



start

DAS OPEL-MAGAZIN



Neuer Ascona GT mit 130 PS
SIEGERTYP MIT SUPERTECHNIK

125 Jahre Opel: ERFOLGS-CHRONIK

Ein Corsa mit Pfiff
VOLLTREFFER FÜR MINI-FANS

Mehr Sicherheit
CRASH IM COMPUTER

*Sportler-Duell: Neuer 130 PS-Ascona
gegen 150 PS-Borgward-Rennwagen*

Sieg für die Serie



Vorsprung: Ascona GT fährt mit moderner Technik voraus

**Auf der italienischen
Rennstrecke Vallelunga
ging's um die Frage:
Kann ein Serienwagen von
heute gegen einen Renn-
wagen von gestern
bestehen? Am Steuer:
Altmeister Hans Herrmann**

Ein Name haftet im Gedächtnis als Beispiel für einen Rennfahrer, der Risiko und Chancen nüchtern abzuwägen wußte. Trotzdem machte er weltweite Schlagzeilen. Und das nicht nur in Verbindung mit spektakulären Unfällen wie seiner schier endlosen Serie von Überschlägen bei einem Formel-2-Rennen auf

Ein Beitrag von J. Kruse (Text)
und W. Drehsen (Fotos)

der Avus. Er galt einmal als Deutschlands schnellster Nachwuchsmann, als einer, dessen Karriere klar in Richtung Formel-1-Weltmeistertitel vorprogrammiert zu sein schien. Seine größten Erfolge feierte er dann aber bei Langstreckenrennen, etwa als er seine Karriere 1970 mit einem Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans krönte.

Hans Herrmann, heute 58 Jahre alt, wurde in den 19 Jahren, die er im Renn-Cockpit

verbrachte, zu einer deutschen Rennfahrerinstitution.

Schon der Beginn seiner Karriere war außergewöhnlich. 1952 bestritt der „rasende Konditor“, wie ihn die Journalisten taufte, seine ersten Rennen im privaten Porsche, ein Jahr später schon gehörte er zum Porsche-Werksteam. Und bereits 1954 holte ihn der legendäre Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer in sein Team. Gemeinsam mit Juan Manuel Fangio, Stirling Moss und Karl Kling gab er mit dem berühmten Silberpfeil im Kampf um die Weltmeisterschaft Gas – bis ihn nach einem Bremsendefekt der abrupte Stopp an der Mauer des Casinos von Monte Carlo beim Training zum Großen Preis 1955 für viele Wochen ins Krankenbett zwang.

Anschließend fuhr er jahrelang alles, was Rang und Namen und vier Räder hatte: Abarth, Borgward, BMW, Ferrari, Lotus, Maserati, Porsche-Formel 1, Formel 2, Rundstrecke, Langstrecke, Bergrennen, Rallies.

Wer könnte besser geeignet sein als Hans Herrmann, um einem Auto auf den Zahn zu fühlen, dessen Allround-Qualitäten bekannt sind, dessen sportliche Fähigkeiten aber manchmal unterschätzt werden? Die Rede ist vom Ascona



Kampfrichter: Hans Herrmann mit der Erfahrung aus 19 Profi-Jahren



Erinnerung: Nach 30 Jahren
wieder im Borgward RS-Cockpit



GT. Ab März rollt diese jüngste Version auf den Markt. Und die Opel-Ingenieure haben so einiges unter das Blech gepackt, das dem Blitz am Bug zur Ehre gereicht.

Wichtigste Neuerung ist die Hochleistungsversion des modernen Vierzylinder-Zweitlers, der seit einem halben Jahr auch schon den Kadett GSi beflügelt: Mit 130 PS bei 5800/min steht der Motor gut im Futter, das ihm von einer Bosch-Motronic serviert wird.

Das Motronic-System ist die derzeit fortschrittlichste Form modernen Motormanagements. Denn sein raffiniertes Mikrocomputer steuert nicht

nur die elektronische Benzineinspritzung, sondern sorgt gleichzeitig auch für die optimale Anpassung der Zündung an die jeweiligen Bedürfnisse des Motors. Damit ist von vornherein garantiert, daß der Ascona knauserig mit dem Kraftstoff umgeht, wie die Werte nach der DIN-Norm bei Stadt, 90 km/h und 120 km/h zeigen: 10,1, 6,2 und 7,9 Liter lauten die Meßwerte auf 100 Kilometer. Dank Motronic stehen an der Tankstelle übrigens Superbenzin oder bleifreies Eurosuper zur Wahl.

