OPEL-MAGAZIN

Exklusive Sport-Limousine
Omega Evolution 500

Staufreie Fahrt

Neues Verkehrsleitsystem



Opel Der ganz neue Geländewagen Frontera



Klassische Sport-Coupés Calibra und GT

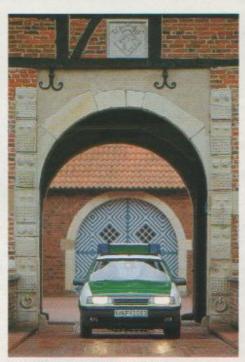
Start-Themen 1/91

Start-Linie: Neues vom Auto	4	Versicherungs-Fall	34	Autoradio	70
Calibra mit Body-Tuning; neues Zubehör für Opel; Recycling-Pilot- projekt; neue Bücher; Katalysato- ren im Dauertest; Broschüre mit Club-Adressen u.v.a.		Exklusiv bieten Opel-Händler eine neue Reiseschutz-Versicherung an, die europaweit bei Notfällen schnell und unbürokratisch hilft Lotsen-Leitung 38		Neue Musik für unterwegs Corvette-Geschichte	78
				Die Chevrolet Corvette ist heute schon eine Sportwagen-Legende. Ihre Entstehungsgeschichte und	
Leserbriefe: Infos und Meinungen Club-Meldungen; ein Kapitän in Kiew; start-Hefte gesucht u.v.a.		start testete ein neues Verkehrs system, das Autofahrer staufre durch Berlin lotsen soll		Entwicklung bis zur ZRI Platz-Wechsel	84
Vielzweck-Mobil	12	Elektro-Kadett	44	Auf dem Center Court ist Steffi Graf ein As, nun versuchte sie sie	ch
Frontera heißt der neue Gelände- wagen von Opel, den es in zwei Karosserie-Versionen gibt; mit zw Türen und Hardtop, mit vier Türals Kombi	ei	Als Versuchsfahrzeug testet ein elektrisch angetriebener Kadett Einsatzmöglichkeiten Blaulicht-Bezirk		mal als Rennfahrerin Evolutions-Modelle Der Omega Evolution 500 bildet	88
Premieren-Fieber	20	Ein start-Reporter fuhr mit der zei in einem Vectra auf Streife	Poli-	die Basis für den neuen DTM- Rennwagen Ziel-Linie: Neues vom Sport	94
Die ersten Lotus Omega wurden jetzt auf der Opel-Teststrecke an die Kunden übergeben		Zweier-Beziehung Der GT machte vor über 20 Jan Furore, das Calibra-Design son	Vorstellung der neuen Opel-Teams für die Saison 1991		
Ost-Engagement	26	heute für Gespräch. Ein "Vergleich" der beiden Sport-Coupés		Preisrätsel	100
In Eisenach wurde der Grundstein für ein großes Opel-Werk gelegt, das 2600 neue Arbeitsplätze bietet		Dampf-Maschinen	66	Zehn Tisch-Uhren zu gewinnen Im Gespräch	102
		Traktoren und Dampfwalzen von einst auf einem Oldtimer-Treffen		Manta-Geschichten, Manta-Fahrer, Manta-Buch, Manta-Song	

Grenz-Fall



Enthüllt wurden die ersten Lotus Omega, die Besitzer konnten die Sportlimousinen auf dem Opel-Testgelände kennenlernen (Seite 20)

