

OPEL

Motorwagen



Informationen

Nr. 24 Juli 1991

INHALTSVERZEICHNIS

Der Vorstand	Seite	4
Vorwort	Seite	5
Tätigkeitsprogramm	Seite	7
Vorstandssessen	Seite	8
Unsere Mitglieder werben	Seite	10
Cottis Pläne	Seite	14
Fahrzeugmarkt	Seite	15
Jahresbericht	Seite	16
Saison-Beginn GV 90/91	Seite	17
Eine gute Tat	Seite	20
Gratulation zur Geburt	Seite	21
Die Historischen Seiten	Seite	22
Pfingst - Treffen	Seite	28
Aekschn	Seite	30
Steht ein Manta	Seite	31
Impressum	Seite	34

DER VORSTAND

Präsident:



Peter Thöni
Brünliacher 4
3326 Hub b/Krauchthal

034 / 51 24 02

Vizepräsident: Philipp Sigrist



Bernstrasse 11
3110 Münsingen

031 /721 10 78

Sekretärin:



Rosmarie Vögeli
Büntweg 2
5603 Staufen

064 / 51 96 25

Kassier:



Christoph Baur
Untere Weidstr.26
6242 Rotkreuz

P. 042 / 64 35 50

G. 042 / 64 36 86

Beisitzer:



Kurt Thommen
Hauptstrasse 19
4465 Hemmiken

061 / 99 47 24

Beisitzer:



Peter Bigler
Stockerenweg 11c
3114 Wichtrach

031 /781 10 07

Beisitzer:



Silvio Tanner
Zelgmattstrasse 2
8956 Killwangen

056 / 71 15 86

VORWORT

Aller guten Dinge sind drei, wir haben es wieder einmal geschafft und das von vielen mit Spannung erwartete Informations - Heft Nr. 24 ist fertig zusammengestellt.

Wir hoffen, auch diesmal ist wieder alles zu Eurer Zufriedenheit ausgefallen.

Wenn nicht: Reklamationen bitte direkt an die Redaktion! Anregungen und neue Ideen würden uns auch oft weiterhelfen, bei der schwierigen Suche nach weiteren interessanten Informationen und Details über unsere geliebten "Sleepy's".

Ein Lob von Euch freut uns mehr, wenn es direkt an uns gelangen würde, wie den lieben Brief, welchen Ihr unten auch lesen könnt.

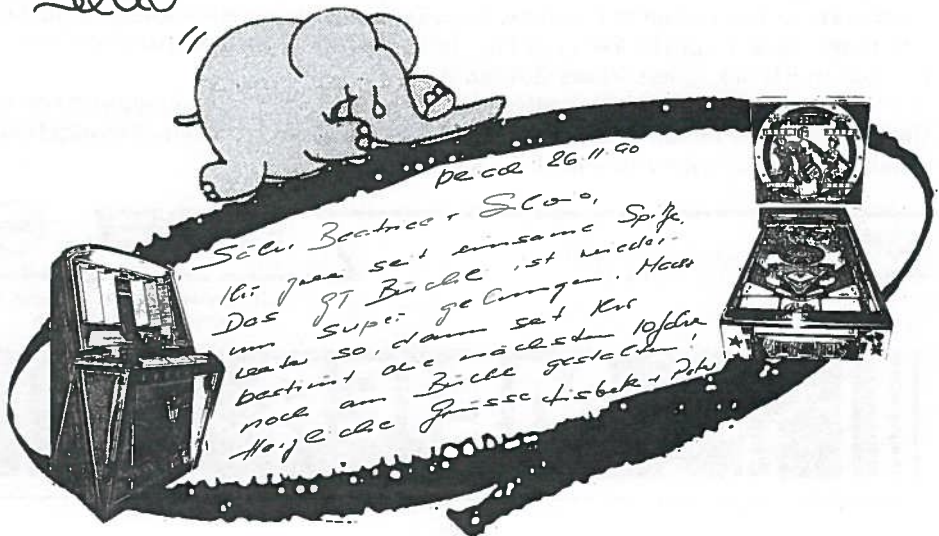
Wir glauben zwar noch nicht so ganz daran, dass es uns gelingt, für die nächsten zehn Jahre gute Ideen zu finden ohne Eure wertvolle Mitarbeit.

Aber jetzt genug "gequaselt" und "gestöhnt", wir wünschen Euch auch diesmal viel Spass beim durchblättern und lesen.

Die Redaktion

Silvia

Bea



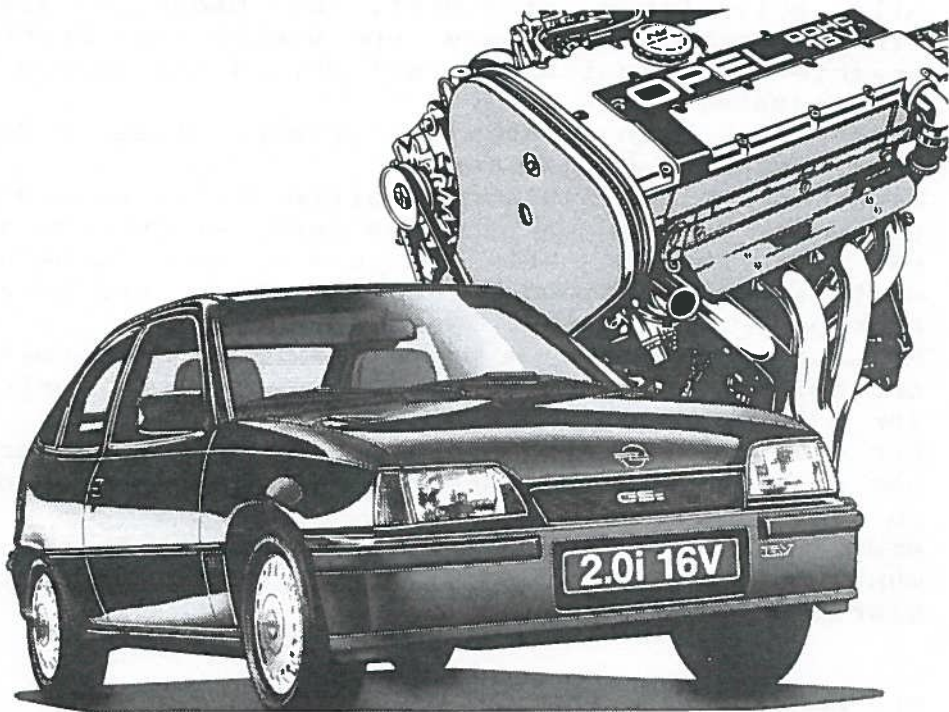
Decca 26.11.60

Silvia Beatrice S. Co.,

16: ja ja set einsame Spife.
Das ist ja Bichel ist wieder
um Super gelungen. Hoch
warte so, dann set Kr
bestimmt die nächsten 10 J.
noch am Bichel gestehen
Hoffe die Presse diskret zu

— LEISTUNGSVORSPRUNG — INKLUSIVE.

M. J. ANN ERIC NSON 72 261/88



NEU: GSi 2.0i 16V Die 16-Ventil-Technologie hat im neuen GSi 2.0i 16V einen Sprung nach vorne getan. Für mehr Leistung, mehr Dynamik und mehr Fahrspass. In Zahlen: 2.0i DOHC-Motor mit 110 kW (150 PS), 190 Nm/4800 min⁻¹. Motronic M 2.5, 0 – 100 in 8.0 Sekunden. Vmax 215 km/h.

Sportliche Komplettausstattung serienmässig: z.B. 4 Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), Dualstabilisatoren, tiefergelegtes Fahrwerk, 5-Gang-Sportgetriebe, Lederlenkrad, LCD-Instrumente, Check-Control, Sportsitze.



GM

DIE NEUE OPEL GENERATION
NR 1 IN DER SCHWEIZ

OPEL 

MIT DER WELTWEITEN ERFAHRUNG
VON GENERAL MOTORS

GARAGE

MEIER

EGNACH

071/66 10 10

TAETIGKEITSPROGRAMM

Juni	Sa. 22.06.91 So. 23.06.91	2-Tägiger Sommerausflug
Juli	Sommerpause	
August	Sommerpause	
September	So. 08.09.91	Herbstausflug
Oktober	So. 20.10.91	Saison-Abschluss
November	Winterpause	
Dezember	Winterpause	

Ausland-Treffen

Juni	Sa. 08.06.91 So. 09.06.91	GT-Treffen, Hardert
Juli	Fr. 05.07.91 So. 07.07.91	GT-Treffen, Hirzenhain
	Sa. 27.07.91 So. 28.07.91	GT-Treffen, Silverstone (GB)
August	Sa. 24.08.91 So. 25.08.91	Colmar Berg, Luxemburg
	Fr. 16.08.91 So. 18.08.91	GT-Treffen, Danmark auf Fyn

VORSTANDESSENEN 1991

Endlich war es wieder soweit, am Sonntag den 24. Februar 1991 trafen wir uns erneut zum Vorstandessen, das von unserem Präsidenten Pesche organisiert wurde.

Treffpunkt war laut Einladung das Restaurant Löwen in Krauchthal.

Weil Kurt und ich ein bisschen früher angereist waren, gingen wir noch spazieren in dieser wirklich wunderschönen Gegend.

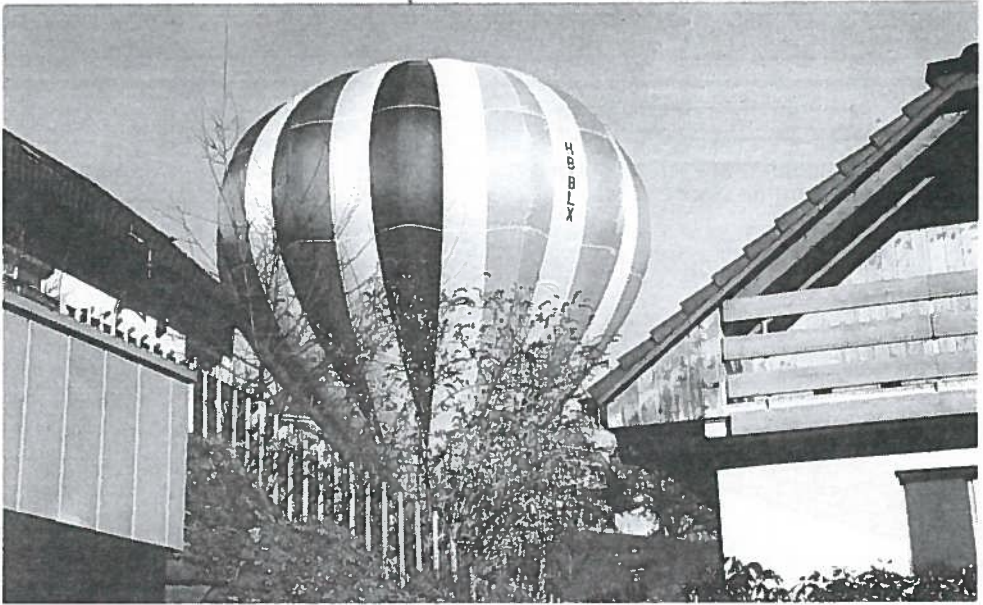
Das Gasthaus präsentierte sich nicht nur von aussen super, sondern auch im Musiksaal wo wir verköstigt wurden, war es schön gemütlich.