Zündung und Gemisch werden außerdem immer so dosiert, daß die Zweitlermaschi-

ne über den gesamten Drehzahlbereich willig und kraftvoll zur Sache geht. Und zwar in jeder denkbaren Situation.

Entsprechend angetan zeigte sich denn auch Hans Herrmann („Das schreibt sich wie ein richtiger Herr und richtiger Mann“) von der Leistungscharakteristik des neuen Ascona GT: „Mit diesem Auto kann man richtig vorwärts fahren, der Motor ist drehfreudig und elastisch.“ Das beweisen auch die Daten des 130-PS-Ascona: Er beschleunigt in 9,5 Sekunden von 0 auf 100 Stundenkilometer und erst genau bei Tempo 193 ist das

Ende der Fahnenstange auf dem Tachometer in Sicht.

Besondere Mühe gaben sich die Ingenieure mit dem Drehmoment des Motors. Die Drehmomentkurve verläuft sehr flach, „was billigen Durchzug schon bei niedrigen Drehzahlen garantiert“, so Motoren-Ingenieur Erich Koch. Ihren höchsten Wert erreicht die Kurve bei 4600/min, dann werden respektable 180 Newtonmeter auf die Ascona-Kurbelwelle gewuchtet.

Bei der Fachsimelei über den Ascona-Motor erinnerte sich Hans Herrmann an einen Rennwagen, den er einst zwei Jahre lang (1957 und 1958) als Werkspilot bei Berg- und Rundstreckenrennen bewegt hatte: „Der Borgward RS hatte auch eine wunderschöne Maschine, besonders bei nasser Strecke war seine Elastizität ein großer Vorteil.“

Das Ende 1961 in Konkurs gegangene Bremer Automobilunternehmen Borgward hatte sich von 1953 bis 1958 mit insgesamt drei Leichtmetallsportwagen am Motorsport beteiligt. Unter der Haube der



Marke: 1961 kam das Aus



Stil: Renn-Montur wie einst



Instrumente: Information pur



Gipfelstürmer: 1957 wurde Hans Herrmann mit dem schnellen Borgward Vizeeuropameister am Berg

unlackierten Stempel steckte ab 1954 ein hochinteressanter und leistungsfähiger Motor: Vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, Doppelzündung und eine aus einem Diesel-Aggregat entwickelte Bosch-Einspritzung sorgten dafür, daß der knapp 1,5 Liter große Motor rund 150 PS leistete. Hans Herrmann holte mit dem Borgward RS 1957 die europäische Vizebergmeisterschaft nach Bremen, ein Erfolg, den sein Teamkollege Joakim Bonnier im Jahr darauf wiederholte.

Heute ist der letzte fahrtüchtige Borgward RS im Besitz von Ralf Jüttner, einem jungen Elektronikingenieur, der im Porsche-Entwicklungszentrum Weissach arbeitet. Sein Vater Fritz, der sich bei Borgward vom Lehrling zum dritten Fahrer im Team hochgearbeitet hatte, nahm das Auto bei der Borgward-Pleite kurzerhand als Sicherheit für ausstehende Löhne mit. Später arbeitete Fritz Jüttner als Renndienstleister bei Bosch und setzte den restaurierten RS bis zu seinem Tod regelmäßig bei Oldtimer-Rennen ein.

In den 60er Jahren waren Jüttner und Herrmann noch einmal zusammen im Abarth-Team gefahren – ein Grund mehr, die Idee, die durch die Herrmann-Reminiszenz entstand, in die Tat umzusetzen: Die beiden Autos mit den elastischen Motoren gegeneinander auf einer Rennstrecke antreten zu lassen.

Jüttner junior, Altmeister Herrmann und die zuständigen Opel-Ingenieure waren von dem Einfall sofort begeistert. Petrus allerdings gab sich alle



Heimspiel: Umlagerter Star beim Start zum Schauinsland-Rennen



Teamkollege: Fritz Jüttner (hinten) fuhr den zweiten Werkswagen

Mühe, daraus eine Schnapsidee zu machen. Denn er deckte alle Rennstrecken in erreichbarer Nähe gnadenlos und endgültig mit Schnee zu.

