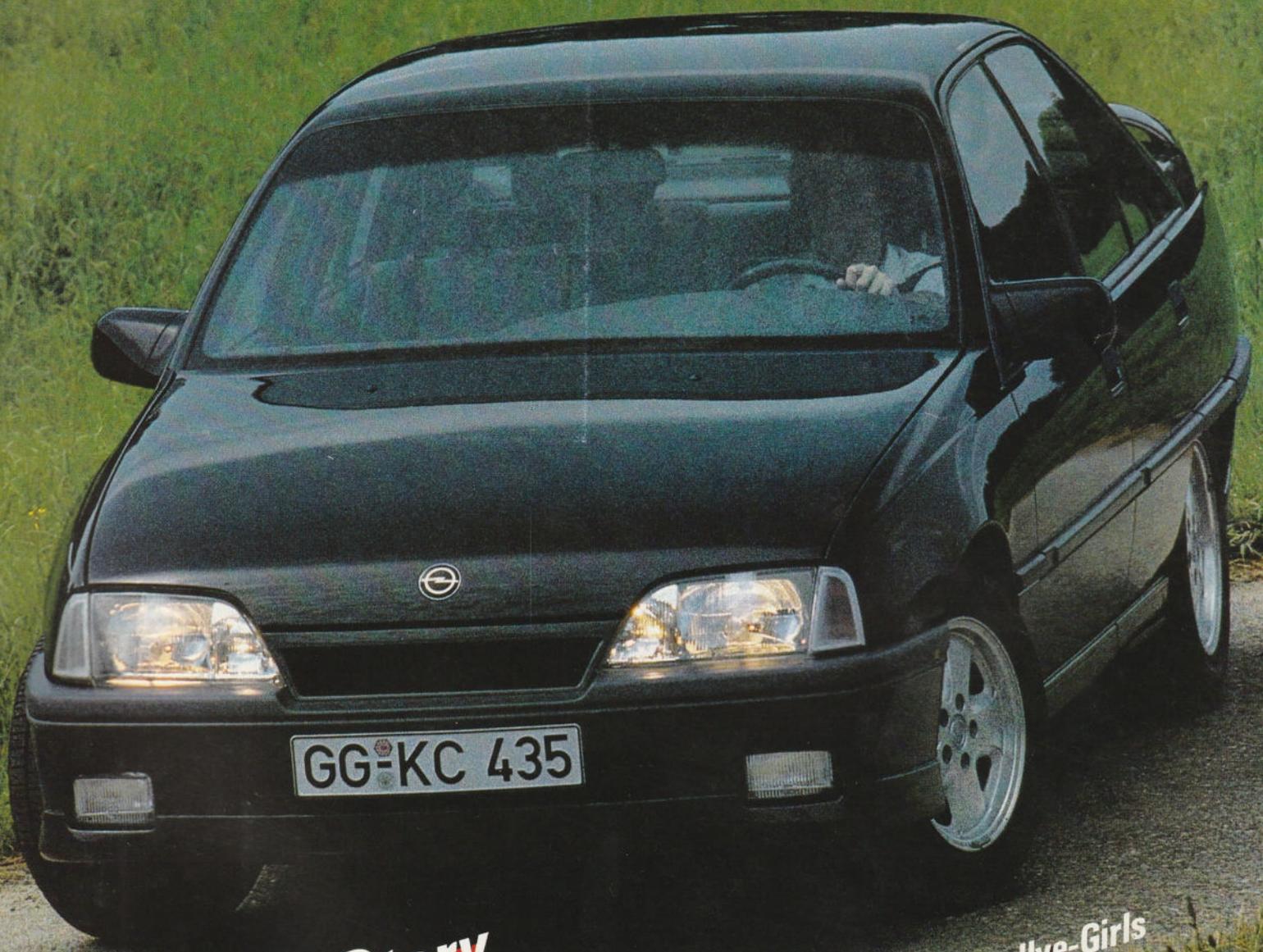


start

DAS OPEL-MAGAZIN



Die Omega-Story

Alles über ein Auto,
das neue Maßstäbe setzt

Neu: Kadett GSi
und Ascona
Kraft im Überfluß und
Umweltschutz in Serie

Flott: Rallye-Girls
Charme im Ziel
und Ehrgeiz auf der Piste

Mutig: Fernfahrt 1905
Europatour im Auto und
Abenteuer auf der Straße

START-LINIE 4

Luftikus: Hoch hinauf im Leichtflieger, **Investition:** Opel-Milliarden für den Umweltschutz, **Angebot:** Kadett GT mit neuer Technik und Optik, **Härtetest:** Ring-Marathon im Katalysator-GSi u.v.a.