Richtig familiär ging es zu und her, da Philipp und Margrit, sowie Peter und Regula auch Ihre Kinder bei sich hatten.

Nach dem vorzüglichen Essen, stiess auch noch der schöne Hund Sandokan von Peter und Elisabeth zu uns.

Das einzig negative, fand ich, bei diesem schönen Wetter in der guten Stube zu sitzen, statt die warme Frühlingssonne zu geniessen.





Später fuhren die meisten noch zu Pesche und Irène, wo wir ein seltenes Ereignis miterleben durften. Die Notlandung eines Heissluftballons dicht neben der Strasse, konnten wir live mitverfolgen.

Auch ich kam in den Genuss von viel Aufmerksamkeit, als grosser Sportfan hatte ich mein kleines Radio dabei, um laufend die neusten Geschehnisse mitzuerleben. Gutmütiger Spass war die Folge.

Nach einem kleinen Spaziergang im schön gelegenen Wohnquartier kehrten wir noch bei Irène und Pesche ein.

Reichlich gestärkt traten wir kurze Zeit später die Heimreise an, die wir ohne grössere Zwischenfälle schadlos überstanden.

Ich möchte mich nochmals im Namen aller Teilnehmer beim Organisator und Gastgeber, für den glücklichen Tag bedanken.

Erika

UNSERE MITGLIEDER WERBEN

MOTEL LYSSACH

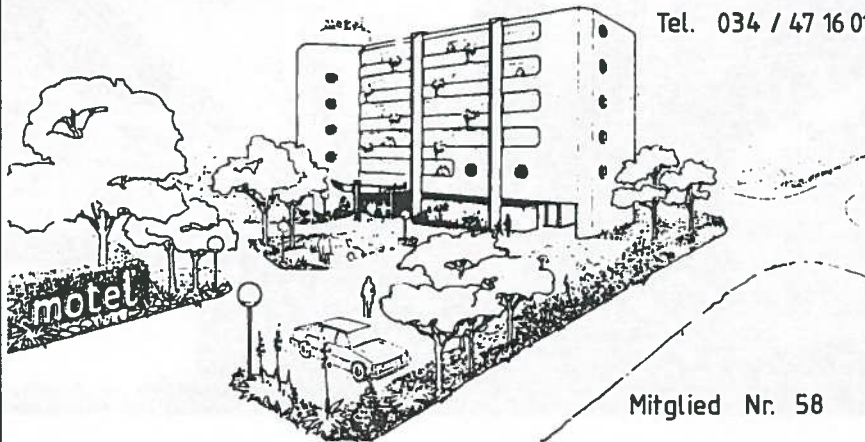
Autobahnausfahrt Kirchberg

Fam.

W. + A. Bloch

3327 Lyssach

Tel. 034 / 47 16 01



Mitglied Nr. 58

Restaurant Burehus

CH-5105 Au (Wildegg)

tel. 064 5313 01

Alto St. Peter

In gepflegter und gemütlicher Umgebung
empfehlen wir Ihnen:
Spezialitäten à la carte
Schöne Räumlichkeiten für **Geschäfts-, Familien-
und Firmenessen.**

Grosser Parkplatz, Dienstag geschlossen.
Ihre Reservation nehmen wir gerne entgegen.



Mitglied-No. 77

Es würde mich freuen,
Mitglieder des Opel
GT Clubs bewirten zu
dürfen.

ENTWICKLUNGEN
KONSTRUKTIONEN
ZEICHNUNGEN

Technisches Büro

BAUR

Anlagenbau · Apparatbau · Maschinenbau · Werkzeugbau

CHRISTOPH BAUR

Untere Weidstrasse 26 · 6343 Rotkreuz · Telefon 042 64 36 86

COMET PROJEKT AG

ARCHITECTEN ETH/SIA

SALIMENSTRASSE 6 · 4052 BASEL

TEL 061 41 80 80 FAX 061 41 54 01

OPPLIGER AG
SCHLÜSSEL
SERVICE

Walter Distel
Leon Jörimann

Gerbergässlein 30 4051 Basel
Tel. 061/25 37 23 oder 061/25 00 05

LEON JÖRIMANN



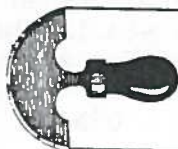
Buser Jürg
Hauptstrasse 214
5015 Niedererlinsbach
Ø 064 · 34 20 60



Radio TV Buser
HIFI VIDEO



Auto-Sattlerei



Urs Rahm

Haus 30
8932 Herferswil
Telefon 01 / 764 08 43





Markus Krummenacher
Bleichenbergstrasse 30
4528 Zuchwil
Telefon 065-25 52 45

Schuh-Service
Krummenacher + Sohn
Gerberngasse 8
4500 Solothurn
Telefon 065-22 99 47



Marcel Bischof
Möbel- und
Bauschreiner



Rosenbergstr. 72
9000 St. Gallen
072 / 22 80 24

Innenausbau
Umbauten

Renovationen
Reparaturen

Glaserarbeiten
Schnellservice



musik
oesch
basel

Das Fachgeschäft
für Blasinstrumente
und Reparaturen

4051 Basel
Spalenvorstadt 27
Telefon 061 25 82 03
PC 40-33541

- Holz- und Blechblasinstrumente
- Orff-Instrumentarium
- Trommeln, Schlagzeug
- Musikzubehör
- Mietinstrumente
- Reparaturen



STOEDRLI VINIS SA

Es ist besser ein Leben lang
einen guten - als 1x einen
schlechten Tropfen zu trinken

Isidor Wagner - 055/ 56 19 42




FOTOGRAF

Silvio Tanner
Zelgmattstr.2
8956 Killwangen

Tel:056/71 15 86

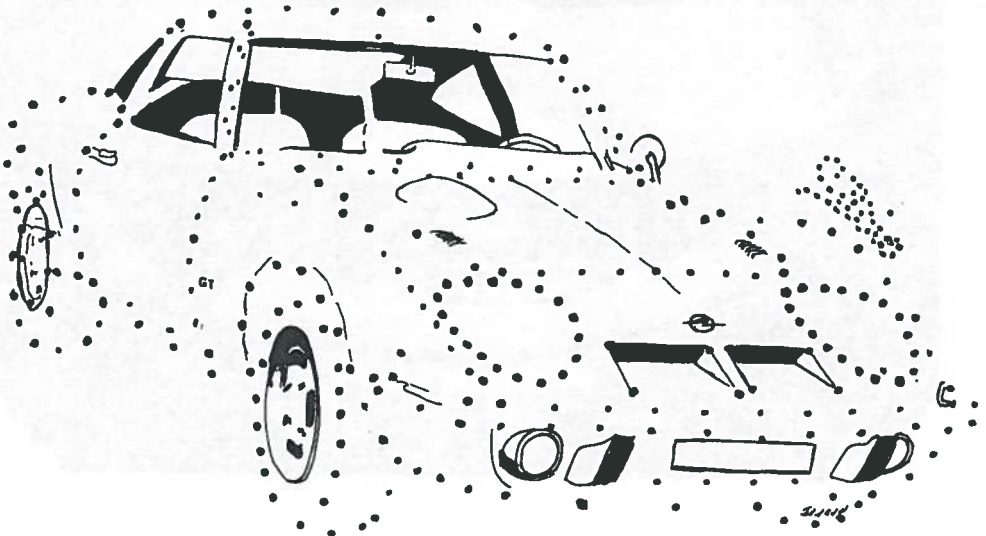
Meine spezialität:
Hochzeitsreportagen



LA CAVE BORDELAISE

Roger Bischof

Gersti & Wehrle AG Obstgarten CH-8136 Gattikon
Tel. 01/720 68 17 Fax 01/720 72 35 P. Tel. 01/721 22 60





FDP-Präsident Franz Steinegger lehnt Radikalkur ab.

Nationalrat Franz Steinegger über Bundesrat Cottis Pläne



Flavio Cotti will 1995 nur noch Kat-Autos zulassen.

«Autos ohne Kat verschrotten – ein Unsinn!»

VON THOMAS SUREMANN

BERN – 500 000 Autos ohne Katalysator möchte Umweltminister Flavio Cotti bis 1995 schlicht und einfach verschrotten lassen. Der Bundesrat wird sich heute erneut mit dieser Idee befassen. Als «Unsinn» taxierte FDP-Parteipräsident Franz Steinegger die Extremforderung schon jetzt gegenüber BLICK.

Alles spricht dafür, dass der Vorschlag demnächst beerdigt wird – vom Gesamtbundesrat.

Zu gross sind die rechtlichen, sozialen und politischen Bedenken gegen diesen umweltpolitischen Kraftakt. Selbst Umweltschützer lehnen ihn ab. Sogar der grüne Verkehrsclub der Schweiz (VCS) stuft die Idee als «nicht sehr gut» ein.

Da mit der CO₂-Steuer die Automobilisten ohnehin dereinst mit zusätzlichen Umweltabgaben

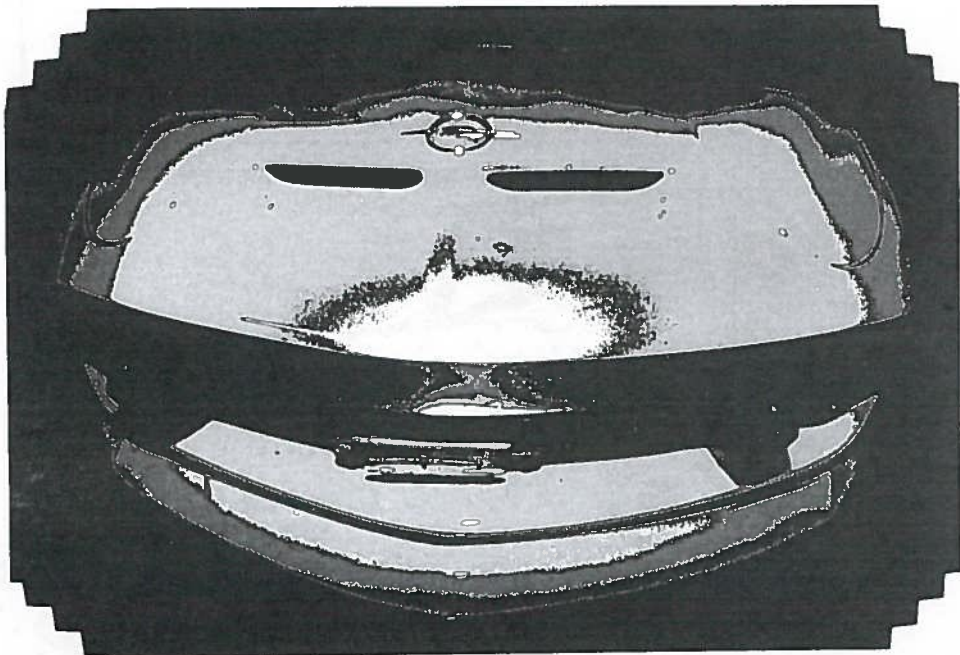
belastet werden, fürchten viele Politiker, dass bald einmal die Reizschwelle überschritten sein wird.

