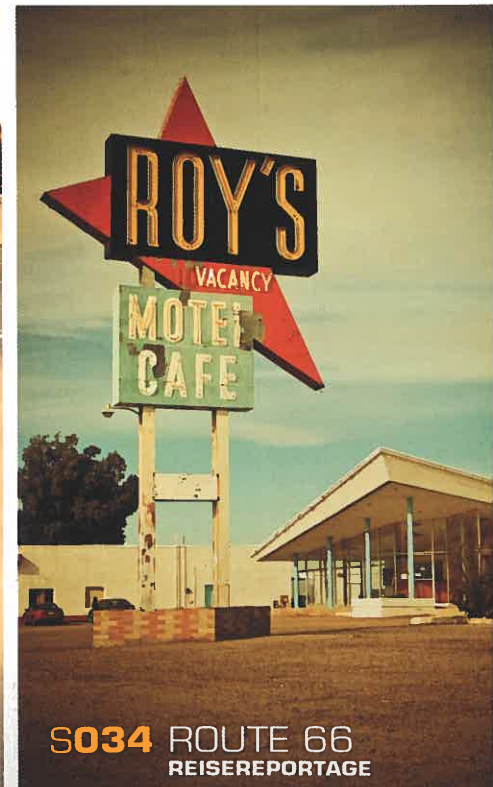
**S088** MERCEDES 190  
AUTOALLTAG



**S052** CARPOCALYPSE  
MITSUBISHI DELICA  
AUTOREPORTAGE



**S008** LOTUS OMEGA  
AUTOPORTRAIT



**S034** ROUTE 66  
REISEREPORTAGE

# OPEL

## LOTUS OMEGA

FOTOS: MARCUS KRÜGER | TEXT: ALEX BOEHM

**E**s ist eine 4-türige Familien-Limousine mit 377 PS, welche über 280 Sachen die Stunde läuft – können Sie sich das vorstellen? – Wer soll denn die Familie dazu sein? Mr. und Mrs. Fittipaldi?“ So lautete Anfang der 90er die Anmerkung von Jasper Carrott, einem bekannten britischen Comedian, zur Markteinführung des Lotus Omega.

Doch der Reihe nach: 1990 wurde die kleine britische Sportwagenschmiede Lotus, damals ein Anhängsel von GM, damit beauftragt, das neue Topmodell der seit 1986 erfolgreichen Omega-Baureihe zu veredeln. Zwar war bereits zu diesem Zeitpunkt der Omega 24V mit 204 PS nicht gerade untermotorisiert, doch um ganz vorne mitzufahren bedurfte es einer gründlichen Optimierung.

Die Basiskomponenten wurden dazu in Form von Rohkarosserien und 3-Liter-Reihensechszylinder-Motoren direkt von Rüsselsheim aus nach England transportiert.