OMEGA-PREMIERE 10

Zwei Milliarden Mark investierte Opel in ein Auto, das neue Maßstäbe in seiner Klasse setzt. Unser Bericht zeigt die Stationen seiner Entwicklung. Außerdem: Eine komplette Modell-Übersicht und alle Daten auf dem start-Poster
Profil: In jahrelanger Zusammenarbeit

Service: Die geringen Wartungskosten schonen das Konto der Kunden
Präsentation: Das breite Motoren- und Modell-Angebot garantiert jedem Käufer ein Auto seiner speziellen Wahl

WERT-ZUWACHS 44

Der Ascona kommt jetzt serienmäßig schadstoffarm und steuerfrei auf den Markt. Dafür sorgen komplett neue Motoren mit 1,6 und 2,0 Litern Hubraum

UMWELT-SCHUTZ 50

Welt-Premiere einer neuen Lacktechnik, die unsere Luft entlastet

HELDEN-VEREHRUNG 64

Fast sein ganzes Leben lang schmiedete der Bildhauer Ernst von Bandel am Hermanns-Denkmal im Teutoburger Wald

ÜBUNGS-STUNDE 70

Wie Tischtennis-Star Olga Nemes mit einem Corsa sicherer fahren lernte

AHNEN-FORSCHER 72

Mit unbekanntenen Dokumenten belegt ein Enkel des ersten Opel-Konstrukteurs Friedrich Lutzmann die wahre Lebensgeschichte des Auto-Pioniers

REISE-FIEBER 78

Wohnwagen aus den Kindertagen des Tourismus sind die große Leidenschaft des Karlsruher Sammlers Willi Bayer

RING-KAMPF 82

Beim 24-Stunden-Rennen zählt jede Minute doppelt. Vor allem, wenn man ganz vorne liegt. Ein Blick hinter die Kulissen dieses Renn-Marathons



Start: Im Oktober rollt der neue Omega auf die Straßen Europas

machten Designer und Aerodynamiker den Neuling zum Windkanal-Weltmeister

Struktur: Durch Computer-Berechnungen und Crash-Tests waren die Ingenieure früh auf der sicheren Seite

Analyse: Vor der Serien-Reife kamen 18 000 Prüfstand-Prozeduren für 6337 Teile und 250 Versuchs-Motoren

Examen: In allen Klima-Zonen der Erde waren Prototypen unterwegs, um jedem Fehler auf die Spur zu kommen

Produktion: Modernste Fertigungs-Anlagen stellen sicher, daß der Omega immer in Top-Qualität vom Band läuft

FIL-BOTE 52

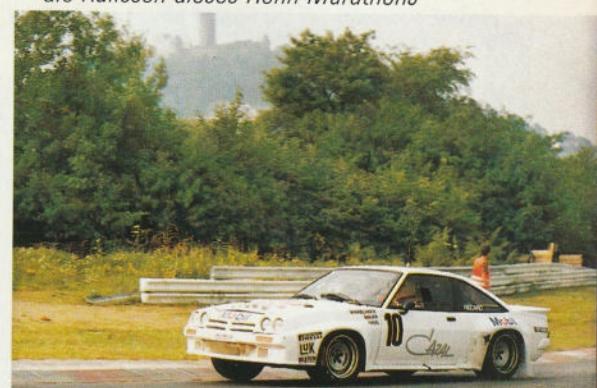
Jetzt geht die Post richtig ab: Mit 130 PS und 206 km/h Spitze ist der neue Kadett GSi einer der ganz Flotten im Lande. Seine besondere Stärke: Viel Kraft bei jeder Drehzahl



Höhenflug: Mit noch mehr Leistung startet der GSi durch

ABENTEUER-TRIP 56

Um die Jahrhundertwende machte eine Frau eine Auto-Tour, zu der vielen Männern der Mut gefehlt hätte



Triebwerk: Der Manta 400 flog auf dem Nürburgring als Zweiter durchs Ziel

RENN-QUINTETT 86

Fünf flotte Frauen machen mit Corsa und Kadett Jagd auf die Männer, die im Motorsport das Sagen haben



