



Opel Kadett GT/E : "MONTE" VERSION

In unserer Februar-Ausgabe berichteten wir über den spektakulären Erfolg eines Walter Röhl auf einem Kadett GT/E. Vierter Platz bei der Monte in einem an und für sich biederen Auto. Wie macht man das? Anlässlich eines Fahrerlehrgangs in Diepholz hatte ich Gelegenheit, Walter und sein Geschoß unter die Lupe zu nehmen. Bevor ich mich hinterm Volant der 195-PS-Rakete klemmte, bat ich Walter Röhl, mich einmal um den Gelände-Rundkurs des Truppenübungsplatzes zu chauffieren. Anfangs war ich ziemlich ruhig, in einen Klasse-Fahrer wie ihn konnte man schon Vertrauen setzen. Meine Ruhe ließ aber schon bei der ersten Kurve erheblich nach. Die unheimliche Ruhe und Gemütlichkeit von Röhl machte mich doch ein wenig nervös. Die Kurve kam immer näher und es tat sich das Gefühl auf, als habe der Meister das Bremsen vergessen. Das Gefühl wird plötzlich noch stärker, das Auto steht links quer, dann rechts, man sucht vergebens nach der Kurve, bis man merkt, daß Walter schon dabei ist, die nächste Kurve in Angriff zu nehmen. Nach kurzer Zeit hat man sich an den spektakulären Fahrstil gewöhnt und es fängt an, richtig Spaß zu machen. Walter erklärt noch einmal mit wenigen Worten die Technik des Autos und meint dann nur: "So, jetzt bist Du dran." Auf diesen Augenblick hatte ich sehnlichst gewartet. Mal sehen, wie der Bulle treibt.

Ich hatte mir ganz fest vorgenommen, es erst einmal langsam angehen zu lassen. Ich gab ein wenig Gas und das Auto bewegte sich recht normal vorwärts. Dann aber, bei ca. 4000 U/min setzte von hinten ein fürchterlicher Schub ein. Das Gebrüll des Einspritzmotors wurde immer lauter, der Zeiger des Drehzahlmessers kletterte immer höher und die Kurve kam immer näher. Was hatte der Meister noch gesagt? "Ganz ruhig bleiben, kurz vor der Kurve dann runterschalten, einlenken und vor allem Gas geben." Gesagt, getan. Ich lenkte ein, gab Gas und schon kam das Heck. Wenn das man gut geht dachte ich, denn die nächste Kurve kam schon näher und das Auto stand immer noch quer. Es kam wie Walter gesagt hatte. "Wenn Du dabei ganz ruhig bleibst und Dich konzentriert, klappt es von ganz allein. Du mußt den Schwung gleich für die nächste Kurve ausnutzen." Es klappte auch ganz vorzüglich und ich bekam

langsam Mut. Die nächste Kurve war eine spitz-links. Gar keine Probleme, ich hatte ja gesehen wie man's macht: runterschalten in den ersten Gang, Handbremse, gasgeben und gegenlenken. Es hätte auch fast geklappt, wäre da nicht die eigenartige Handbremse gewesen. Das Prinzip der Handbremse arbeitet im Werks-Kadett genau umgekehrt als in ei-



195 PS sorgten für kräftigen Schub

nem normalen Auto. Zieht man den Handbremshebel nur hoch und läßt ihn wieder los, dann paßt alles. Von meinem normalen Auto war ich aber gewohnt, den Knopf zu drücken, und siehe da, das Auto stand. Es ist wohl doch nicht so einfach! Die nächsten Meter liefen dann weitaus besser, lediglich das Schalten des 5-Gang Getriebes machte noch etwas

Schwierigkeiten. Nach wie vor wird das ZF-Getriebe gefahren, obwohl man ja eigentlich auf ein Getrag-Getriebe ausweichen wollte.

Zur Technik des Autos:

Das Testexemplar war mit dem Monte-Auto nicht ganz identisch. So fehlten z.B. das Lederlenkrad und der Sitz, die Walter Röhl immer mit dem Auto wechselt. Zur Zeit sitzt beides im Kadett von der Rallye Portugal. Der Unterbodenschutz fehlte auch, was aber nicht so tragisch war. Der Überrollbügel war gegenüber der Monte in einen Matter-Käfig umgetauscht worden, der dem Auto wesentlich mehr Festigkeit verleiht, außerdem eine weitaus größere Sicherheit bietet.

Schon der Innenraum des Autos weicht vom Serienbruder weit ab. Die hinteren Sitzbänke fehlen gänzlich, dafür wurde nützlicheres Zubehör untergebracht. Kleine Ersatzteile, sowie Werkzeug sind in einer Kiste untergebracht. Außerdem befinden sich anstelle der Sitzbank noch ein 5Kg Feuerlöscher und zwei Helmhalter für die Verbindungsetappen. Die Sprechanlage an den Helmen dürfte für aktive Fahrer nichts Neues mehr sein. Ebenso die Funksprechanlage, von der heuer auch schon viele Privatiers Gebrauch machen. Gegenüber den früheren Werksautos fehlt auch der Twinmaster. Anstelle dessen trat jetzt ein Rallye Counter. Vom Prinzip ist der Rallye Counter auch ein Twinmaster, arbeitet allerdings elektronisch. Am interessantesten dürfte aber das schwarze Kästchen neben dem Zählwerk sein. An ihm lassen sich durch einfaches Drehen einiger Rädchen bis zu zehn verschiedene Antriebsübersetzungen (die sich ja schon durch Reifenwechsel ändern) einstellen, so daß der Counter immer exakt die Wegstrecke anzeigt. Sehr nützlich und praktisch sind