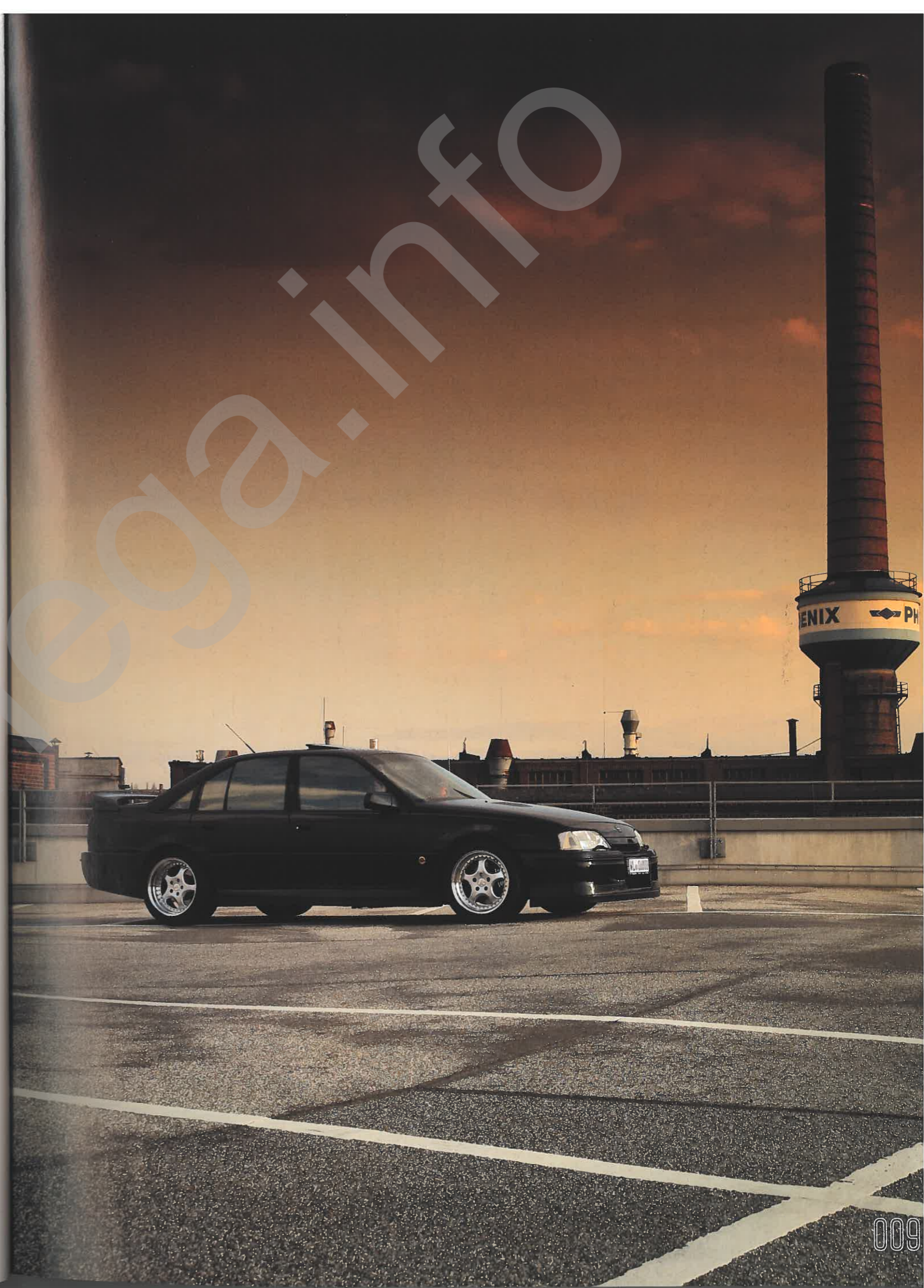
Und die Briten legten mächtig Hand an. Der Hubraum wurde auf 3,6 Liter erweitert und mit Hilfe von zwei Garrett-Turboladern zwangsbeatmet. Über ein aus der Corvette stammendes 6-Gang-ZF-Getriebe wuchtete das Triebwerk für damalige Verhältnisse atemberaubende 377 PS und 557 Nm auf die Kardanwelle. Damit diese Leistung annähernd auf den Asphalt gebracht werden konnte, spendierte man dem Wagen 235er-Bereifung vorn sowie 265er-Pneus an der Hinterachse. Für ankerähnliche Verzögerungswerte sorgte eine AP-Bremsanlage aus dem Rennsport. Das Serienfahrwerk aus dem Omega 24V benötigte nur eine leichte Modifizierung, um den neuen Fahrleistungen gerecht zu werden.