Pilotin: Claudia will nach ganz oben

PREISRÄTSEL 90

Impressum
start – das Opel-Magazin

Herausgeber:
Adam Opel AG
Russelsheim
Öffentlichkeitsarbeit/
Marketing
Chefredaktion: Werner Haas
Redaktion: Jochen Kruse
Foto: Wolfgang Drehsen
Layout: Horst Repschläger
GDS, Grafik-Design-Service

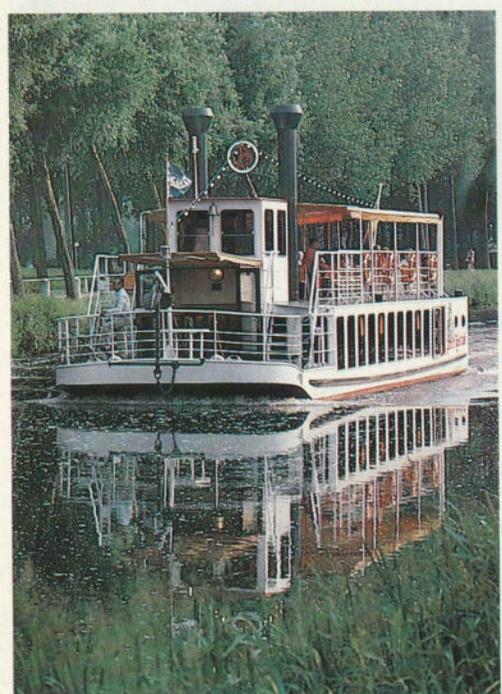
Anschrift der Redaktion:
start – das Opel-Magazin
Postfach 1560
6090 Russelsheim
Tel.: 0 61 42 / 66 49 32
Anzeigen: Christiane Freitag
Tel.: 0 61 36 / 4 32 22



Satz und Druck:
Rheindruck Düsseldorf GmbH
Martin-Luther-Platz 23-27
4000 Düsseldorf 1



Tradition: Erfolg für den Ascona seit 1981



Programm: Ausflugsdampfer auf allen Kanälen



Siegertypen: Belgiens Kicker und der Wagen aus Antwerpen



Landpartie: Mit einem Tank mehrmals rund um Flandern

FEINSCHLIFF

In der belgischen Hafenstadt Antwerpen erhalten nicht nur wertvolle Diamanten den letzten Schliff. Dort rollt auch der Ascona vom Band. Der europäische Bestseller wurde jetzt mit umweltschonenden Motoren und modernem Design in neue Form gebracht

Nichts ist so gut, daß man es nicht noch verbessern könnte.“ Paul E. Stefens krepelt sorgfältig die Ärmel seines Maßhemdes hoch. „Und das“, fährt er fort, wobei er die Krawatte lockert, „gilt vor allem für Autos.“ Der drahtige Fünfziger deu-

Ein Beitrag von Th. Schulz (Text) und W. Drehsen (Fotos)

tet mit dem rechten Zeigefinger aus seinem großen Bürofenster an der Antwerpener Noorderlaan 75 in den sauberen Hof hinunter, wo in gleißender Julisonne etliche Ascona-Modelle blitzen. „Da haben Sie die besten Beispiele.“

Paul E. Stefens ist als Kommunikations-Experte der Antwerpener General-Motors-Niederlassung mit dafür verantwortlich, die dort gebauten Produkte in Worte zu kleiden. Da hat er eine Menge zu tun. Denn jährlich verlassen etwa 140 000 Kadett, 100 000 Ascona und 25 000 Manta die riesigen Montagehallen am Schelde-Ufer. 90 Prozent werden exportiert, 40 Prozent allein in die Bundesrepublik. Zahlen, die zeigen, wie wichtig das große Autowerk für die belgische Handelsmetropole – eine der bedeutendsten Hafenstädte der Welt – ist. Aber auch für die Menschen der Region. Denn 12 000 haben dort sichere Arbeitsplätze.

Die Ascona-Flotte im Hof ist die Vorhut einer neuen Modellgeneration, die Bewährtes mit Neuem kombiniert. Oberflächliche Zeitgenossen würden die neuen Varianten des Fronttrieblers mit einem abwertenden „Na ja, ein bißchen Kos-

metik“ abtun. Aber das wäre nicht nur oberflächlich, sondern schlicht und einfach falsch. Die Veränderungen sind nämlich nicht nur sichtbar, sondern auch spürbar.