FDP-Parteipräsident Franz Steinegger ist sich der Luftreinhalt-Problematik voll auf bewusst. Trotzdem meint er: «Das schlagartige Verbot aller Autos ohne Katalysator ist ein Unsinn. Diese Autos müssen mit sanftem Druck, nicht mit holzhammerartigen Verbotsen aus dem Verkehr gezogen werden.»

Steinegger denkt an steuerliche Anreize: Die Besitzer von Kat-Autos sollen privilegiert, die anderen stärker zur Kasse gebeten werden.

Steinegger ist allerdings nicht sehr optimistisch, dass eine derartige Lösung auf breite Zustimmung stossen würde. «Im Kanton Uri sollten ja die Nicht-Katalysator-Autos mit einer zusätzlichen Abgabe belastet werden. Das Kantonsparlament lehnte dies aber ab.»

Blick 27.02.1991



FARZEUGMARKT

ABZUGEBEN *****

- Verschiedene Opel GT INFORMATIONS-Büchlein
wer Interessiert ist, soll sich bei den nächsten
Club-Ausflügen, an den Präsidenten Pesche wenden.
- Ein einzelner Schroth Hosenträgergurt, rot, neu.
* Silvio Tanner Tel. 056 / 71 15 86

ZU VERKAUFEN *****

- Sehr gut erhaltener Opel GT 1900 AL, orange,
Jg. 20. März 1969, Km 135'000, Austauschmotor
ca. 60'000 km.
Das Fahrzeug war immer garagiert.
Preis auf Anfrage.
* Soltermann Tel. 031 / 82 19 70
- Verkaufe Opel GT/J ab Platz, für Bastler,
Verhandlungspreis Fr. 1'200.-
* Robert Forster Tel. 061 / 88 33 74

- Billig abzugeben:
GT-Originalteile: 1 Auspuffanlage mit Kollektor,
1 Vordere Blattfeder, 2 Blinkergläser weiss(1+r)
1 Solex-Registervergaser.
GT-Ausrüstungsteile: 2 Teppiche antrazit (1+r),
1 automatische Antennenanlage.

- gesucht:
1 Abdeckglas für Kabinenbeleuchtung.
* Peter Bresch Tel. 01 / 858 20 08

JAHRESBERICHT 1991

Wie schnell doch die Zeit vergeht. Es ist mir, erst noch sei ich am studieren gewesen, was ich in meinem ersten Jahresbericht schreiben soll und schon muss ich mir Gedanken machen, wie mein zweiter ausschauen soll.

Es ist beileibe nicht so einfach, immer wieder etwas neues zu schreiben. Sei es für den Jahresbericht, oder zum Beispiel auch für die Einladungen an unsere Treffen.

Der Mensch ist leider so ein Wesen, er will immer etwas neues sehen und hören. Keine Regel ohne Ausnahme.

Was die Gesundheit unserer Club - Mitglieder angeht, kann ich erfreulicherweise sagen, dass mir keine Meldungen von schwereren Krankheiten zu Ohren gekommen sind, oder dass ich sogar von einem Todesfall berichten müsste. Das ab und zu jeder seine "Prästeli" hat, muss ich hier sicher nicht noch speziell erwähnen.

Wenn ich schon von den Mitgliedern spreche, können wir noch schnell einen Blick auf den Bestand werfen. Bis zum heutigen Datum sind wir genau 91 A - Mitglieder. Somit ist wieder ein ganz kleiner Rückgang um 1 Mitglied zu verzeichnen. Wenn der Rückgang nie grösser ist, könnt Ihr selber ausrechnen, wie lange unser Club noch besteht. So über den Daumen gesehen darf ich sicher behaupten, dass die wenigsten von uns bei der Auflösung noch Zahnschmerzen hätten.

Sicher kann man sagen, dass die letzte GT - Saison sicher wieder ein kleiner Erfolg war. Denn die Anlässe waren wieder gut bis sehr gut besucht. Am meisten Personen waren beim Ausflug ins Appenzellerland. Und dies trotz den essbaren "Wasserwürsten." Manchmal wären es noch mehr, gibt es doch tatsächlich solche, die melden sich für den Ausflug an und vergessen dann prompt zu kommen.

Zu Hochzeitsbegleitungen durften wir letztes Jahr nicht allzuviel ausrücken, es waren lediglich Susanne und Detlev Junker die den Sprung in den Ehehafen wagten.

Hier nochmals vielen Dank, für die Spende in die Clubkasse.

Im Gegensatz dazu hat es mehr Geburten zu vermelden.

Am 12.Mai 1990 kam die Tochter von Rahel und Armin Fritsche namens Fabienne zur Welt.

Am 23.Oktober gab es bei unserem " Vice " Nachwuchs. Die Tochter wurde auf den Namen Stefanie getauft.

Der 26.Februar werden Jacqueline und Hanspeter Bärtschi in bester Erinnerung behalten. Sie wurden damals Eltern Ihrer Tochter Jennifer.

Der Sohn mit dem Namen Christoph, von Charlotte und Fritz Unternährer wurde am 31.März geboren.

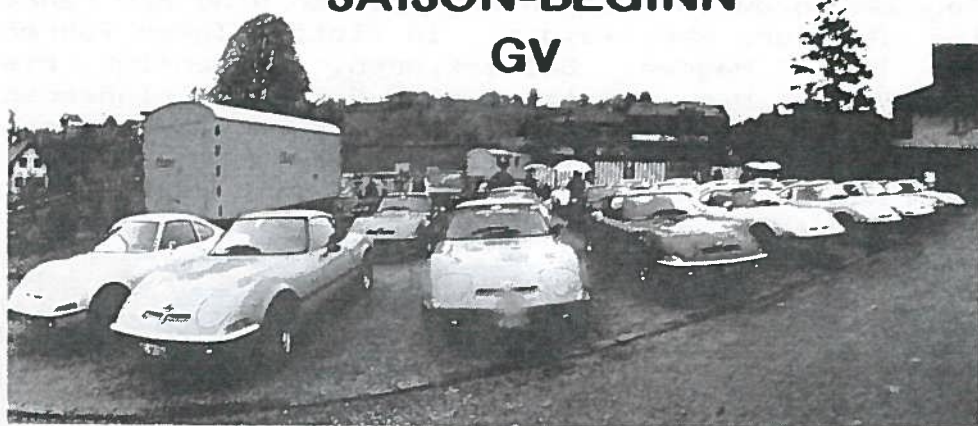
Zu guter letzt kann ich noch sagen, dass es doch noch Folgen haben kann, wenn der Präsident zu seiner Frau unter die Bettdecke schlüpft. Das Ergebnis dieser Nacht kam neun Monate später am 22.März auf die Welt. Es ist ein Stammhalter dem wir den Namen Ronny gaben.

Nach all den Zahlen und Fakten, ist es mir ein Anliegen, allen recht herzlich zu danken die in irgend einer Weise mitgeholfen haben, an unserem ganzen Clubleben.

Ich hoffe, wir werden wieder eine schöne Saison erleben, dazu wünsche ich Euch allen, alles Gute.

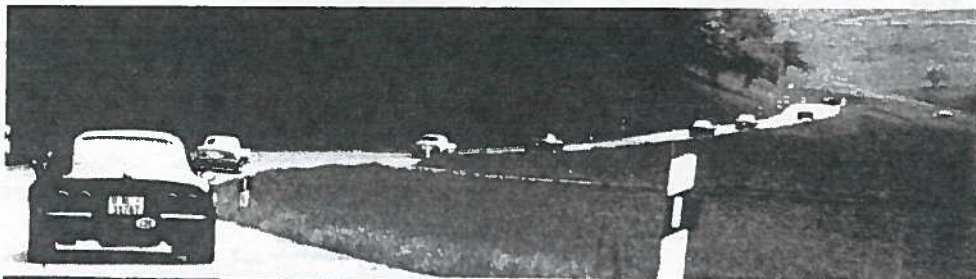
Euer Präsident : P.Thöni

SAISON-BEGINN GV



Wie alle Jahre freut sich jeder Sleepy, wenn er nach der langen Winterpause wieder aus der Garage geholt wird.

Leider war das Wetter nicht so einladend, aber es machte uns "gwunderig" was Kurt für eine schöne Strecke für uns vorbereitet hat.



So trafen wir uns pünktlich um 15.30 Uhr bei der Raststätte Windrose in Pratteln. Nach einer kurzen Begrüssung durch unseren Präsidenten ging die Fahrt los Richtung Rheinfelden. In flottem Tempo fuhren wir über Magden, Gelterkinden, Rothenfluh bis Schupfart. Wir genossen die Schönen, blühenden Felder, nur eben mit etlichen Regentropfen oder manchmal sogar Schneeflocken. Beim Restaurant Schwert parkierten wir unsere GT's, wo nun doch 21 Sleepy's zusammen kamen.

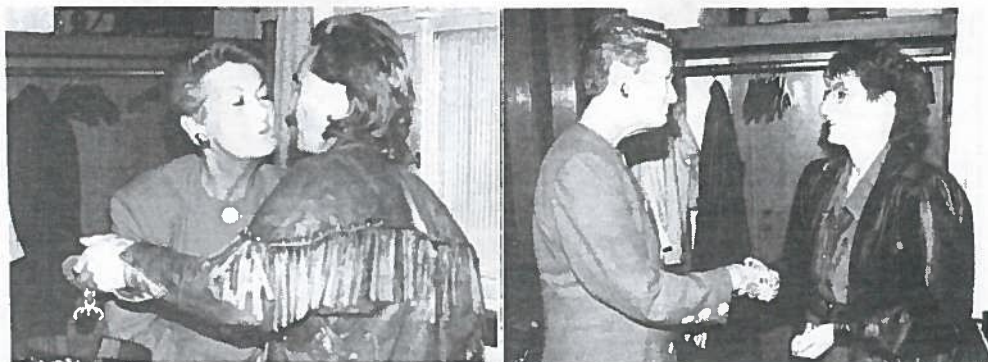


Nach einer kurzen Erfrischung begann die GV 90/91. Die verschiedenen Traktanden gingen rasch und ohne spezielle Ueberraschungen über die Bühne. Leider hat unsere Sekretärin Elisabeth demissioniert. Nachdem sich fast alle um den freien Posten rissen, wurde Rosmarie einstimmig gewählt. Für Ihren tollen Einsatz im Vorstand erhielt Elisabeth ein schönes Geschenk aus Holz mit Bauernmalerei. Bei den übrigen Vorstandsmitgliedern gab es keine Veränderungen. Der Vorschlag, einen Ausflug mit Behinderten zu veranstalten, löste eine grosse aber positive Diskussion aus. Die Idee wurde von den meisten begeistert angenommen.

