

Januar 1/2014 | €3,50

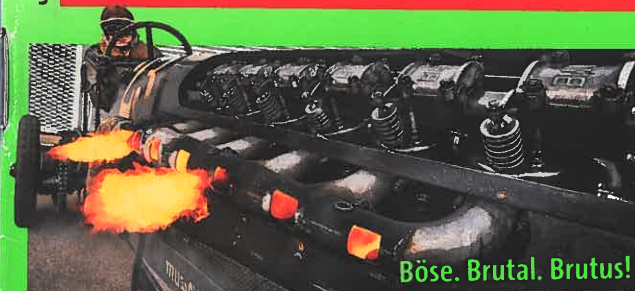
# OLDTIMER MARKT

Europas größte Zeitschrift für klassische Autos und Motorräder



Renault 15 & 17:  
Sportcoupés im  
Stil der Siebziger

## GALLISCHE KOMBINATION



Böse. Brutal. Brutus!



Beep-Beep: Plymouth Road Runner



**5 Gewinnen Sie  
KLASSIKER**  
Unterstützen Sie mit uns die  
Kinderkrebshilfe!

## 20 SEITEN EXTRA **400.** DIE FÜNF MUSKEL-TIERE AUSGABE So verschieden können sie sich **400 PS** anfühlen



SUV im Scheichtempo: Lambo LM002



Aufgeblasen: Lotus Omega



1200-Gigant: Faun



Die skurrilsten Lastesel  
des Wirtschaftswunders

## HELDEN DER ARBEIT



### TRIUMPH TR4

Britisches Low-Tech für  
kernigen Fahrspaß



400  
Kubik

Zweitakt oder Viertakt?  
Yamaha RD gegen Honda CB

## KAMPF DER KONZEPTE

**TRIAL FAHREN** ist kein Hexenwerk:  
Mit Profi Hans Greiner über Stock und Stein



**DAS KRAFTEI WIRD 30**  
Ecomobile – Sportflieger auf zwei Rädern

**TIPPS & TECHNIK**  
**BENZIN-EINSPRITZUNG**  
Wo die Mechanik Mucken macht



**RÖHRLS WM-ASCONA 400:**  
Nach 30 Jahren entdeckt & restauriert

AE3.80|CHstr6.50|NL L.BE4.20|E4.40|FE4.50|GR€5,-|P.SLO€5,20



# INH



## DIE 400 PS LIGA

**50** Böse. Brutal. Brutus. Wenn 48 Liter Hubraum mit zwei Trennscheibenreifen Radiergummi spielen, geht's heiß her – bitte einsteigen!



**40** Lamborghini LM 002: Der brutalste Stier aller Zeiten



**36** Lotus Omega: Ein getarnter Supersportwagen für fünf



**44** Faun L1206 W/45Z: Wer hart arbeitet, hat auch kräftig Durst



**46** Plymouth Road Runner: Ein Muscle Car, das immer auffällt



**24** Zweitakt gegen Viertakt, zwei Zylinder gegen vier: Wie schlagen sich Honda CB 400 F und Yamaha RD 400 beim „Duell unter Freunden“?



**160** Veteranen-Trial – Motorsport mit Muße. Wir geben Tipps für Einsteiger



**186** Wer hat's erfunden? Ecomobile – die Kraffeier aus der Schweiz

### AUTOMOBIL

- Jenseits von Afrika: Abenteuerliche Rückkehr des Röhrl-WM-Ascona 400 **12**
- Die 400-PS Liga: So unterschiedlich kann sich Leistung anfühlen **34**
- Kaufberatung Triumph TR4: Stabil-Baukasten für Schrauber-Novizen **60**
- Gallische Kombination: Renaults zweieiige Zwillinge 15 und 17 **176**
- Die Helfer des Wirtschaftswunders: Transporter der Fünfziger Jahre **206**

### MOTORRAD

- Wer Zweitakt sät: Yamaha RD 400 gegen Honda CB 400 Four **24**
- Einsteiger-Tipps vom Meister: Veteranen-Trial in zehn Lektionen **160**
- Tiefflieger mit BMW-Power: Ecomobile-Kabinenmotorrad **186**

### SCHEINWERFER

- Termine: was, wann, wo? Messen, Märkte, Treffen **32**

### AKTION

- Kinderkrebshilfe-Spendenaktion: Fünf tolle Klassiker zu gewinnen **54**

### SERVICE

- Die Werkstattfrage: Ratschläge von Werkbank zu Werkbank **58**
- Classic Data informiert: Aktuelle Marktentwicklung und Auktionen **194**