Im positiven Sinn augenfällig, nicht auffällig, sind zunächst die neuen Front- und Heckspoiler und die in der jeweiligen Wagenfarbe lackierten Kühlergrill-Verkleidungen. Sie lassen die Ascona-Konturen gleichzeitig sportlich und harmonisch erscheinen.

Erst beim zweiten Hinschauen wird erkennbar, daß die vorderen Blinkleuchten nicht mehr getönt, sondern klar sind. Die Heckleuchten dagegen wurden dunkel gefärbt. Die sicherlich wichtigste Neuerung im Innenraum: Die höhenverstellbaren Sicherheitsgurte, die alle vier- und fünftürigen Limousinen besitzen.

Die technisch, wirtschaftlich und umweltpolitisch wichtigsten Veränderungen sind aber erst nach einem Blick unter die Motorhaube zu finden. Denn dort kommt eine neue Motorenregeneration zum Zug.

Serienmäßig wird der Ascona jetzt mit einem 1,6-Liter-Motor ausgerüstet, der dank Schubabschaltung und unregelmäßigem Katalysator die Euro-norm erfüllt. Daher schont er die Umwelt und den Geldbeutel seines Fahrers, der rund 2200 Mark an Steuern spart. An der Tankstelle muß der Ascona-Besitzer deswegen aber keineswegs drauflegen, denn das 75 PS starke Aggregat schluckt mit Fünfganggetriebe auf 100 Kilometer durchschnittlich nur 8,4 Liter bleifreies Normalbenzin.

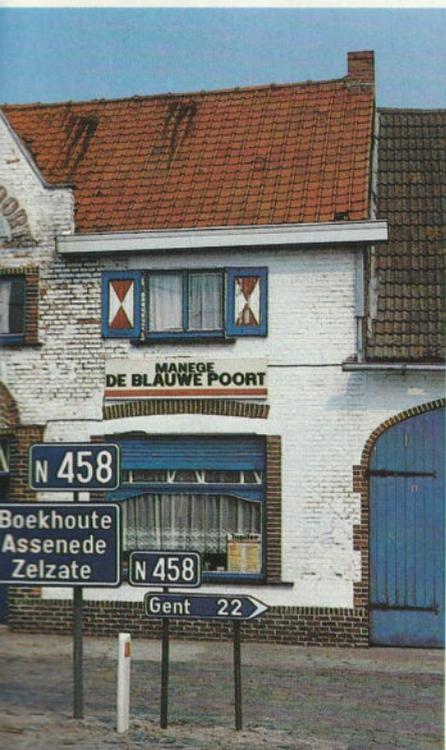
Genauso schnell (160 km/h) und stark, aber noch sauberer ist der wahlweise erhältliche 1,6-Liter-Motor mit der Multec-Zentraleinspritzung. Er erfüllt die strenge US-Norm und begnügt sich sogar mit durchschnittlich 7,7 Litern.

Sparsamester unter den Ascona-Motoren blieb natürlich der 55 PS starke Diesel. Er wurde technisch nochmals verfeinert, erfüllt ebenfalls die amerikanischen Abgasgesetze

(Steuerersparnis: rund 1100 Mark) und ist mit nur sechs Litern Treibstoff auf 100 Kilometer zufrieden.

Besitzer des Ascona GT brauchen da dennoch nicht neidisch zu werden. Denn die sportlichste Ascona-Version bekam einen nagelneuen 1600er-Antrieb, der mit 82 PS Leistung für 165 km/h Spitze sorgt und im Verbrauch noch knapp unter der Sieben-Liter-Marke bleibt.