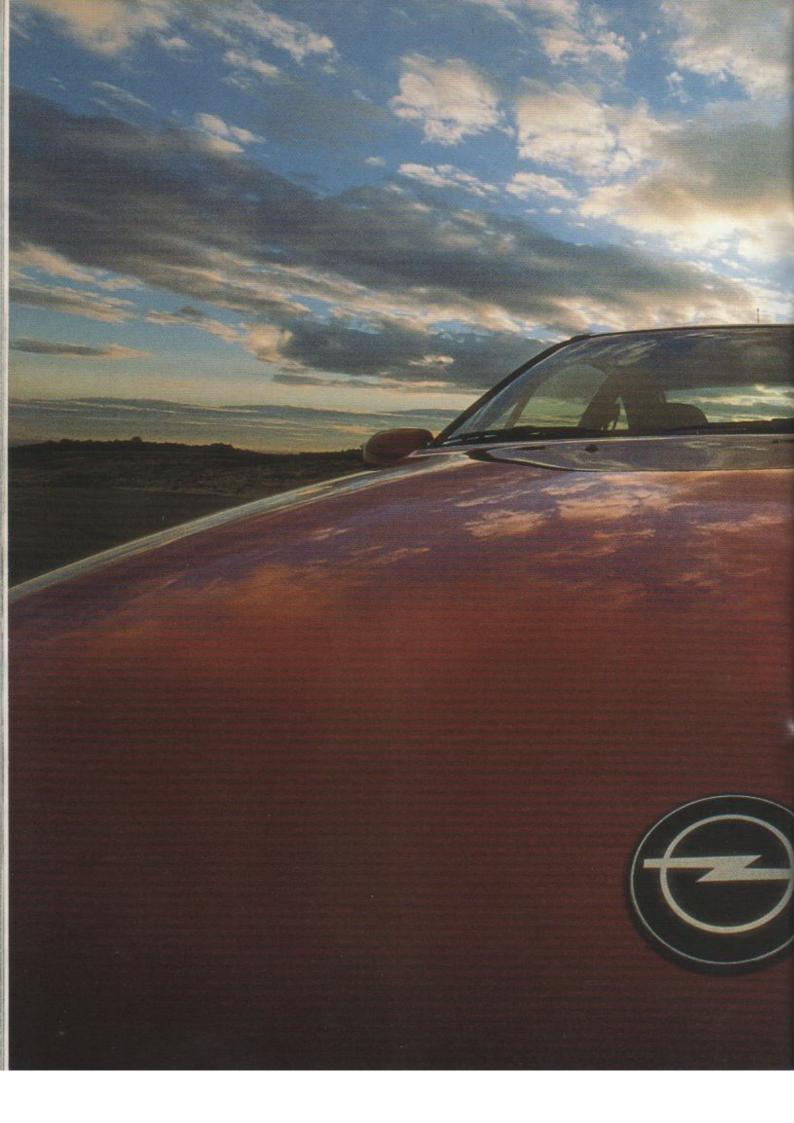


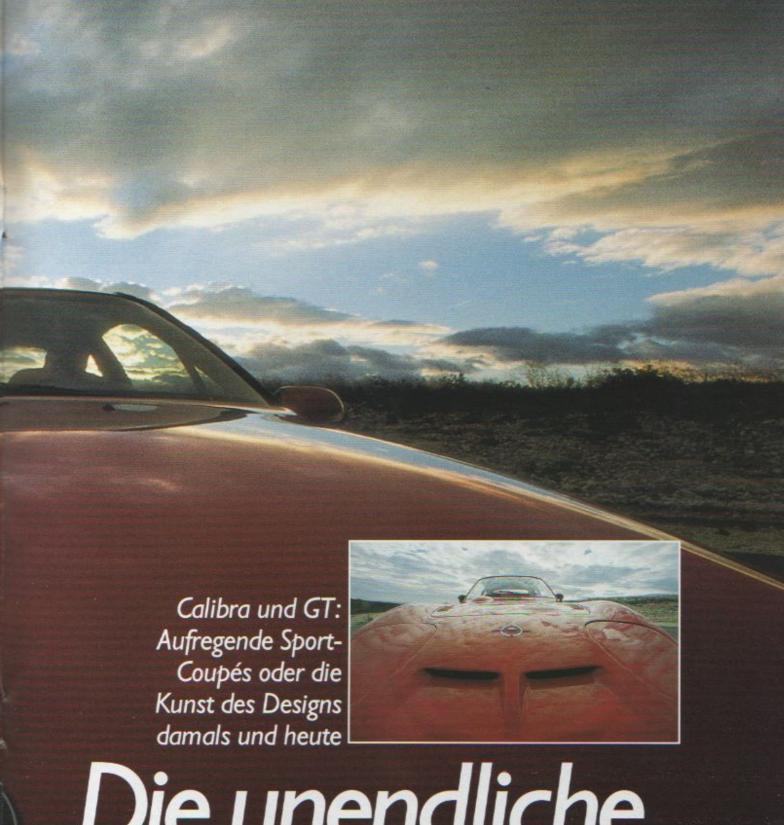
Erlebnisse einer Fahrt entlang der einstigen innerdeutschen Grenze

Entdeckt hat die Polizei den Vectra als Einsatzwagen, der gute Dienste leistet, wie ein start-Reporter mit-erfuhr (Seite 48)