### TIPPS UND TECHNIK

- Lack und Leder: So wird neues Leder aufs alte Interieur abgestimmt **68**
- Die Entwicklungsgeschichte der mechanischen Benzineinspritzung **168**

### ZEITZEICHEN

- Der italienische Hengst: So entstand das Ferrari-Logo **158**

### NACHGEHAKT

- Sunbeam Alpine: Solider Sunnyboy mit stellenweiser Bewölkung **192**

# SPORT STATT CORD

Anfang der neunziger Jahre erschuf Opel zusammen mit Lotus einen wahren Überflieger im Tarnanzug. Der bieder wirkende Lotus Omega ist Dr. Jekyll und Mr. Hyde in einer Karosserie



**C**hef, ist das Ihr Ernst? Ein Omega A? Ich meine, die Leser erwarten doch einen echten Kraftprotz, der förmlich den Asphalt aufreißen kann, und jetzt das? Eine schnöde Mittelklasse-Limousine aus Rüsselsheim? Da muss ich wohl durch. Kurze Zeit später stehe ich vor dem Lotus Omega. Um ehrlich zu sein, er ist trotz des prestigeträchtigen Namens ein Opel. Wenn es unter Autos Schizophrenie gäbe, er wäre der Erste in der Sprechstunde: Vorne prangt der Opel-Blitz auf der Motorhaube, auf beiden Kotflügeln und auch im Innenraum regiert das Lotus-Emblem. Am Heck zeigt sich die gespaltene Persönlichkeit: links steht Lotus, rechts Omega. Armer Kerl. Ob er sich wohl mehr als Briten oder als Deutscher fühlt?

**Wer das wirklich glaubt**, irrt gewaltig – und könnte der schnellen Limousine schon bald auf der linken Spur zum Opfer fallen. Der im ersten Moment etwas prolige Auftritt ist alles andere als Kirmes für die Sehnerven – er ist reines Mittel zum Zweck. Und der heißt Geschwindigkeit. Erklärung gefällig? Der eckige Sportauspuff, der auch von einer Concorde sein könnte: Dank dessen erstickt der aufgelassene Motor nicht an seinen eigenen Abgasen. Der fette Heckspoiler im Biertheckenformat: Er sorgt dafür, dass der Omega auch deutlich jenseits der 270 km/h so bodenständig bleibt wie seine schwachbrüstigeren Verwandten. Große Lufteinlässe in Stoßstange