Der Star unter den Ascona-Motoren aber ist ganz zweifel-



Sortierer: Auslese nach Reinheit



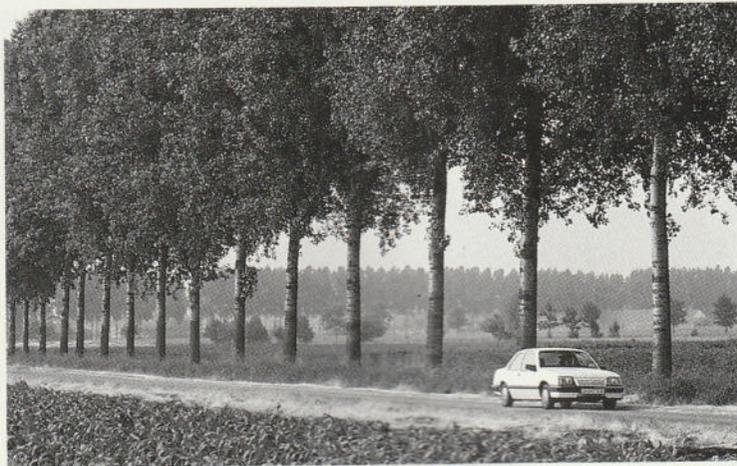
Feder: Schnittmarkierung mit Tinte



Werkzeug: Seit 500 Jahren gleich

los das neue Zweiliter-Aggregat, das auch im Omega und Kadett GSi für satten Schub sorgt und dessen hochwertige Technik auf den Seiten 24 und 52 genau beschrieben wird. Im Ascona leistet es mit und ohne Katalysator jeweils 115 PS und zieht den Bestseller auf 187 Stundenkilometer Spitze.

In der Neuauflage des Ascona steckt also doch eine Menge mehr an Neuem und nicht nur schnelle Kosmetik, um Marktveränderungen auf den Fersen zu bleiben. „Nur wer zu Veränderungen bereit ist, kann bestehen“, philoso-



Angebot: Vier neue Motoren schonen Umwelt und sparen Steuern



Produktion: 12000 bauen an der Schelde Autos für Europa

phiert Paul E. Stefens – und könnte damit glatt als chinesischer Denker durchgehen. Aber das wäre an diesem Ort nichts Ungewöhnliches. Die Verbindung von knallharten Wirtschaftsinteressen, weisen Erkenntnissen und fremden Kulturen sind allgegenwärtig. Denn die alte Stadt an der Schelde ist nicht nur Belgiens wichtigster Handelsplatz, sondern seit über 500 Jahren das bedeutendste Diamantenschleif-Zentrum der Welt.

Diamanten, vom griechischen „adamas“ (unbezwingbar), sind für unromantische Chemiker nichts als reiner Kohlenstoff. Aber die kleinen Steinchen, die das Herz mancher Frau weit und die Brieftasche ihres Gatten schmal ma-



Washbrett: Komfort selbst auf berühmtem belgischem Pflaster

chen, sind auch ein Wirtschaftsfaktor erster Güte.

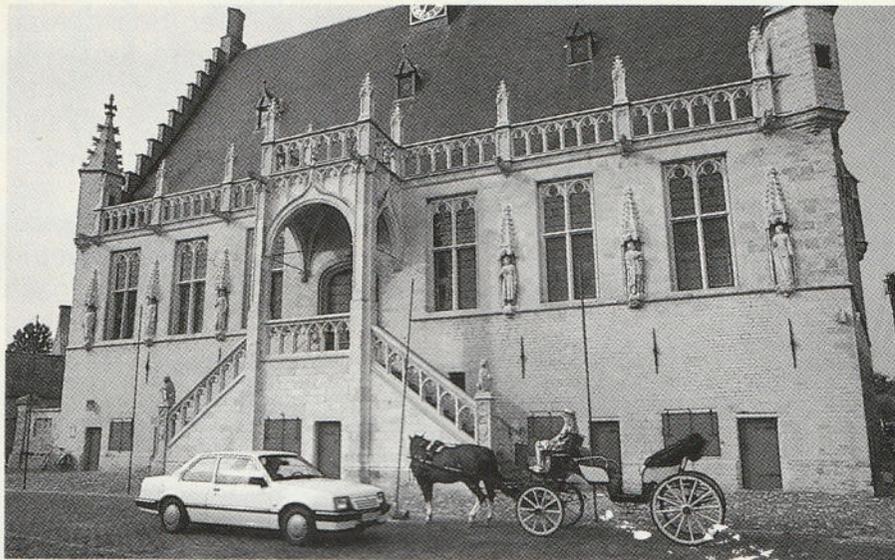
Hunderte von Diamantenschleifern sind in dem Straßengebiet zwischen Pelikaanstraat, De Keyserlei, Lange Herentalstraat und Lange Kievitstraat damit beschäftigt, die ohnehin schon wertvollen Rohdiamanten aus den Minen Südafrikas und Südamerikas zu noch wertvolleren Brillanten zu veredeln. Sortiert nach Farbe, Gewicht und Reinheit. Geschliffen, unter Ausnutzung ihrer natürlichen Form, zu runden, ovalen oder tropfenförmigen Brillanten, die nicht weniger als 57 Facetten haben dürfen. Bearbeitet mit Methoden und Instrumenten, die sich seit mehreren Jahrhunderten kaum verändert haben.