Nicht nur Nürburgring und Hockenheim Motodrom erwiesen sich als unpassierbar. Auch die berühmten Strecken von Monza bei Mailand (Herrmann: „Hier war ich mal Dritter beim Großen Preis“) und Imola bei Bologna, der Austra-

gungsort des San Marino-Grand Prix („Hier hatte ich mit einem Porsche mal einen fürchterlichen Unfall“), versanken im Schnee.

Den rettenden Einfall hatte schließlich Hans Herrmann mit seiner Erinnerung: „Mit Abarth haben wir früher im Winter regelmäßig Testfahrten in Vallelunga 30 Kilometer nördlich von Rom unternommen.“ Ein Anruf im Sekretariat des Auto-



Kurvenstar: Mit dem sportlichen Fahrwerk schnell um die Ecke



Expertenmeinung: Dickes Lob für den billigen Zweilltermotor



Tourenwagen: Auch auf Langstrecken mit 193 km/h Höchstgeschwindigkeit zügig unterwegs

dromo ließ denn auch neue Hoffnung keimen: „Nieselregen, aber kein Frost.“

Also den Borgward aufgepackt, Hans Herrmanns Rennoverall eingepackt und auf nach Süden. Die kurvige Autostrada von Bologna nach Florenz bot dann reichliche Gelegenheit, die Fahrwerksqualitäten des Ascona GT im wahrsten Sinne des Wortes zu erfahren. Denn die Opel-Techniker begnügten sich nicht allein damit, nur das 130-PS-Kraftpaket unter die Haube zu packen. Mit einer Reihe von Detailverbesserungen paßten sie den Fronttriebler der gestiegenen Leistung an.

Chassis-Ingenieur Peter Bund erläutert: „Der Ascona GT ist gegenüber der bisherigen 115-PS-Version vorn um zehn Millimeter tiefer gelegt, straffere Gasdruckstoßdämpfer und härtere Vorderfedern mit einer Federate von 24 Newton pro Millimeter statt 21 N/mm sorgen für guten Straßenkontakt.“ Außerdem vermindert ein Stabilisator mit 21 statt 19 Millimetern Durchmesser die Seitenneigung.

Noch besseren Kontakt zur Straße vermittelt auch die überarbeitete Servolenkung „mit einer speziell abgestimmten Servokennlinie“ (Ingenieur Peter Bund). Deutlich mehr Sicherheit garantieren auch die verbesserten Bremsen: Die innenbelüfteten vorderen Bremsscheiben wuchsen nicht nur im Durchmesser (256 statt 236 Millimeter), sondern sie wurden auch 20 Prozent mas-

siver. Hinten kommen außerdem größere Radbremszylinder zum Einsatz.

Das Resultat der Feinabstimmung ist jederzeit spürbar. Der Ascona nimmt enge Kurven genauso ohne Probleme, wie er in schnellen Biegungen keinerlei Nervosität aufkommen läßt: Der Fahrer kann sich voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren. Das bestätigt auch das Urteil des Experten: „Der Ascona GT fährt sich insgesamt sehr sicher“, so Hans Herrmann, „er ist sportlich und stramm abgestimmt, ohne daß der Fahrer deshalb Komforteinbußen hinnehmen muß.“



Signal: Sportvariante GT



Sitzprobe: Alles im Griff



Komfort: Armaturenangebot

Zur hervorragenden Langstreckentauglichkeit tragen auch die Sportsitze bei. Sie geben dem Körper festen Halt und sorgen für ermüdungsfreies Sitzen auch auf langen Etappen. Eine Überraschung bereiteten die Ascona-Sitze übrigens auch dem großgewachsenen Ralf Jüttner. Als er für ein Teilstück auf die



Starthelfer: Ralf Jüttner

Rücksitzbank wechselte, registrierte er verblüfft: „Hier komme ich ja sogar mit meinen langen Haxen bequem unter, dieses Raumangebot Ascona von außen gar nicht an.“

Erheblich größere Schwierigkeiten hat Jüttner dagegen, wenn er sich hinter das Lenkrad seines Borgward RS klemmt. Im engen Cockpit kommt er nur mit Mühe zu-recht – im Gegensatz zu Hans Herrmann, der sich auch 30 Jahre später sofort wieder wie zu Hause fühlte.