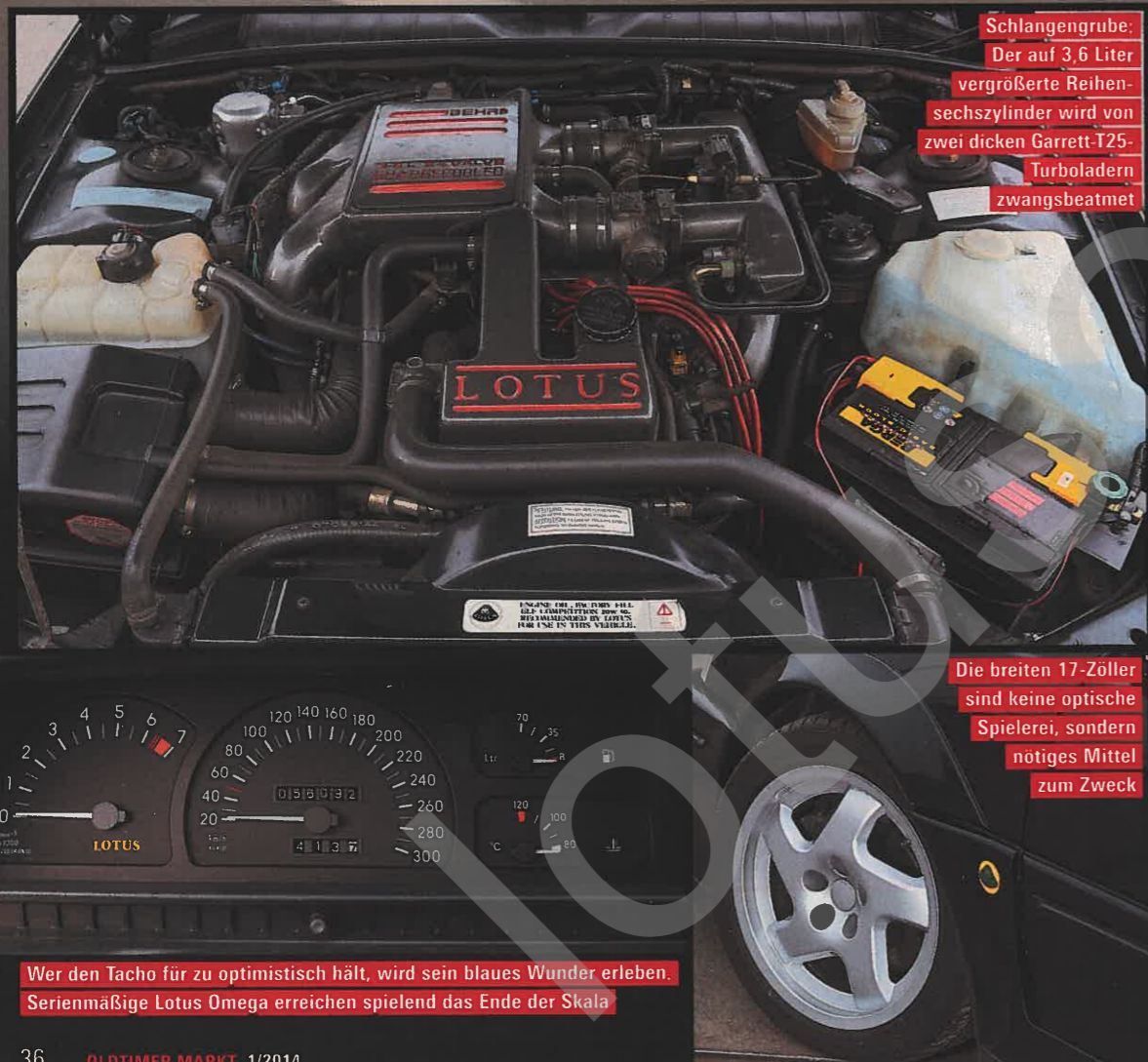
**»Der im ersten Moment etwas prolige Auftritt ist alles andere als Kirmes für die Sehnerven.«**

**Schauen** wir uns den Patienten genauer an. Laien drängt sich sofort ein Verdacht auf:

Opa ist der D&W-Katalog seines Enkels in die Hände gefallen. Eine Fehldosierung Doppelherz später verliert der Senior spätestens bei den leichtbekleideten Mädels in der Prospekt-Mitte völlig den Verstand und ordert einmal die komplette Tuning-Takelage rauf und runter. Der Jahres-Urlaub im Harz ist damit zwar futsch, dafür ist er aber bei seinen Skat-Kumpels der König. Sport statt Cord! Da kann auch sein Wackeldeckel nur noch den Kopf schützen...

und Motorhaube: Ohne die vielen Kühlluftöffnungen würde dem Triebwerk schnell die Puste ausgehen, die Löcher in der Haube sorgen für eine Abfuhr der enormen Hitze im Motorraum. Und die aufgesetzten Kotflügelverbreiterungen? Ohne sie würden die breiten Räder (vorne 8,5x17 Zoll mit 235/45er Reifen, hinten 9,5x17 Zoll mit 265/40er Reifen) aus den Radkästen herausstehen wie Cindy aus Marzahn bei *Germany's Next Topmodel*. Und wer jetzt glaubt, die Gummi-Walzen seien zu dick aufgetragen: Selbst sie bekommen die Leistung kaum auf den Asphalt.

**Ich steige ein, lümmele mich in** die feinen Connolly-Ledersitze. Definitiv kein Opel von der Stange. Das verrät auch der Tacho bis 300 km/h. Bei Messungen mit Serienwagen blieb die Nadel dort angebracht stehen – oder ging sogar noch etwas weiter. Ich lasse ihn an – und bin enttäuscht. Der soll Dampf haben? Also ein 2,6er klingt genauso und läuft auch nicht anders. Ein Tritt auf das stramme Kupplungspedal gibt mir zu denken. Damit möchte ich nicht eine halbe Stunde im Feierabendverkehr bei



Schlangengrube: Der auf 3,6 Liter vergrößerte Reihen-sechszylinder wird von zwei dicken Garrett-T25-Turboladern zwangsbeatmet

Im Innenraum dominiert das kühle Opel-Design. Nur die Holzverkleidungen und Sitze mit echtem Connolly-Leder sorgen für Luxus

Die breiten 17-Zöller sind keine optische Spielerei, sondern nötiges Mittel zum Zweck

Wer den Tacho für zu optimistisch hält, wird sein blaues Wunder erleben. Serienmäßige Lotus Omega erreichen spielend das Ende der Skala

**C7 Lotus Omega** Pkw

Leistung in PS	377	U/Min	4200
Hubraum in ccm	3637	Zylinder	6
Höchstgeschw. min.	272	0-100 km/h	5,3 Sek.
Gewicht in kg	1690	Sitzplätze	5

Besonderheit:  
Der Lotus Omega beschleunigt in 17,3 Sekunden auf 200 km/h. Gut zwei Sekunden schneller als ein Ferrari Testarossa!