Riesige Schmutzfänger an den Stoßstangen (eigens für die Monte)

die Ablageschalen an den beiden Türen, in denen sich Verpflegung und Getränkeflaschen unterbringen lassen. Auch die Armaturen sind anders als beim Serien-Kadett. An der Stelle, wo man beim Serien-Auto den Drehzahlmesser findet, befinden sich im Rallye-Auto die normalen Kombiinstrumente vom 1200er Kadett. Der Drehzahlmesser wurde zusätzlich auf das Armaturenbrett installiert, die Drehzahlen lassen sich so besser ablesen, außerdem reicht der normale Drehzahlmesser sowieso nicht aus. (Der Drehzahlmesser im Werks-Auto reicht bis 10.000 U/min.)

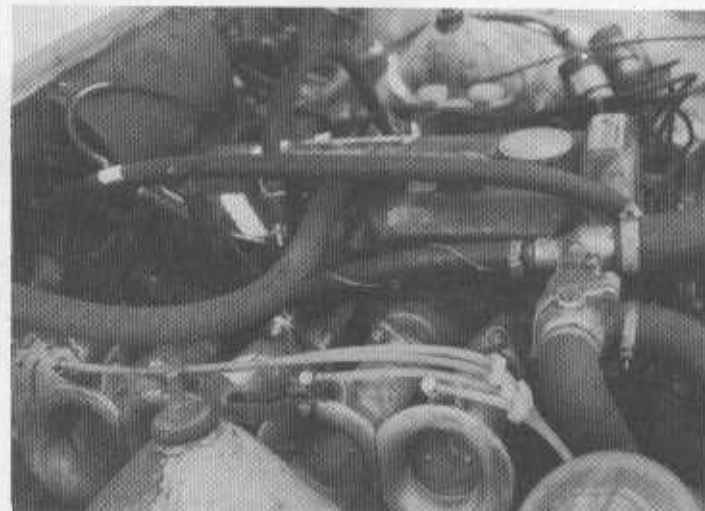
Unter dem Aschenbecher, wo beim Serien-Auto die Zusatzinstrumente sitzen, sticht einem beim Rallye-Auto eine riesige Batterie von Sicherungen ins Auge. Es handelt sich hierbei um automatische Flugzeugsicherungen. Insgesamt sind es 12 Sicherungen. Der Umbau ist sehr zeitaufwendend, aber sehr nützlich. Haut einmal eine Sicherung durch, kann man sie wie eine Haushaltssicherung einfach wieder reindrücken und schon ist alles wieder o.k.

Der Motor, der sich unter dem Blech unseres Testautos befand, ist nicht mehr der aktuellste. Es handelte sich noch um einen Zweiventiler aus dem Hause Irmscher. Inzwischen werden ja werksentwickelte Vierventiler gefahren, die ca. 240 PS mitbringen. Das maximale Drehmoment liegt

beim Zweiventiler zwischen 5000 und 5500 U/min. Kurzfristig kann der Motor aber Drehzahlen um die 8300 U/min. vertragen.

Die Testversion war mit einer 4.22er Achse bestückt, die das Auto auf eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 190 km/h bringt. Üblicherweise wird bei den Rallyes die 5.28er Übersetzung eingesetzt, mit der das Auto knappe 170 km/h läuft. Auf den Tacho kann man sich allerdings nicht genau verlassen, beim Rallye Einsatz aber nicht so wichtig.

Interessant wird es, wendet man sich dem Fahrwerk zu. Die Achsen, die Stoßdämpferaufhängungen und die vorderen Querlenker wurden verstärkt. Hier liegen die sehr hohen Kosten des Autos. Trotz der Abmagerungskur, wie hintere Sitzbank, Dämmmaterial u.s.w., bringt der Kadett noch 960 kg auf die Waage.



Noch leistete der alte Zweiventil-Motor seine Dienste



Recht nackt: der Kofferraum des Werks-Kadett

Erstaunlich wenige Veränderungen weist die Bremsanlage auf. Die vorderen Bremsscheiben entsprechen in ihren Abmessungen der Serie, wurden jedoch zwecks besserer Wärmeableitung belüftet. An den hinteren Rädern befindet sich die normale Trommelbremse, lediglich der Radbremszylinder wurde um 3 mm gegenüber der Serie vergrößert.

Die nächsten Änderungen findet man im Kofferraum. In ihm befinden sich ein 100 l-Tank, zwei Benzinpumpen, die Batterie, der Reservakanister und der Wasserbehälter für die Scheibenwaschanlage - der Rest ist Blech.

Zieht man unter alles einen Strich, käme man, wäre das Auto küßlich, auf einen stolzen Preis von 65.000,- DM, hinzu käme noch ein Benzolverbrauch um die 30 l/100 km.

Text: Horst Schröder Fotos: Friedel Gewecke