Walter Baert, Sprecher des obersten Verwaltungsgremiums der Diamantenhändler, des „Hoge-Raad vor Diamant“, muß nicht lange nach einer Formulierung suchen: „Nirgendwo auf der Welt finden Sie auf so kleinem Raum solche großen Werte.“ Eine Handvoll dieser Glitzerdinger, und die gesamte Ascona-Tagesproduktion wäre bezahlt.

Lange Zeit dagegen sah es so aus, als sei mit den Steinen kein Geschäft mehr zu machen. Die Minen in Indien waren erschöpft, die schönsten Stücke hielten die diversen Fürstehäuser unter Verschuß. Die lange Flaute des 19. Jahrhunderts war jedoch schlagartig zu Ende, als ein südafrikanischer Viehhirte vom Oranje-Fluß bei einem Bauern um Unterkunft bat. „Herr, ich habe einen schönen Stein für Sie, wenn Sie mich hier übernachten lassen“, flehte er um Obdach. Der Bauer schickte ihn fort. Das war ein Fehler. Denn sein Nachbar, der Obsthändler Schalk van Niekerk, offerierte dem Hirten gern dafür ein Bett, legte für den Stein sogar noch seinen gesamten Viehbestand drauf: 500 Schafe, 10 Rinder und ein Pferd.

Der Diamant, später als „Stern von Afrika“ berühmt geworden, wog 83,5 Karat, was genau 16,7 Gramm entspricht. Er löste einen beispiellosen Diamantenrausch in Südafrika aus. Ein Boom, der bis heute anhält und von dem Antwerpen seither profitiert.

„Steinreich sind wir alle“, lacht Diamantenschleifer Willem Boer (47), und seine Kol-



Begegnung: Die Pferde ziehen in beiden Fällen den Wagen vorn

legen grinsen. Er sitzt seit fast dreißig Jahren an derselben hölzernen Werkbank, an der auch schon sein Vater saß. Willem und seine Kollegen kennen alle Diamantenstories. „Der größte Diamant, der jemals gefunden wurde, war der ‚Cullinan‘. Ein Minenaufseher in Südafrika entdeckte den 3106 Karat, also ungefähr 621 Gramm schweren Brocken“, erzählt er. „Der kleinste Stein wurde im Februar 1986 von unseren Kollegen Hug und Jozef van den Wouwer geschliffen. Er ist nur 0,53 Millimeter

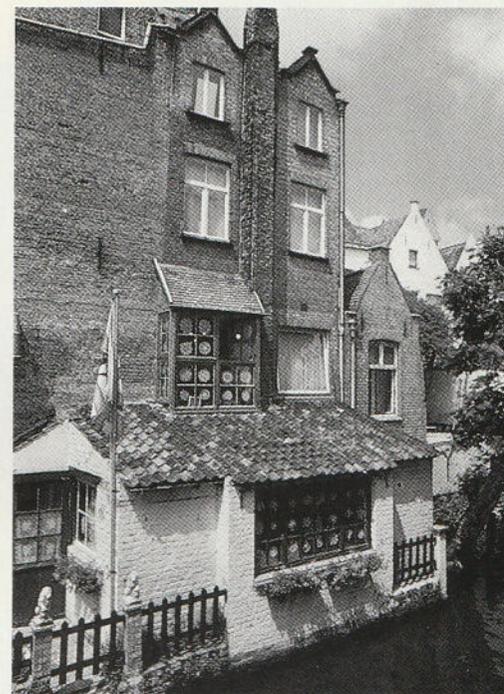
groß und wiegt 0,0006 Karat, also etwa lächerliche 0,00012 Gramm.“ Ein Steinchen mit eher ideellem Wert, denn er kommt ins Museum.