Nach einer kurzen Verschnaufspause im Freien stürzten wir uns hungrig auf ein feines Abendessen. Bei Kaffee und Dessert wurde wieder viel erzählt und diskutiert; nach und nach gingen dann alle zufrieden nach Hause.

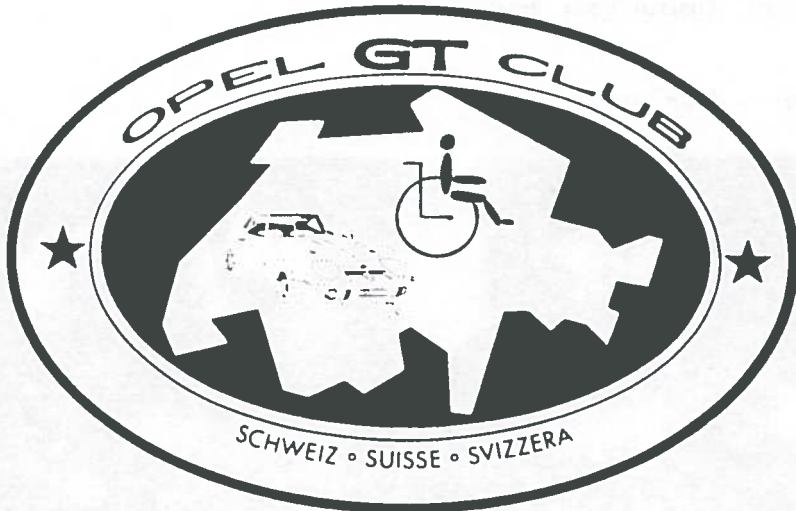
Trotz des Wetters wurde es ein toller Tag, wofür wir uns bei allen Organisatoren und Mithelfern herzlich bedanken möchten.

Esther + Mario




8. SEPTEMBER 1991

HERBST-AUSFLUG

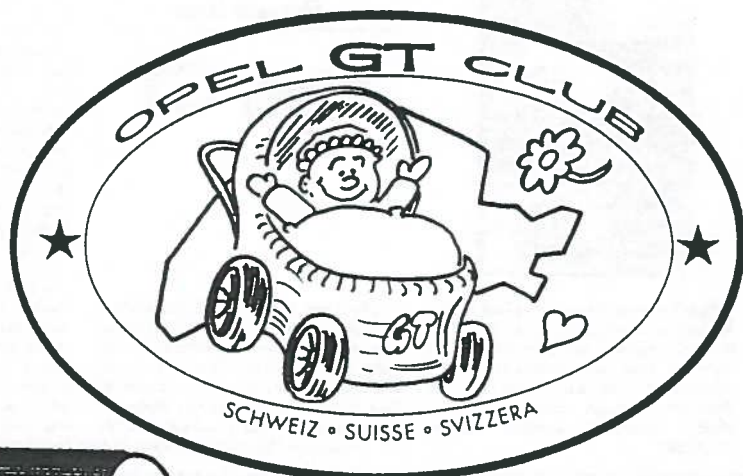


700 Jahr-Feier

Zu diesem Anlass, möchten
auch wir „der Opel GT-Club“
etwas  beitragen, und uns
einen Tag im Jahr im September
um Behinderte kümmern, so
dass es für jeden Beteiligten
ein unvergessliches Erlebnis wird.
Also wir rechnen mit Eurer Mithilfe.

See you! Gino + Bea

WIR GRATULIEREN ZUR GEBURT



26. Februar 1991

Jennifer Bärtschi
3450 g schwer
50 cm gross

Tochter von
Jacqueline + Hanspeter
Bärtschi-Utz

22. März 1991

Ronny Thöni
2900 g schwer

Sohn von
Irène und Peter
Thöni

31. März 1991

Christoph Unternährer

Sohn von
Charlotte und Fritz
Unternährer



Der alte Test

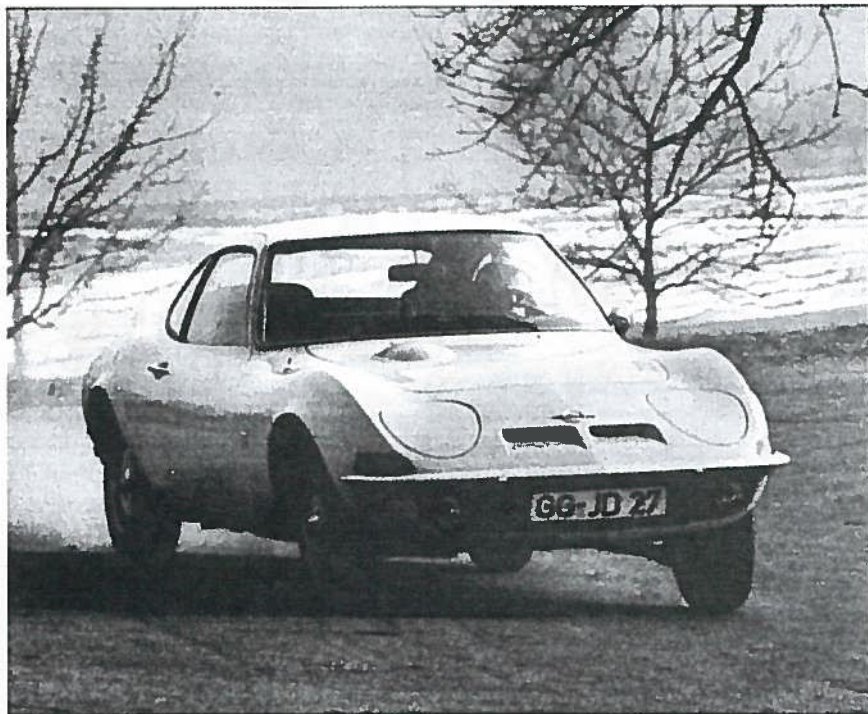
Opel GT

Das hat es in Rüsselsheim und all den Opel-Vertretungen weit im Land noch nie gegeben: ein Auto, nur 123 cm hoch und ganz ohne Kofferraum. „GT“ steht drauf, und das spricht sich im Detroit-Hessisch nicht, wie sonst üblich, „Geh-tee“, sondern schlicht „Tschidih“.

Die Sache hat eine lange Vorgeschichte. Auf der Frankfurter Automobilausstellung 1965 – es ist schon beinahe nicht mehr wahr – stellte Opel ein Show-Auto aus, einen Traum der Stylisten. Man ging um das Ding herum und erfreute sich daran. An Serienfertigung sei nicht gedacht, hieß es. Aber im tiefsten Herzenskammerlein dach-

ten sie doch daran, die Stylisten ebenso wie die Techniker. Sie bastelten weiter, und irgendwann wurde der große Entschluß dann tatsächlich gefaßt. Nun aber vergingen Monate und Jahre, denn ein Produktionsgigant wie Opel kann nicht einfach von heute auf morgen einen Sportwagen ausspucken. Man hat einen Ruf zu verlieren, und deswegen sind lange Versuchsreihen und Vorbereitungen nötig, bis ein völlig neuer Typ auf den Rädern steht. Die Karosseriefertigung wurde außer Haus vergeben: an die französische Karosseriefirma Brissoneau & Lotz.

Daß Opel hier überhaupt über seinen Schatten gesprungen ist, dürfte dem Streben nach mehr sportlichem Haus-Image zu danken sein. Denn ein großes Geschäft kann der GT kaum werden – mit dem gleichzeitig erschienenen Ford Capri läßt er sich, weil viel teurer, nicht auf eine Stufe stellen. Der Capri ist ein – gut auf dem Markt platziertes – sportliches Massenauto, das in der üblichen Brötchenbäckermanier in großen Stückzahlen vom Band purzelt



Die Rüsselsheimer wollen weg vom biederen Image. Optisch präsentiert sich der GT als reinrassiger Sportwagen. Die Anlehnung an die Corvette ist unübersehbar

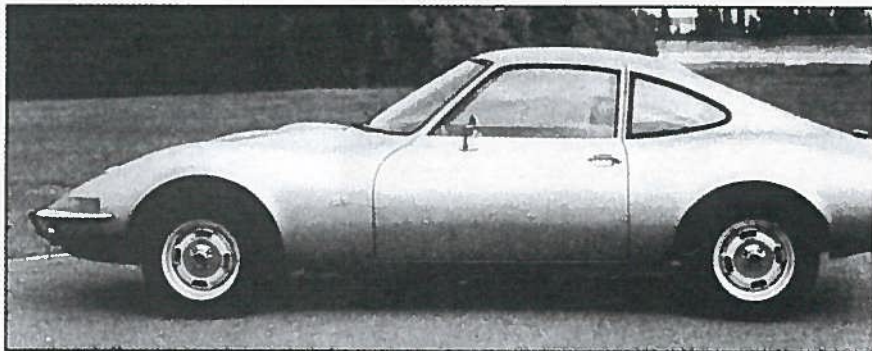
Foto: Weichmann

und entsprechend billig verkauft werden kann. Im GT dagegen steckt ein Stückchen – beinahe rührender – Auto-Enthusiasmus, der aufgrund der besonderen Verhältnisse verwirklicht werden konnte. Aber es ist auch nicht richtig, den GT nur zu belächeln. Daß Opel wirklich einmal ein Auto ohne Kofferraum und ohne Chromgrill baut – das ist wirklich ein Ereignis.

Der Preis des GT zwingt dazu, korrekte Vergleiche mit anderen Sportwagen anzustellen. Würde er die Hälfte kosten, dann wäre er auf jeden Fall ein herrlicher Spaß. Aber für über 10 000 Mark kriegt man schon ganz gute Autos, und da ist es unumgänglich, die Details ein wenig näher anzuschauen.

Die größte Attraktion des GT ist ohne Zweifel seine Karosserie. Denn Stylisten der Detroit School denken von außen nach innen, während europäische Sportwagenbauer erst als zweiten Schritt darangehen, die wohlverwogene Konstruktion mit einer Hülle zu umgeben.

Macht in jeder Position eine gute Figur. Allerdings bietet der GT wenig Auto für viel Geld. Nur im Kaufpreis fährt er der Konkurrenz davon



Zwar wäre die Karosserieform des GT im Wettbewerbssport schon ein alter Hut – heute dominiert der Mittelmotor –, aber auf der Straße zieht sie noch. Der lange Vorderwagen – vor dem Kühler noch 99 Zentimeter – senkt sich beinahe bis auf die Fahrbahn herunter, und das Abrießheck macht jedem klar, daß hier in der Frage des Luftwiderstandes unerbitlich Ernst gemacht wurde.