# DIE 400 PS LIGA

Einsteigen bitte:  
Wer die Türen öffnet,  
weiß, mit was für  
einem Auto er es  
zu tun hat



Das Sechsgang-  
Getriebe kam auch in  
der mit Lotus entwickelten  
Corvette ZR-1 zum Einsatz



Die edle Bordmappe aus Leder hält erschreckend  
gewöhnlich aussehende Unterlagen bereit



Was wie Schwarz aussieht,  
entpuppt sich in der Sonne  
als Dunkelgrünmetalllic.  
Der Name: *Empire Green*



Stop and Go fahren müssen. Auch beim normalen Beschleunigen höre ich keinen bösen Unterton aus dem Maschinenraum. Ist er doch nur ein Poser? Um wirklich zu wissen, was der Lotus Omega eigentlich ist, müssen wir seine inneren Werte ergründen. Unter der Motorhaube steckt ein traditioneller Grauguss-Reihensechszylinder, immerhin mit 24 Ventilen. Soweit, so Opel. Doch der normalerweise so verschwenderisch wirkende Freiraum rund um seinen modernen Zylinderkopf ist vollgestopft mit Schläuchen und anderen Bauteilen. Eine bedrohlich wirkende Schlangengrube wie aus einem Indiana-Jones-Film. Wie viele unge-schulte Mechaniker hier wohl schon ihr Ende gefunden haben?

**Verantwortlich für die komplexe** Technik war Lotus. Opel fertigte den kompletten Wagen, lieferte den Dreiliter-24-Ventiler gleich mit und schickte das Paket ins britische Hethel. Dort nahmen sich die Sportwagen-Experten Motor, Fahrwerk und Bremsanlage kräftig zur Brust und komplettierten die Fahrzeuge. Knapp 400 der insgesamt gut 900 Lotus Omega (in England hieß er Lotus Carlton) kehrten in die BRD zurück. Ein durchaus komplexes

Prozedere, das dem heute gerne kritisierten Pulen deutscher Krabben auf dem afrikanischen Kontinent schon sehr nahe kam. Aber es lohnte sich: Der auf 3,6 Liter vergrößerte Hubraum, zwei fette Garrett-T25-Abgasturbo-lader, die die Luft mit ordentlich Druck durch einen Ladeluftkühler in die Brennräume pres-sen, und weitere Feinheiten sorgen für ein Leistungsplus gegenüber dem Serien 24-Ventiler von 173 Gäulen – offiziell. Die Streuung nach oben ist enorm. Ein originaler Lotus Omega mit unter 400 PS dürfte die absolute Aus-nahme sein. Da muss schon einer der Monteure einen ganz miesen Tag gehabt haben...

Das Turbo-Triebwerk sollte der reiferen sol-venten Kundschaft die Sorgenfalten aus der Stirn bügeln. Aber genau diese vertieften sich trotz der brachialen Leistung oft schlagartig. Bereits kurz nach Auslieferung der ersten Ex-emplare häuften sich Nachrichten von Motor- und Getriebeschäden. Einige Triebwerke über-lebten nicht einmal die ersten 1000 Kilometer, Kupplungen und Schaltboxen verpufften re-gelrecht angesichts von 557 Newtonmeter Drehmoment. Oft bestand die einzige Lösung nur noch dar-

in, die Autos zurückzukaufen. Das Abenteuer sportliche Oberklasse ging so kräftig nach hinten los, dass Opel bei seinem jüngsten Top-modell Insignia OPC mit „nur“ 325 PS vom stärksten Serien-Opel aller Zeiten spricht. Der Omega war schließlich ein Lotus mit eigener Fahrgestellnummer...