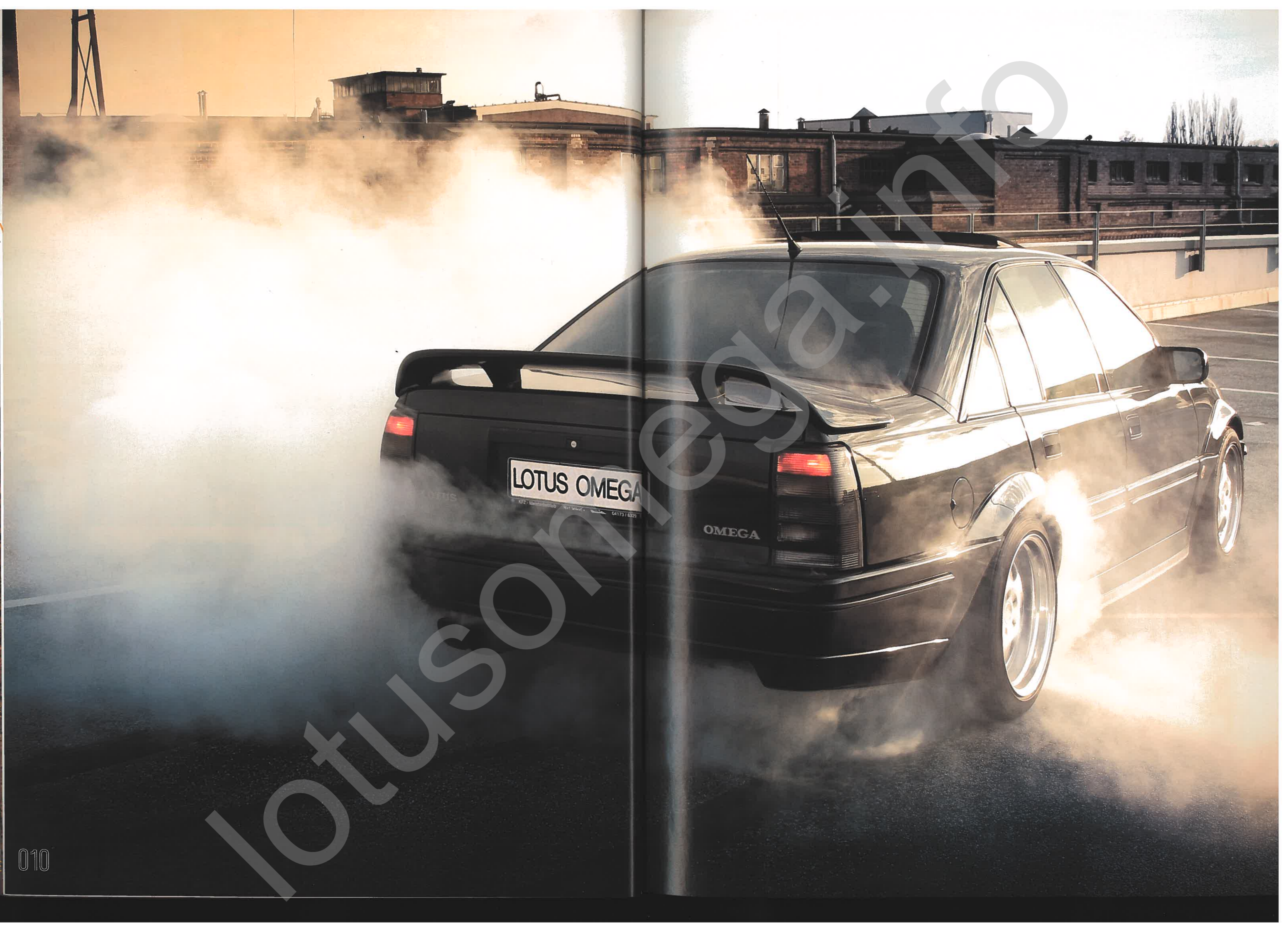
Außerlich blieb der Omega hingegen verhältnismäßig dezent. Bis auf den notwendig gewordenen Heckspoiler, Front- und Heckschürze sowie die leichten GFK-Verbreiterungen der Radhäuser war nicht viel von der Leistungskur zu sehen. Heute würde man „Understatement“ dazu sagen. Passend auch die lieferbaren Farbtöne: British-Racing-Green oder Schwarz.

Im Innenraum findet eine Art Stillbruch statt: Das Omega-Interieur im matten 80er-Jahre-Kunststoff-Look veredelten die Briten mit feinstem Connolly-Leder und Wurzelholzblenden. Beim Blick auf das Armaturenbrett verriet einzig der Tacho mit der 300 km/h-Marke und die am Handschuhfach angebrachte Seriennummer dem Piloten, dass er nicht in einem 2.0i-Omega GL sitzt.

Seltsamerweise war der Bordcomputer ausgerechnet beim Topmodell nicht lieferbar. Man munkelt, dass die Anpassung aufgrund der geringen Stückzahlen nicht rentabel gewesen wäre. Schade eigentlich, denn ausgerechnet mit diesem Extra ließen sich die spektakulären Fahrleistungen messen: Für den Spurt von 0 auf 100 benötigt die damals schnellste Serien-Limousine der Welt lediglich 5,3 Sekunden, und bis die Tachonadel die 200 km/h-Marke erreicht hat vergehen knapp 17 Sekunden. Bei diesen Werten musste sich anno 1990 sogar ein Ferrari Testarossa geschlagen geben.

So verließen in Kleinserie gefertigt lediglich 988 Exemplare das britische Werk. Rund 400 Lotus Omega gelangten davon nach Deutschland. Einer davon kam über Umwege zu Paul Witting, Betreiber der Exklusiv-Tuning-Schmiede „Hot-Wheels“.