Was Puppenmütter bei ihren Lieblingen durch Wechsel von der waagerechten in die senkrechte Lage bewerkstelligen, erreicht man beim Opel GT durch Bewegun-

gen eines mächtigen Hebels am Mittelstange: Die Schlaufaugen öffnen sich. Für das umstehende Publikum ist das ein unterhaltsames Spiel, der GT selbst wird dadurch froshäutig und verliert einige km/h Spitze. Damit man nicht jedesmal vor dem Lichthuben den Mechanismus in Gang setzen muß, wurden unter der Stoßstange zwei zusätzliche Fernlicht- und Blinkscheinwerfer installiert. Mit dieser Scheinwerferverteilung ist den deutschen und amerikanischen Vorschriften Genüge getan. Die Reichweite des Lichtes befriedigt, trotzdem sind Nachtfahrten kein reines Vergnügen, weil man sehr tief sitzt und sich mit Spiegelungen in der stark geneigten Windschutzscheibe abfinden muß.

Der Innenraum wurde von vornherein nur für zwei Leute bemessen, die hinter ihrem Rücken auf einer flachen Ablage noch einiges Gepäck verstauen können. Auch Kinder finden es abenteuerlich, kurzzeitig dort zu hocken, aber das gelingt ihnen nur, wenn sie das schulpflichtige Alter noch

entsprechende Gymnastik-Demonstration vollführen muß, setzt dem Alter und der Gelenkigkeit von GT-Benutzern gewisse Grenzen. Als Erleichterung erweist es sich, daß die Türen weit ins Dach gezogen wurden. Der Kopf braucht nicht – wie bei anderen niedrigen Autos – seitlich verrenkt zu werden, sondern kann die Kabine nach schräg oben verlassen.

Das Lenkrad erhielt sportlich-kleine Abmessungen, wobei wohl auch die Notwendigkeit mitspielte, genügend Platz für die Beine zu schaffen. Die Füße müssen in einen schmalen Schacht eingefädelt werden, aber wenn man sitzt, dann sitzt man gut und hat auch genügend Sitz- und Lehnenverstellbarkeit zur Verfügung. Die meisten Schalter und Hebel sind gut plaziert, ausgenommen der Choke beim 1100, der nur mit Fingerverrenkungen zu betätigen ist.

In der Instrumentierung war Opel freigiebig – allerdings nur beim 1900. Die Besitzer des 1100 müssen auf das Vergnügen verzichten, die Batterieladung in Ampere

nicht erreicht haben. Die Sitzlehnen wurden nach oben verlängert und können dadurch im Unfall-Falle die Wirkung eines Auffangpolsters ausüben. Als normale Kopfstützen dagegen sind diese Verlängerungen unbrauchbar, weil sie zu stark nach hinten geneigt wurden. Um wirksam zu heizen und zu entfrosten, muß man die sehr laute 2. Gebläsestufe einschalten. Entsprechend problematisch ist die Frischluftzufuhr bei heißem Wetter.

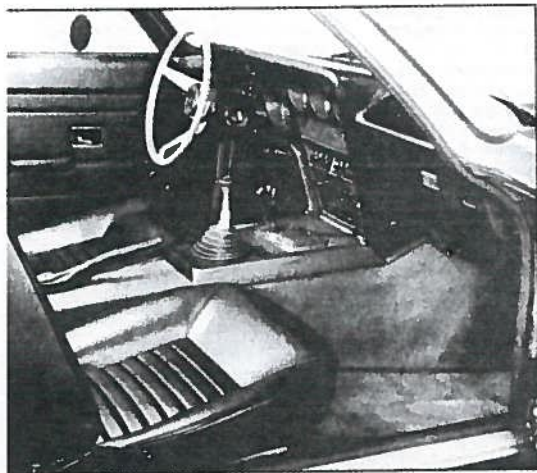
So knapp es auch sonst zugeht: Für Fahrer und Beifahrer wurde viel Platz spendiert. Lange Beine und hochragende Frisuren lassen sich gut verstauen – lediglich die Tatsache, daß man sich in eine fast liegende Position bringen und beim Aussteigen eine

und den Öldruck in atü ablesen zu können. Auch die elektrische Uhr und einige andere Attraktionen werden ihnen vorenthalten: Der 1100 hat kleinere Reifen (155 statt 165), vereinfachte Räder, weniger Chrom an den Seitenfenstern und keine Bodentepiche. Aber das fällt kaum auf – in der äußeren Anziehungskraft tut es der 1100 genauso. Zumal Opel so klug war, den gleichen bis 240 km/h reichenden Tacho einzubauen. Das sind zwar 80 km/h mehr als die echte Höchstgeschwindigkeit – aber das braucht man ja den um das Auto herumstehenden Bewundern nicht zu sagen. ▷

Der GT fand vor allem im Ausland viele Freunde. 85 Prozent der Produktion gingen in den Export

Mit dem 1100 cm³-Motor ist es zwar gelungen, den Preis des GT auf rund 10 800 Mark herunterzudrücken, aber dem Ansehen des sportlichen Opel-Gefährts ist dieser Motor nicht gerade zuträglich. In der Beschleunigung wird er von Autos wie dem Fiat 124 S oder dem Ford Escort GT, die nur etwas mehr als die Hälfte kosten, hoffnungslos abgehängt, in der Höchstgeschwindigkeit liegt er, dank strömungsgünstiger Form, günstiger als sie – aber nur wenige km/h.

PS das Mindestmaß dessen erfüllt, was man in solch einem Auto an Leistung erwartet. Die Beschleunigung verbessert sich auf 11 Sekunden von 0 auf 100. Zwar erwartet man von echten Sportwagen weniger als 10, aber mit sportlichen Coupés und schnellen Mittelklasse-Limousinen vermag der 1900 mitzuhalten. In der Spitze liegt er mit 186,5 km/h günstig – hier machen sich die strömungsgünstige Form und der flache Querschnitt deutlich bemerkbar. Sie sorgen auch für ein



Als Zweisitzer bietet der GT erstaunlich viel Platz. Alle Bedienelemente sind vom Fahrersitz aus gut zu erreichen. Das kleine Lenkrad und der kurze Schaltknäppel unterstreichen die sportliche Note

Einstweilen herrscht noch der Überraschungseffekt vor: Alle machen erschreckt und respektvoll Platz, wenn sie einen GT kommen sehen. Aber es ist ganz aussichtslos, die etwa von einem Ford 20 M oder einem BMW 1800 freundlicherweise gegebenen Vortritts-Chancen mit dem 1100 auszunutzen – die tatsächliche Kraftreserve ist eben nur diejenige eines Opel Kadett.

Daran ändert auch der subjektive Eindruck nichts, in einem schnellen und sportlichen Fahrzeug zu sitzen. Der Motor dreht fleißig und hört sich sportlich-kernig an, nur kommt dabei nicht viel heraus. Man kann bis über 6000 U/min die Gänge ausfahren und bringt es trotzdem von 0 auf 100 km/h nur mit Mühe auf knappe 18 Sekunden. Das ist für einen Sportwagen nach heutigen Maßstäben eine glatte Unmöglichkeit.

Der 1,9 Liter-Motor vermag die Reputation des GT herauszureißen, weil er mit 90

relativ gutes Beschleunigungsvermögen im oberen Geschwindigkeitsbereich: Über 130 legt der 1900 auf der Autobahn noch kräftig zu. Stärker motorisierte, aber nicht so wind-schlüpfige Autos haben mehr Mühe, sich an ihre Höchstgeschwindigkeit heranzutasten. Man sieht dieses Plus des GT gut an der steil nach oben führenden Beschleunigungskurve.

Schnelle Autobahnfahrt ist es denn auch, was im GT 1900 am meisten Spaß macht. Hier reagiert er willig auf jede Gaspedalbewegung, hier läuft er schnurgerade aus und verhältnismäßig leise. Im unteren Bereich hat der 1900 viel mehr Leistung zu bieten als der 1100, aber dafür fehlt ihm die sportliche Laufcharakteristik: Er dreht nicht ganz so uhrwerksartig hoch und bleibt der zivile „Bauermotor“, als den man ihn vom Rekord her kennt. Mit zünftigen Zweinockenwellenmotoren kann man ihn nicht vergleichen – aber dafür hat er den Vorzug einer voraussichtlich langen Lebensdauer und billiger Reparaturen.

Der Opel GT heute

Zwischen 1968 und 1973 fertigte Opel insgesamt 103 463 Exemplare des Modells GT. Nur 3573 Exemplare erhielten den 1,1 Liter-Motor mit 60 PS, der Rest kam mit der 90 PS starken 1,9 Liter-Maschine auf den Markt. 10 760 Stück davon waren abgemagerte GTI-Versionen.

Rund 85 Prozent der Produktion gingen in den Export, immerhin 70 222 Stück nach USA. Hierzulande waren Ende 1987 noch 6493 Opel GT für den Straßenverkehr zugelassen, noch einmal halb so viele dürften in Scheunen und Garagen auf ihre Wiederrückführung warten.

Der größte Teil der noch vorhandenen GT befindet sich nicht mehr im Originalzustand. Die meisten Wagen haben Plastik-Anbauten, Leichtmetallräder oder getunte Motoren. Für ein mittelmäßiges, nicht ganz original erhaltenes Exemplar sind heutzutage etwa 6000 bis 8000 Mark anzulegen. Erstklassige Wagen in Original-Zustand erzielen bis zu doppelt so hohe Preise.

Die Ersatzteil-Situation ist befriedigend. Viele mechanische Teile gibt es noch bei Opel-Händlern. Die meisten Blechteile sind jetzt (aus Nachfertigungsaktionen) erhältlich. In der Präzision kommen die nachgepressten Blechteile jedoch nicht immer an die Original-Blechteile heran, dafür sind sie in der Regel nur halb so teuer (Beispiel: Kotflügel vorne als Nachfertigung rund 700 Mark, als Originalteil rund 1500 Mark). Auf Opel GT-Teile spezialisiert hat sich beispielsweise die Firma Parsget GmbH, Lilienthalstraße 5, Lilienthal-Firmenpark, 6904 Eppelheim, Telefon 06221/762025. Bei allen Opel GT-Fragen helfen auch die Clubs weiter. Nahezu alle deutschen Opel GT-Clubs haben sich in zwei überregionalen Verbänden zusammengeschlossen: Dachverband der Opel GT-Clubs in Deutschland e. V., Thomas Jessat, Schmidtstraße 13, 2000 Hamburg 13, Telefon 040/2006871 und Opel GT-Club Deutschland e. V., Ulrich Paternoga, Halter 9, 2849 Halter-Visbek 1, Telefon 04447/7229.

Im Test überraschte der 1900 durch einen günstigeren Verbrauch als der 1100, denn der kleine Motor ist leistungsmäßig so überfordert, daß er zumeist im unwirtschaftlichen oberen Leistungsbereich laufen muß. Er ließ durch seine beiden Vergaser bis zu 16 Liter/100 km hindurchlaufen und brauchte im Schnitt 13,5, während der 1900 (mit einem Registervergaser) nicht über 14,5 Liter kam und sich im Schnitt mit 12,4 begnügte. Keiner der beiden Motoren hält ganz, was das Äußere des Wagens verspricht, aber der 1900 wird wenigstens annähernd den heutigen Sportwagen-Ansprüchen gerecht.