**Keiner war Schuld**, die Marketingexperten hatten einfach nicht mit der Sorglosigkeit von Kunden gerechnet, denen jahrzehntlang der Slogan „Opel der Zuverlässige“ um die Ohren geschmettert und eine schnelle Reiselimousi-ne versprochen worden war. Nicht das Auto war das Problem, sondern seine Fahrer. Das weiß auch Jürgen Reitz, Besitzer unseres piek-feinen Fotoexemplars: „Das ist der reinste Hightech-Sportwagen. Wer ihn wie einen be-handelt, der hat auch kaum Probleme damit. Es steigt ja auch keiner in seinen Ferrari Testarossa und dreht, gerade von der Einfahrt run-ter, gleich in den Begrenzer.“ Aber genau dies-es schonungslose Verhalten legten viele der

**»Das Turbo-Triebwerk sollte der reiferen solventen Kundschaft die Sorgenfalten aus der Stirn bügeln.«**



frischgebackenen Über-Omega-Eig-ner an den Tag, nachdem sie mindestens 125.000 Mark auf die Theke des freundlichen Opel-Händlers geblättert hatten.

**Auch erzieherische** Maßnahmen während der zeremonienartigen Über-gabe, die manch eine Ehe-schließung übertrumpfen dürfte, zeigten kaum Wirkung. Die zukünftigen Besitzer wurden ins Kempinski Hotel Gravenbruch einge-laden und bekamen abends ein Gala-Dinner serviert, das ebenso viele Gänge bereithielt, wie ihre zukünftigen Autos: ganze sechs! Am Tag darauf fand die Übergabe auf der Opel-Teststrecke in Dudenhofen statt. Alle gaben ihre mitgebrachten Nummernschilder ab, kurz darauf fuhren die Autos vor. „Ein Kumpel und Erstbesitzer, der dabei war, sagte mir, dass die Instrukto-ren eine klare Regel mit auf den Weg gaben: ‚20–280–20‘. 20 Kilometer warmfah-ren, 280 Kilometer Spaß haben und 20 Kilome-ter kalfahren. Spätestens dann sei auch der Tank leer“, erzählt Reitz mit einem breiten



Für dieses besondere  
Auto, zog ich mir  
extra farblich  
passende Schuhe an:  
So viel Zeit musste sein

Grinsen, wohl wissend, was dieser Tarnkappen-Bomber in so man-chem Sportwagen-Piloten noch heute auslöst. „Das Gesicht des Porsche-Fah-rers, als ich bei über 270 noch davonzog, war den Kaufpreis wert.“ An diese Regel hielt sich aber kaum einer der Kunden. „Mein Freund erzählte, dass bereits kurz nach der Autobahn-auffahrt mehrere Lotus Omega mit Vollgas an ihm vor-beibliesen.“ Kein Wunder also, dass einige Getriebe und Moto-ren öfter gewechselt wurden, als das in ihnen befindliche Öl...

**Unseres ist inzwischen warm.** „Was soll schon passieren“, denke ich – und habe die Rechnung ohne das dynamische Duo unter der Motorhaube gemacht, das dem Sechszylinder und mir jetzt so richtig den Marsch bläst. Schweißausbruch! Bei 60 km/h im zweiten Gang drehen die Räder so vehement durch,

dass ich selbst auf der Geraden hellwach sein muss. Der Lotus Omega will jeden um die Ecke bringen, der ihn als harmloses Opa-Auto ab-stempelt – mich eingeschlossen. Ich schalte in den Dritten des Sechsgang-ZF-Getriebes, das auch in der mit Lotus entwickelten Corv-e ZR-1 seinen Dienst verrichtet. Die Gänge wollen mit Schmackes eingelegt werden, an-sonsten wird das Schalten zur Tortur – für Mensch und Maschine. Der Vorwärtsdrang nimmt weiter zu, Schweißperlen wandern mei-ne Stirn hinauf. Ortseingang! Ich werfe den Anker, die AP-Bremsen beißen fest zu.

Identität geklärt. Das ist kein Opel, das ist ein waschechter Supersportwagen. Meine anfängliche Skepsis verwandelt sich in un-gezügeltes Verlangen nach dieser Fahrma-schine. Ich will Porsche zum Frühstück – und auch zu allen anderen Mahlzeiten. Die Lieb-haber haben das Potenzial schon lange er-kannt. Unter 35.000 Euro bekommt man kaum ein gutes Exemplar. Aber vielleicht wäre ein „schnöder“ Opel Omega A 3000 24V ja ein Anfang. Der hat auch Spoiler...

Text: Matti A. Bohm  
Fotos: Stephan Lindloff  
m.bohm@oldtimer-markt.de