Paul, Jahrgang 1965, hatte schon von klein auf Benzin im Blut und begeisterte sich für alles, was vier Räder hat. Besonders das Tuningzeitalter der 80er und 90er Jahre hat es ihm angetan: „Keiner wollte ein Auto von der Stange haben und es sollte besser sein als das von allen anderen. Und davon hatte ich einige: Ascona 4,0-24V (300 PS), Corsa A 2,0 Turbo (250 PS), Golf I 16 V (150 PS) und und und.“

1989 machte Paul sein Hobby zum Beruf und kümmerte sich fortan mit der frisch gegründeten Tuningwerkstatt um ausgefallene Kundenwünsche.

Nur ein Jahr später präsentierte Opel den Lotus Omega. Paul erinnert sich: „Anfangs fand ich den gar nicht so toll, lediglich die Fahrwerte waren damals eine echte Ansage. Mann, es war seinerzeit die schnellste Serien-Limousine der Welt!“

2002, gute 12 Jahre später, rief ein Bekannter an. Bei einem insolventen Autohaus in Hildesheim würde ein Top-Exemplar im Schaufenster stehen.

Paul fühlte sich sofort an seine Jugendliebe zurückzuerinnern und beschreibt sein Glück wie folgt: „Wie sich dann herausstellte, hat der besagte Händler den Lotus aus Versehen auf die Firma zugelassen. So floss er leider mit in die Konkursmasse. Das Auto hat er selbst 1994 angemeldet, 5 Monate gefahren und dann nach ca. 12.400 km Motorschaden erlitten. Kurzstrecke und Vollgasfahrten bei kaltem Motor mag der Lotus eben nicht. Also bekam er einen neuen Motor auf Garantie. Anschließend meldete der Händler den Lotus ab und stellte ihn ins Schaufenster. Dort habe ich ihn dann aus seinem Dornröschenschlaf befreit.“





In der darauf folgenden Zeit wurde der Wagen noch mal teilzerlegt und gründlich versiegelt. Speziell für den Lotus hat die Firma KW ein Gewinde-Fahrwerk angefertigt, das sich vor allem bei hohen Geschwindigkeiten äußerst positiv auf das Handling auswirkt.

Pauls Exemplar kann selbst heute noch, 20 Jahre nach seiner Erstausslieferung, mühelos Sportwagen auf die rechte Spur verweisen. Mit Hilfe eines Motorsteuergeräts aus dem Rennsport und entsprechender Erhöhung des Ladedrucks könnten sogar bis zu 540 PS und gewaltige 730 Nm abgerufen werden. Überholmanöver werden mit diesem Geschoss zum Kinderspiel. Wenn der Omega auf der Autobahn an rechts fahrenden Autos vorbeischießt, hat man das Gefühl, die anderen würden parken. Kein Wunder bei knapp 300 km/h Spitze! Mittlerweile hat das gute Stück jetzt 27 250 km auf der Uhr. Nicht gerade viel, aber ein so seltenes Auto ist auch zu schade für den Alltag. Deshalb nutzt Paul den Wagen eher für längere Ausflüge: „Die schönste Erinnerung habe ich an einen Österreichurlaub mit meiner Familie, als wir die hochalpine Gebirgsstraße des Großglockners mit ihren spektakulären Ausblicken befuhren.“

Das Abgefahren-Team wünscht noch viele spannende Ausfahrten in einem Auto, das schon als Neuwagen eine ungebrochene Faszination ausstrahlte. **AM**



# Vier spannende Tage!

## 27-28-29-30 Oktober 2011

**DONNERSTAG 27 OKTOBER**  
**PREVIEW**  
Donnerstag 27 Oktober Preview  
Eintrittskarten erhalten Sie direkt auf der Messe

Internationale Messe für Liebhaber klassischer Automobile und Motorräder

Die bedeutendste Oldtimerschau in Europa.



**1** Das Top-Event für die gesamte Oldtimer-Szene

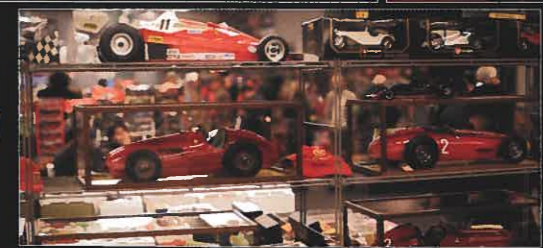
**2** Internationales Angebot an Literatur und Automobilia

**3** Fahrzeugangebote von € 1.000 bis € 1.000.000

**4** Das größte Fahrzeugangebot

**5** 780 Ersatzteilhändler. Europas größter Teilemarkt

Der Top-Marktplatz für private und gewerbliche Fahrzeugangebote



# AUTO D'EPOCA

FIERA DI PADOVA