Der Werks-Beauptung, nur fliegen sei schöner, läßt sich beim 1100 auch entgegen-

Technische Daten und Meßwerte

Opel GT

MOTOR

(Werte für 1900 in Klammern)

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung \times Hub 75 \times 61 (93 \times 69,8) mm, Hubraum 1078 (1897) cm³, Verdichtungsverhältnis 9,2 (9,0); 1. Leistung 60 (90) PS bei 5200 (5100) U/min, spezifische Leistung 55,7 (47,4) PS/liter, maximales Drehmoment 8,5 (14,9) kg bei 3800 (2500) U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 5200 (5100) U/min 10,6 (11,9) m/s, 3/5-fach gelagerte Kurbelwelle, seitliche (obenliegende) Nockenwelle, aber Stoßstangen und Kipphebel betriebe hangende Ventile, Wasserpumpe mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 4,7 (6,0) Liter, Drückumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Olinhalt Motor 2,75 (3,0) Liter, 2 Solex Fallstromvergaser 35 PDSI-2 (1 Solex Fallstrom-Registervergaser 32 DDTA-4), mechanische Kraftstoffpumpe, 50 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 36 (44) Ah, Drehstromlichtmaschine 336 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung.

Untersetzungen (in Klammern Gesamtersetzung): I, 1,1 Liter (1,3, 867 (15,043)), II, 2,215 (8,016), III, 1,432 (5,87), IV, 1,0 (3,89), R, 3,9 (15,171), 1,9 Liter (1,3, 428 (11,792)), II, 2,156 (7,417), III, 1,366 (4,699), IV, 1,0 (3,44), R, 3,317 (11,41), Olinhalt Getriebe 0,6 (1,1) Liter, Differential 0,65 (1,1) Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Querblattfeder (a.W. Stabilisator), hinten Strarrach mit Zentralfeder an Längslenkern und Schraubenfedern, Panhardstab (a.W. Stabilisator), vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer (bei 1,9 Liter-Motor hinten Gasdruckstoßdämpfer), Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Zweierkreissystem, Bremskraftverstärker, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 J \times 13, Gürtelbremse 155 SR 13 (165 HFR 13), Abrollumfang 1755 (1803) mm, Luftdruck 1,6 (1,8) (1,8 E, 1,8) atü.

ABMESSUNGEN

Radstand 2431 mm, Spur vorn/hinten 1254/1278 (1254/1284) mm, Außenmaße 4113 \times 1580 \times 1225 mm, Innenbreite vora 1210 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 870 mm, Sitztiefe vorn 525 mm, Wendehöhe

kreis links 10,8 m, rechts 10,9 m, 3 Lenkardrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

1,1 Liter: Eigengewicht vollgetankt 870 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1055 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 114,8 kg PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 17,3 kg PS, 1,9 Liter: Eigengewicht vollgetankt 975 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1160 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 10,8 kg PS, bei Belastung mit 170 kg 12,7 kg PS.

FAHREINSTELLUNG

Hochstgeschwindigkeit 157,0 (186,5) km/h (entsprechende Drehzahl 5800 (5925) U/min) Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

	1,1 Liter	1,9 Liter
0-40 km/h	3,8	2,7
0-80 km/h	11,6	7,6
0-100 km/h	17,7	11,0
0-140 km/h	46,8	22,6
0-160 km/h	-	32,8
1 km mit steh. Start	38,1	32,2

Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h)

40 bis 80 km/h	20,5	12,2
40 bis 120 km/h	47,1	24,8
40 bis 160 km/h	-	46,0
1 km ab 40 km/h	44,1	36,8

Geschwindigkeitsbereiche (Grenzwerte)

I. Gang	bis 43 (54) km/h
II. Gang	16 (15) bis 75 (86) km/h
III. Gang	28 (26) bis 125 (135) km/h
IV. Gang	41 (39) bis 165* (187) km/h
* theoretischer Wert	
Tachometer-Vorellung	5 ⁰⁰

INSENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	55	54	Phon (dB A)
I. Gang	63	43	(54) km/h
Bei 50 km/h	69	65	Phon (dB A)
Bei 80 km/h	77	70	Phon (dB A)
Bei 100 km/h	78	74	Phon (dB A)
Bei 120 km/h	82	76	Phon (dB A)
Bei 140 km/h	84	80	Phon (dB A)
Bei 160 km/h	-	82	Phon (dB A)
Bei 180 km/h	-	85	Phon (dB A)

VERBRAUCH

(Superbenzin)

Opel GT 1100		
Autobahn ca. 115 km/h	10,8 l	100 km
Autobahn ca. 140 km/h	15,7 l	100 km
Landstraße ca. 65 km/h	11,2 l	100 km
Landstraße ca. 85 km/h	15,3 l	100 km
Kurzstrecke	11,5-14,5 l	100 km
Testverbrauch	13,5 l	100 km

Opel GT 1900

Autobahn ca. 120 km/h	11,1 l	100 km
Autobahn ca. 155 km/h	14,2 l	100 km
Landstraße ca. 75 km/h	10,6 l	100 km
Landstraße ca. 90 km/h	13,4 l	100 km
Kurzstrecke	12,0-14,0 l	100 km
Testverbrauch	12,4 l	100 km

WARTUNG

Inspektion	alle 10 000 km
Kontrolldienst	alle 5 000 km
Ölwechsel	alle 5 000 km

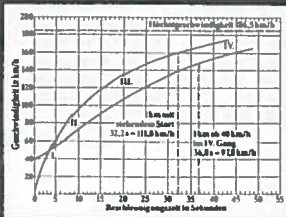
Hersteller: Adam Opel AG, Russelsheim

halten, daß die Möglichkeiten des Getriebes bei 115 km/h im III. Gang reichlich früh erschöpft sind. Schaltet man, was durchaus sportwagenlike und wegen der schwachen Beschleunigung auch wünschenswert ist, bei 130 in den III. Gang zurück, dann scheidet die Drehzahlmessernadel derartins unerlöse, daß man es nie wieder tut. Der 1900 ist immerhin so übersetzt, daß man sich das leisten kann, und angesichts seiner Elastizität tun es die vier Gänge ganz gut. Der 1100 dagegen bräuchte als Äquivalent für seine Schwachbrüstigkeit wenigstens ein Fünfganggetriebe. Mit den auf Wunsch lieferbaren kürzeren Hinterachsübersetzungen werden die Gangbreite noch kürzer.

Sportlichen Ansprüchen schon besser gewachsen ist die Lenkung – nicht nur wegen des kleinen Lenkraddurchmessers, sondern auch wegen der direkten Übersetzung und der exakten Lenkbarkeit. Man hat damit das Auto gut in der Hand. Weiteres tragen die Bremsen zur Fahrsicherheit bei – obwohl nicht groß dimensioniert, erwiesen sie sich als standfest und gleichmäßig in der Wirkung. Sie wurden mit einem Verstärker versehen, die Hebelhandbremse wirkt auf die hinteren Trommelbremsen und erfüllt auch an alpinen Steigungswinkeln einwandfrei ihren Zweck.

Betrachtet man den GT mit Röntgenaugen, dann zeigt sich, daß bei ihm der Motor hinter der Vorderachse angeordnet wurde. Diese Bauweise gilt bei Limousinen als veraltet, weil zuviel Länge verschrenkt wird. Bei zweisitzigen Sportwagen dagegen hat sie einen tieferen Sinn: Der Schwerpunkt rückt näher an die Wagenmitte heran und liegt zugleich tiefer. Außerdem wird Gesamthöhe eingespart. Dieses Konzept hat viel Ähnlichkeit mit dem heute aktuellen Mittelmotor, ein Unterschied besteht lediglich darin, daß der Motor etwas vor der Wagenmitte liegt und daher die Gewichtsbelastung der angetriebenen Hinterräder nicht ganz so optimal ist. Der Platz bleibt ebenso knapp wie beim Mittelmotor: Der Motorschiebt sich in den vorderen Fußraum, unmittelbar hinter den Sitzen beginnt der Bereich der Hinterachse. Da großer Heck-Überhang bei Sportautos nicht wünschenswert ist, läßt sich ein Kofferraum schlecht unterbringen. Opel verzichtete auf ihn und brachte im hinteren Wagenteil nur den Tank unter.

In der Gewichtsverteilung bietet dieses Konzept alle Voraussetzungen für gute Fahreigenschaften. Auf der Straße bestätigt sich das unter der Voraussetzung, daß



Der GT ist ein klarer Erfolg der Stylisten. Hier zählt mehr Schein als Sein

es sich um eine gute Straße handelt: Der GT läßt sich dort problemlos dirigieren, er erfordert keinen großen Kraftaufwand in der Lenkung und keine jener besonderen Maßnahmen, mit denen ausgeprägte Über- oder Untersteuerer zum Einhalten der Fahrtrichtung veranlaßt werden müssen. Mit anderen Worten: Sein Fahrverhalten ist neutral. Einen deutlichen Gewinn an Handlichkeit und Kurvenfestigkeit bringen die Querstabilisatoren, die Opel gegen den geringfügigen Mehrpreis von 54 Mark anbietet. Ohne sie fühlt sich der Wagen ein wenig schwammiger an und bedarf größerer Lenkradbewegungen.

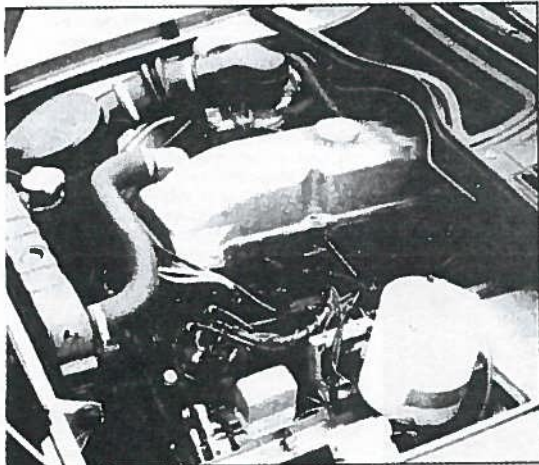
Daß Opel die Stabilisatoren nicht von vornherein einbaut, dürfte weniger auf Sparsamkeit als auf den verständlichen Wunsch zurückzuführen sein, den Insassen wenigstens ein Minimum an Komfort zukommen zu lassen. Unter den künftigen GT-Besitzern werden sich nicht wenige befinden, die noch nie eine Kurve in der Nähe ihrer Grenzgeschwindigkeit durchfahren

haben und sich auch durch den GT nicht zu solchen Wagnissen verleiten lassen. Weit stärker als das Driftgefühl ist bei solchen Automobilisten das Empfinden für Fahrbahnstöße ausgebildet, und Stabilisatoren pflegen nun einmal die Federung zu ver härten. Im GT befinden sich zwischen der starren Kadett-Achse und den Sitzflächen der Insassen nur einige Zentimeter, und selbst bei der weichsten Federungs-Ausführung sind alle größeren und kleineren Fahrbahn-Erhebungen deutlich zu spüren.