Die unausweichliche Frage, die jeder Besucher des Diamantenzentrums früher oder später stellt („Jeder, der Diamanten bearbeitet, könnte doch leicht einen stehlen. Aber niemand greift zu?“), beantwortet Walter Baert: „Alles, von der Bearbeitung bis zum Handel an der Diamantenbörse, ist Vertrauenssache. Der Händler vertraut seinen Ange-

stellten absolut, denn er hat sie persönlich unter vielen Bewerbern ausgesucht. Und ein Vertrag wird stets mit Handschlag besiegelt, Schriftliches ist bei uns unbekannt.“

Gute alte Sitten! Vertrauen ist also doch noch etwas wert. Freilich gilt für andere immer noch, daß Kontrolle besser ist. Beispielsweise für die Opel-Leute, die weiterhin auch im Werk Antwerpen nach der Devise handeln: „Kein einziges Teil geht ungeprüft aus dem Werk raus.“

Wenn die Gesamtheit der Teile in Gestalt eines kompletten Ascona die Montagehalle verlassen hat, ist die Zeit der Prüfungen allerdings noch nicht zu Ende. Im Gegenteil. Denn jetzt kommt die Bewährungsprobe im Alltag. Zum Beispiel direkt vor Ort. Dazu muß man allerdings wissen: Ein Autofahrer mit dem Drang ins Freie hat in Antwerpen nur die Wahl zwischen dem Waaslandtunnel, dem Sankt-Anna-Tunnel und dem Kennedytunnel. In allen Fällen landet er am jenseitigen Scheldeufer und befindet sich bereits in Flandern. Ganze achtzig Kilometer sind es von hier bis an die



Ziel: Handelszentrum Brügge

Nordseeküste bei Knokke. Eigentlich nicht viel.

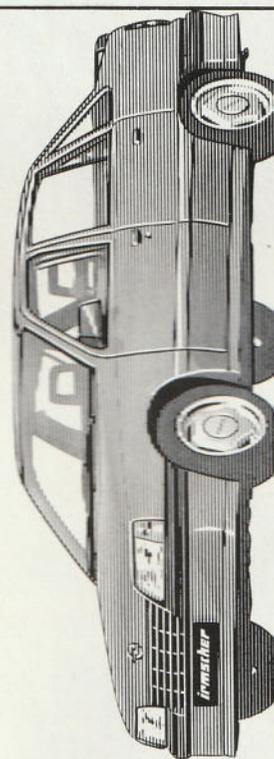
Aber auch nur eigentlich. Denn flandrische Verkehrsplaner sind ausgesprochene Ampelfetischisten. Dem müssen wohl oder übel auch der Ascona und sein Fahrer Tribut zollen, sich an den Rhythmus gewöhnen. Immerhin, auch beim nervenden Stop-and-go-Verkehr kommt die Umwelt nicht zu kurz: Alle Brems- und

ANZEIGE

TITAN
Motorenöle helfen
Kraftstoff
sparen



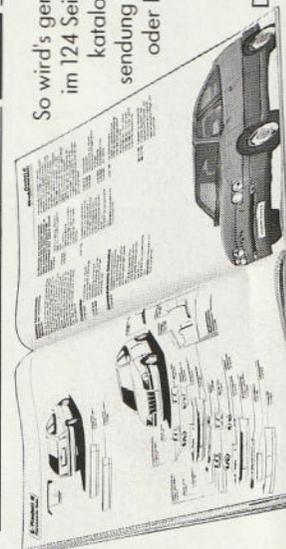
ECHSELBARE



Die Opel-Empfehlung für extra Opel-Spaß.

irmscher

So wird's gemacht: Alles für Opel im 124. Seiten IRMSCHER-Farbkatalog 38. Gegen Voreinsendung von DM 10,- von uns oder Ihrem Opel-Händler.



IRMSCHER GmbH
Postfach 1127
D-7064 Remshalden 1

ik ER. in alles re er
uper- indal er itze.



Idylle: Romantische Wasserstraßen im „Venedig des Nordens“

Kupplungsbeläge des Ascona sind jetzt asbestfrei.

Enge Kehren und schmale Alleen reduzieren die Durchschnittsgeschwindigkeit zusätzlich. Außerdem kreuzen immer wieder Radfahrer furchtlos und schnell den Weg. Doch der Ascona schluckt alles klaglos. Die Einzelradaufhängung vorn meistert im Verein mit der Verbundlenker-Hinterachse sämtliche Straßenformationen – einschließlich des berühmten belgischen Kopfsteinpflasters. Die Getränkdose auf der Mittelkonsole vibriert nur ganz leicht, und auch die Vollschaumsitze sorgen auf längeren Landpartien für guten Reisekomfort.