Aber damals war er nicht nur im Auto aktiv, sondern trainierte körperliche Fitneß zum Beispiel auch im Boxring. Heute dagegen steuert er („meist sitzend“) von einem repräsentativen Büro in Maichingen bei Sindelfingen aus die Geschicke der „Hans Herrmann Auto-



Zweikampf: Bei Renntempo harte Arbeit für den Oldtimer-Piloten



Konkurrenten: Bahn frei für den Vergleich im Autodromo Vallelunga nördlich von Rom





Spiegelbild: Der silberne Renner zeugt heute noch vom vergangenen Glanz einer Marke



Sicht: Lichtblick Ascona ...



... beim Borgward aber nur ...



... sparsame Notbeleuchtung



Fortschritt: Auf regennasser Piste macht nur der Borgward dem Fahrer Probleme



Gegensatz: Der Borgward RS hat einen Sammlerwert von 150 000 DM – die Preise des neuen Ascona GT beginnen bei 23 950 Mark

Technik GmbH". Längst hat er es als Importeur und Großhändler von Autozubehör wie Schneeketten oder Vorwärmvorrichtungen für Kühler eine zweite Karriere geschafft.

Als Geschäftsmann ist Herrmann noch immer viel im Auto unterwegs, zumal er eine Abneigung gegen das Fliegen hegt. Dem Profi am Steuer fallen im Ascona daher auch Kleinigkeiten auf: „Hier gibt es viele Ablagefächer“, merkt er lobend an. Eine Parallele zum Borgward entdeckt Herrmann beim Schalten: „Das Ascona-Fünfganggetriebe läßt sich leicht und präzise bedienen – die Schaltung im Borgward war mit die beste in den Rennwagen jener Zeit.“

Auf der 3,2 Kilometer langen Vallenga-Rennstrecke, deren Belag obendrein nicht unbedingt in optimalem Zustand ist und die vom letzten Regenschauer noch nicht ganz abgetrocknet war, zeigte sich dann deutlich, welchen enormen Fortschritt der Automobilbau gerade bei der Fahrwerkstechnik in den letzten 30 Jahren gebracht hat.

Beim Beschleunigen aus der Kurve wedelte der Borg-



Silberpfeil: Die Alu-Karosserie hat 30 Jahre gut überstanden

ward heftig mit dem Heck, obwohl er keineswegs mit vollem Einsatz über die Rennpiste bewegt wurde. Der Ascona GT dagegen zog seine schnellen Runden unbeirrt und ruhig wie am Schnürchen.

Überhaupt kann sich der Ascona-Fahrer viel gelassener an den Grenzbereich herantasten: Gutmütigkeit ist Trumpf im Opel, während im Borgward-Cockpit Herz und Hirn des Piloten immer auf dem Sprung sind, um das wertvolle Stück unter gar keinen Um-

ständen plötzlich aus der Kontrolle zu verlieren.

Schon bei relativ zahmem Kurventempo hebt der RS ein Hinterrad von der Straße und muß dem GT ohne Gegenwehr den Vortritt lassen. Auch beim Anbremsen der 180-Grad-Kehre am Ende der langen Vallenga-Startgeraden bleibt der Opel problemlos in der Spur. Der rundum mit Trommelbremsen bestückte Borgward dagegen läßt seinen Fahrer keine Sekunde im Zweifel darüber, daß die Automobilin-

genieure in den letzten drei Jahrzehnten wirklich nicht geschlafen haben.

Und noch ein Unterschied ist natürlich wesentlich und wichtig: Der Borgward RS ist heute ein Einzelstück, dessen Wert Besitzer Ralf Jüttner auf „rund 150 000 Mark“ beziffert. Der Ascona GT dagegen läßt ab März bei jedem Opel-Händler zu einer Proberunde ein – zu erschwinglichen Konditionen: Er kostet als zweitürige Limousine 23 950 Mark, als Viertürer beträgt die unverbindliche Preisempfehlung 24 745 Mark, als Schrägheckversion mit fünf Türen 25 575 Mark – exakt soviel wie die bislang schon lieferbare Version mit Dreiecke-Katalysator und 115 PS.