Wären Europas Straßen durchweg gepflegte Pisten, dann würde man die Härte nicht so empfinden. Aber auf den mehr oder weniger gut geflickten Frostaufbrüchen, die bei uns normal sind, empfindet man den GT als ausgesprochen unkomfortabel. Auch die Gasdruck-Stoßdämpfer, die im 1900 eingebaut werden, vermögen den Mangel an leichtem Ansprechen und Federweg nicht zu verdecken. Es ist schon lange her, daß man solche Erbarmungslosigkeit bei Sportwagen für unumgänglich hielt, und selbst mit starren Achsen sind anderswo schon bessere Resultate erzielt worden.

Für die Härte kann man auch deswegen schwer Verständnis aufbringen, weil die Straßenlage dadurch kaum gefördert wird. Die guten Fahreigenschaften hören mit den guten Straßen auf – Bodenwellen und Löcher veranlassen den GT zu seitlichen Abweichungen vom rechten Weg, deren Zeitpunkt und Umfang schwer im voraus zu bestimmen ist. An ihnen beteiligt sich hauptsächlich die Hinterachse – ein Zeichen dafür, daß trotz Zentralgelenk und Längswie Querlenkern noch manches Bodenhaltungsproblem ungelöst geblieben ist.

Viele Betrachter des Opel GT sind vom ersten Augenblick an fest davon überzeugt, daß es sich hier um das Sportlichste handelt, was man sich überhaupt denken kann. Das ist ein klarer Erfolg für die Stylisten, und auch ein klarer Erfolg für die amerikanische Auffassung, daß es nur darauf ankommt, wie ein Auto aussieht. Aber begeistert sein und kaufen ist doch noch ein Unterschied – Leute, die zugleich kritikal und kapitalkräftig sind, findet man bei uns



Nur die 1,9 Liter-Maschine mit 90 PS verleiht dem GT halbwegs sportliche Fahrleistungen. In 11 Sekunden von 0 auf 100 km/h und dank der aerodynamischen Form eine Höchstgeschwindigkeit von 186,5 km/h

zweifellos seltener als in den USA. Es wird also darauf ankommen, wie weit die Karosserieform gegenüber der gepflegteren Technik von Alfa- oder Fiat-Coupés, aber auch von schnellen kleinen Limousinen „sticht“. Ein vom optischen Eindruck geprägter Kaufentschluß ist ja nicht immer leicht umzustößen – auch nicht von kräftigen Fahrbahnstößen bei der ersten Probefahrt. Darin liegt eine Chance für GT-begeisterte Opel-Verkäufer.

Außerdem spricht noch für den GT, daß er von Opel kommt und daß er ein im täglichen Gebrauch unproblematisches Auto sein wird. Das würde ihm auf jeden Fall einen Markt sichern, wenn er um 3000 Mark billiger wäre. Aber er kostet nicht 8000 bis 9000, sondern 11 000 bis 12 000 Mark – das ist sein großes Handicap. Dafür, daß man keinen Komfort, keinen Kofferraum und beim 1100 nicht einmal Leistung bekommt, ist der GT ein bißchen zu teuer.

Reinhard Seiffert

Wurde uns von Markus Felber aus seiner Sammlung
zur Verfügung gestellt.

GUSSET

Carrosserie, CH-8500 Frauenfeld
Zürcherstr. 288, Tel. 054 21 66 55



OPEL-GT Teileservice

Carrosserieteile

Carrosserie-Austauschteile

Carrosserie-Tuningteile

Mechanikteile

Know-how und Information

Grösstes Ersatzteillager

Prompter Postversand

Revisionen

Unfallreparaturen

Styling/Tuning

Telefon 054 2166 55

Auf Anfrage auch samstags

PFINGST-TREFFEN

18. / 19. Mai 91 in Mönchengladbach

Die grössere Schar der GT-Piloten: Fredy, Urs, Marcel, Roger und Rosmarie mit Co-Piloten Gisela, Jacqueline, Gusti und Marcel, "flogen" schon am Freitag in das benachbarte Deutschland.

Eine kleinere "Flotte": Albi und Doris mit Beifahrer Helene und Aldo folgten den GT-Spuren am Samstag.

Nach dem kräftigen "Saluté" und ein paar Augenscheinen, machten wir uns eifrig auf die Zimmersuche. Endlich, nach ca. 5 Stunden wurden wir fündig.

Wieder am GT-Treffen angelangt, nach Kuchen und Kaffee, eine Durchsage aus den Lautsprechern: Eines unserer Autos war als "Auslaufmodell" aufgerufen worden. Der Grund war glücklicherweise nur ein zu voller Tank.

Das war nur ein kleines Maleur, es gab nämlich auch noch solche die sich einfach ineinandersoben und ziemlich grossen Schaden erlitten, zum Glück waren wir nicht davon betroffen.

Am Samstagabend fuhren wir gemeinsam in ein gemütliches Lokal zu enem sehr guten Nachtessen.

Am Sonntagmorgen starteten rund 120 GT's mit Polizeieskorte und dem Fernsehteam (RTL) zu einer Stadtrundfahrt. Anschliessend formierten sich die schönsten GT's zur Prämierung, und gleichzeitig begannen die verschiedenen Spiele, woran wir uns heftig beteiligten. Roger erzielte beim Geschicklichkeitsfahren mit eigenem GT den hervorragenden 2. Rang und Marcel den 5. Rang. BRAVO.

Beim Tret-GT-fahren mit den Piloten Doris und Albi hatten wir einen riesen Spass dafür aber weniger Erfolg. Auch das Seilziehen war nicht gerade unsere Stärke.

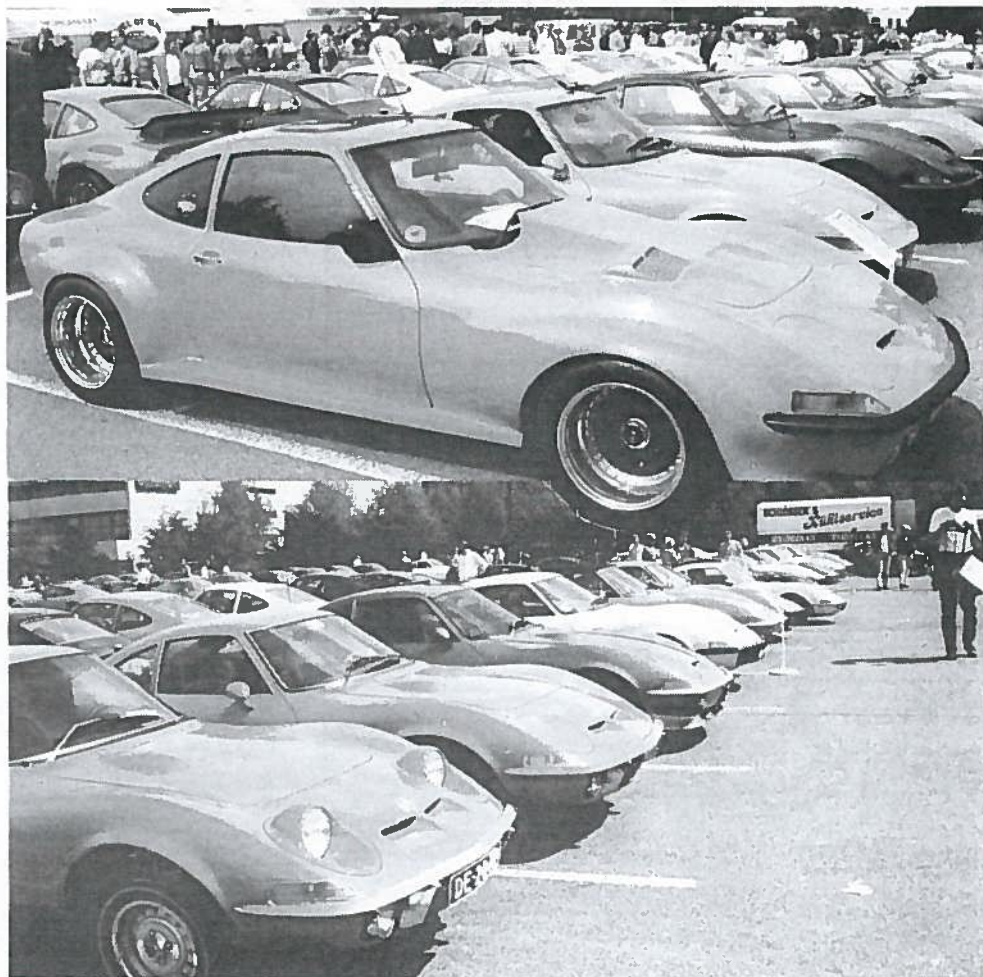
Am Abend fühlten wir uns wie kleine Könige. Ein organisierter Bus holte uns vor dem Hotel ab, und wir hatten eine lustige und rassante Fahrt in die Festhalle. Ein reichhaltiges Buffet und ein gut organisierter Abend, mit kleiner nicht geplanter Strip-einlage erwartete uns.

Nach Meinung der Jury reichte es diesmal nicht für einen Pokal unserer GT's.

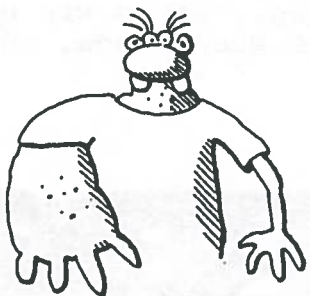
Bei Antritt der Heimreise am Montag, waren wir uns alle einig: Wir hatten ein schönes Wochenende, ohne Pleiten, Fech oder Pannen.

Doris + Aldo

Helene + Albi



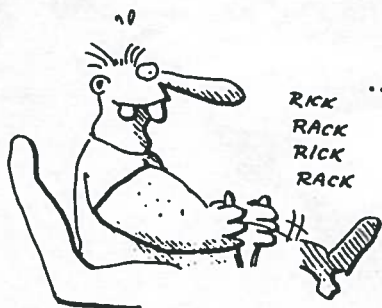
JETZ MA WAS FLACHES MIT ÄKSCHN!



... Man erkennt sie
am dicken Arm...



... die Opel-GT Fahrer...



... Lampe hoch

Lampe runter

Lampe hoch

Lampe runter...

Brösel

Steht ein Manta vor der Universität . .