Stil: Klare Linien bei den alten Häusern und den neuen Modellen

Die Landschaft Flanderns wechselt zwischen Alleen, Kiefernwäldern, Feldern, Wiesen und romantischen Kanälen. Klinkerfassaden und herausgeputzte ehemalige Mühlen prägen das Bild vieler Dörfer. Bei einem gelegentlichen Halt reagieren alle Passanten ähnlich: Zunächst geringes Interesse. Dann Stutzen und erhöhtes Interesse. Dann ein Blick auf den Heck-Schriftzug zur Klärung der Frage: Handelt es sich tatsächlich um einen Ascona? Rundgang um das Auto. Schließlich

Kopfnicken und Zufriedenheit. Auch bei den Insassen, denn Sportlichkeit ist im Falle Ascona mit Komfort gepaart. Es bleibt dem Fahrer überlassen, welche Komponente er nutzt. Die Abstufung des Fünfganggetriebes erlaubt den raschen Griff nach dem noch satter gewordenen Drehmoment. Und sie erlaubt auch Schalfaulen, innerhalb flandrischer Dörfer denselben Gang zu benutzen wie zwischen ihnen. Angenehme Nebenwirkung solcher Bequemlichkeit: Der ohnehin schon sehr gerin-

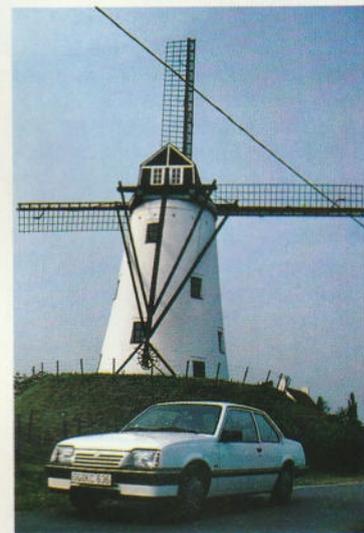
ge Kraftstoffkonsum wird dadurch noch niedriger.

Der neue 1,6-Liter-Euronorm-Motor erweist sich als wahrer Kostverächter. Jedenfalls zeigt die Tankanzeige nach der Etappe Antwerpen-Brügge – rund achtzig Kilometer – nicht den geringsten Ausschlag. Die 61 Liter Normalbenzin im Tank müssen noch fast vollzählig an Bord sein.

Brügge geht der Legende nach auf eine Gründung des Markgrafen Balduin I., genannt „Eisenarm“, zurück. Reisende vergangener Epochen überbo-

ten sich bei der Schilderung der Stadt in wahren Superlativen: „Venedig des Nordens“ oder „Eine der schönsten Städte der Welt“, heißt es in alten Berichten.

Sie treffen noch heute zu. Das einzigartige mittelalterliche Stadtbild setzt sich nach wie vor aus zahllosen Kanälen, Brücken, Patrizierhäusern, Kirchen und Plätzen zusammen. Bereits im 13. Jahrhundert wurde Brügge neben Venedig



Topmodell: Stürmt auf 187 km/h

als eines der wichtigsten Welt-handelszentren genannt. Damals verband der Zwyn die Stadt mit der Nordsee. Der Fluß verlandete, Kanäle wurden gebaut. Doch auch ihre Bedeutung wurde durch den modernen Straßenverkehr stark reduziert. Die Romantik ist geblieben. Ausflugsdampfer tuckern zwischen Brügge und Damme hin und her, Angler bevölkern die Ufer, Schwimmer das Wasser.

Bei diesen Rahmenbedingungen ließe sich eine Flanderntour lange fortsetzen. Zumal das Tanken selten eine Unterbrechung notwendig macht. Die 61 Liter reichen ohne Mühe für 750 Kilometer. Genug, um Flandern mehrmals zu umrunden.

Wenn sich dabei tiefe Entspannung im Körper ausbreitet, so liegt das an zwei Dingen: Am Ascona, der nervenschonend übers Pflaster gleitet, und an der flandrischen Küche, die der französischen in nichts nachsteht.

Für Ascona wie Küche gilt, in Anlehnung an Paul E. Stefens philosophische Formulierung: Es gibt nichts, das nicht noch verbessert werden könnte, aber es gibt nichts Besseres als etwas Gutes. □