Manta-Witze: Die Opel-Sportcoupé-Fahrer sind Deutschlands neue Ostfriesen

Kürzlich im Hamburger Nobel-Restaurant am Fischereihafen schlagen sich fünf Geschäftsleute vor Vergnügen auf die Schenkel. Ähnliches passiert auf Parties, bei Familienfesten oder auf Schulhöfen unserer deutschen Nachbarn. Der Ablauf dieser Szenen ist immer ähnlich: Einer beginnt zu erzählen. «Ey, kennst du den. Was sagt ein Manta-Fahrer...» Weiter kommt er nicht. «Ja, ja, der ist gut...», unterbricht ein anderer. Jeder kennt sie eben, die Manta-Witze.

Deutschland hat ein neues Spottobjekt: die Fahrer des bis 1988 gebauten Sportcoupés Opel Manta. Die Lachsalmen sind auf einen Typus von Autofahrer gemünzt, der idealtypisch mit Cowboystiefeln, Goldkettchen und mässiger Schulbildung über den bundesdeutschen Asphalt braust. Und zwar am liebsten schnell in einem getunten «Maurer-Porsche», ausgestattet mit Schnickschnack wie Spoiler und Fuchschwanz an der Antenne.

Uns Schweizern ist dieser Witz-Virus spätestens durch die «Wetten, dass...»-Show mit Thomas Gottschalk schlagartig bewusst geworden. Da kamen zehn vermeintlich typische Mantafahrer samt Freundin (alles Coiffeusen) auf die Bühne, und Deutschland bog sich vor Lachen.

Was steckt dahinter? Angefangen hat alles vor Monaten mit einem Rocksong der Hamburger Band «Norbert und die Feiglinge». In ihrem «Manta-Lied» verulken sie in breitem norddeutschen Slang die Fans vom Manta. Textauszug: «Das is'n starker Bock/ Da drin werd' ich zum Panther/ und fahr' andauernd um'n Block...»

Beschrieben wird in dem Dudel-Hit das Verhalten von Mitgliedern aus Manta-Fanclubs. Meist sind es Lehrlinge, junge Arbeiter im Ruhrgebiet (Lieblingswort: ey) und in norddeutschen Kleinstädten, die nach Feierabend mit ihren liebevoll gepflegten Oldies stundenlang um Häuserblocks kur-

ven. Dass sie mit ihrem «Bock» Mädchen imponieren wollen, ist wohl mehr als ein Vorurteil. Auch der Umstand, dass sie gern den Ellenbogen aus dem offenen Fenster lehnen, entspricht wohl der Wahrheit.

Und darüber können sich die Deutschen köstlich amüsieren. «Die Leute erfreuen sich an der angeblichen Trotteligkeit anderer, weil sie ihre eigenen Schwächen darin erkennen», beschreibt Witzforscher und Psychologie-Professor Oswald Neuberger von der Universität Augsburg. Das Witz-Schema sei allerdings altbekannt: «Die Inhalte kennen wir von den Witzen über Ostfriesen oder Trabfahrer».

Doch: Diesmal schwappt die Lachwelle wie noch nie übers Land. Der Manta-Song dröhnt mittlerweile aus jeder Musik-Box, über 100 000 Mal verkaufte der Heel-Verlag (Königswinter) seine Manta-Gags als Buch. Übrigens: Wegen der Riesen-Nachfrage kommt jetzt ein zweiter Witz-Band auf den Markt.

Christian Personn

Was bedeuten 20 Mantas vor der Sonderschule? Elternabend.

Das sauberste Körperteil eines Manta-Fahrers?

Der linke Ellbogen nach der Waschstrassen-Durchfahrt.

Woran erkennt man einen Manta-Fahrer auf Mallorca?

Am Fuchschwanz am Schnorchel.

Sagt ein Manta-Fahrer zu einem anderen:

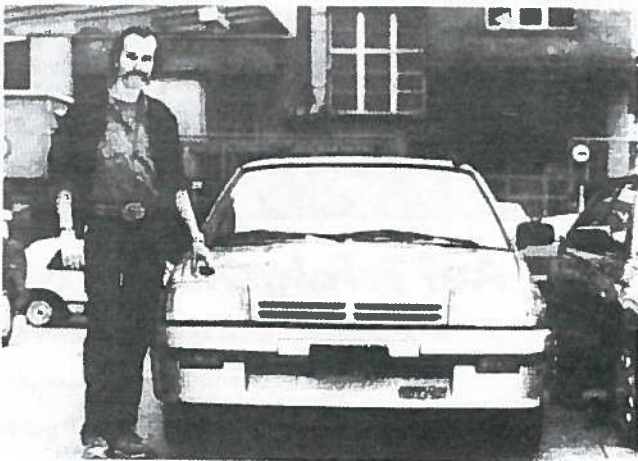
«Du, ich habe mir einen Duden gekauft.» – «Und, hast Du ihn schon eingebaut?»

Was ist ein Manta ohne Spoiler? Kaputt.

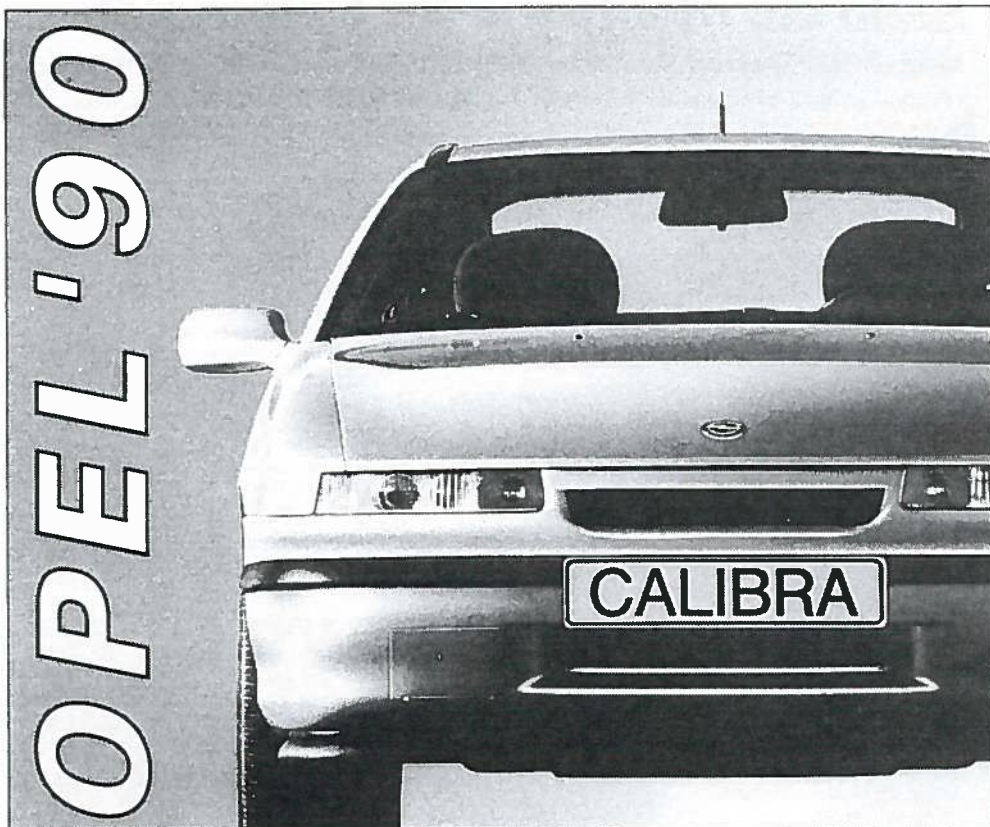
Und zum Schluss der

allerkürzeste Manta-Witz:

Steht ein Manta vor der Uni . . .



Sonntags-Zeitung 24.03.1991



Auf Erfolgskurs. Opel ist die meistgekaupte Automarke in der Schweiz. Das ist kein Zufall. Opel hat es verstanden, sprichwörtliche Werte wie Zuverlässigkeit und Langlebigkeit mit modernster Technik zu verbinden. Jedes Opel Modell gehört heute in seiner Klasse zum Besten punkto Sicherheit, Sparsamkeit und Leistungsfähigkeit. Design, Motoren- und Fahrwerkstechnik, Ausstattung und Komfort sind beispielhaft. Bei Corsa, Kadett, Vectra, Calibra, Omega und Senator. Fragen Sie einen Opel Fahrer. Er wird es Ihnen bestätigen.

M. CANN-ERICKSON 68 874/90



Look at Opel now!

OPEL 

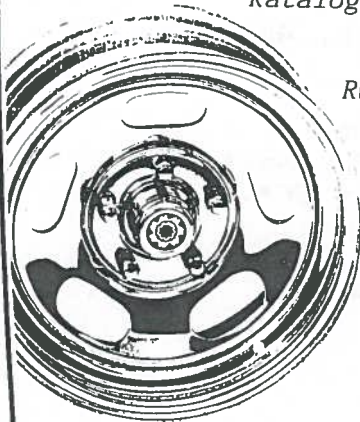
OPEL GT
OPEL GT
OPEL GT-MODELLE
OPEL GT-KATALOG *gratis*
OPEL GT-LITERATUR
OPEL GT

Forcar

Autozubehorteile

Wegmann & Widmer
Sonnegg
CH 6340 Baar
Telefon 042/31 58 88

- OPEL GT ● Kunststoff-Karosserieteile
- OPEL GT ● Original Blech- und Ersatzteile
- OPEL GT ● DAS-Sportfahrwerk (70mm tiefer)
- OPEL GT ● Frontspoiler, Heckspoiler, Konis,
- OPEL GT Felgen, Reifen, Vergaseranlagen,
- OPEL GT Auspuffanlagen, getönte Scheiben,
- OPEL GT Recaro-Sitze etc. etc.
- OPEL GT ● und vieles mehr !!!
- OPEL GT ● Wir liefern auch Ersatzteile, welche
- OPEL GT seit langem nur schwer erhältlich
- OPEL GT oder gar nicht zu bekommen waren !
- OPEL GT ● Clubmitglieder haben auf sämtlichen
- OPEL GT Katalog-Teilen einen **SPEZIALRABATT !**



Rufen Sie uns an, oder kommen
Sie einfach bei uns vorbei.
Wir helfen Ihnen gerne.

MANGELS - FELGEN

verchromt 7x13" ET3
mit Zertifikat für OPEL GT

Preis Fr. 218.--

Für Clubmitglieder Fr. 185.--

IMPRESSUM

- Herausgeber: OPEL GT CLUB SCHWEIZ
- Postadresse: Postfach 732
4502 Solothurn
- Redaktion +
Gestaltung: Beatrice Tanner
Silvio Tanner
- Leserservice: S. + B. Tanner
056 / 71 15 86 (Tel.-Beantw.)
- Werbung: K. Thommen
061 / 99 47 24 (ab 18.00 Uhr)
- Fotos: Silvio Tanner
Beatrice Tanner
Aldo + Doris
- Druck: Iseli Druck, Gumligen
- Diverses: 13. Jahrgang
Erscheint 2x jahrllich
Buchleinwert SFr. 8.-
- Auflage: 150 Exemplare

* Copyright, 1990 by Opel GT Club Schweiz