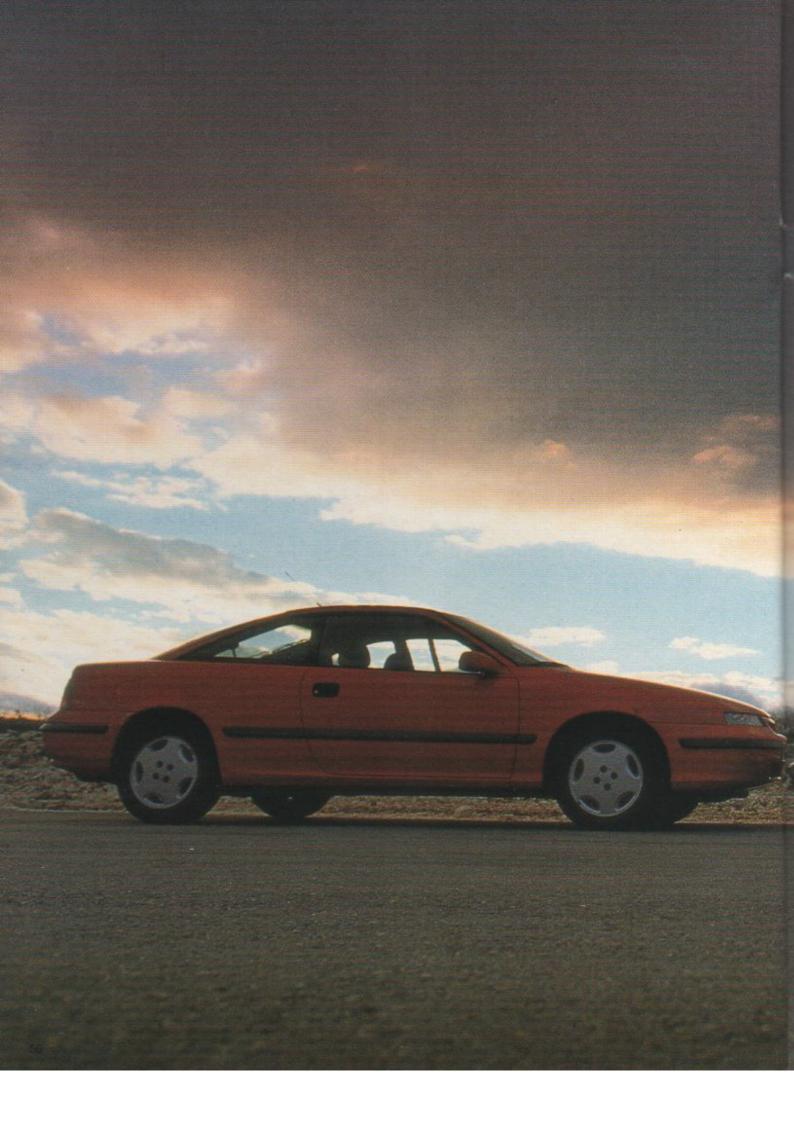


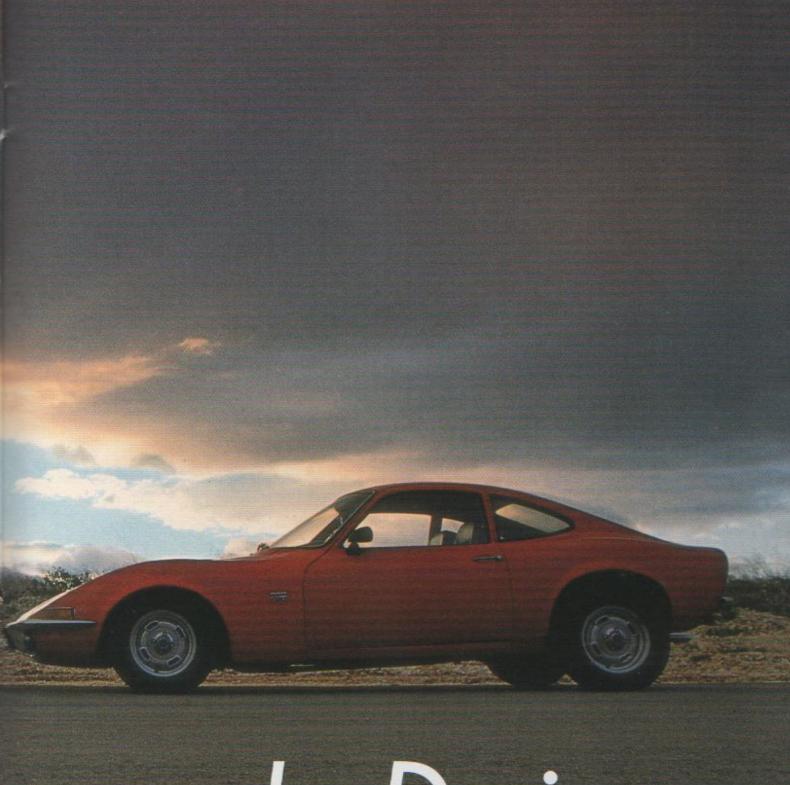
Entfaltet hat Steffi Graf im Rennwagen ganz neue Fähigkeiten, wie ihr sogar Profis bestätigten (Seite 84)





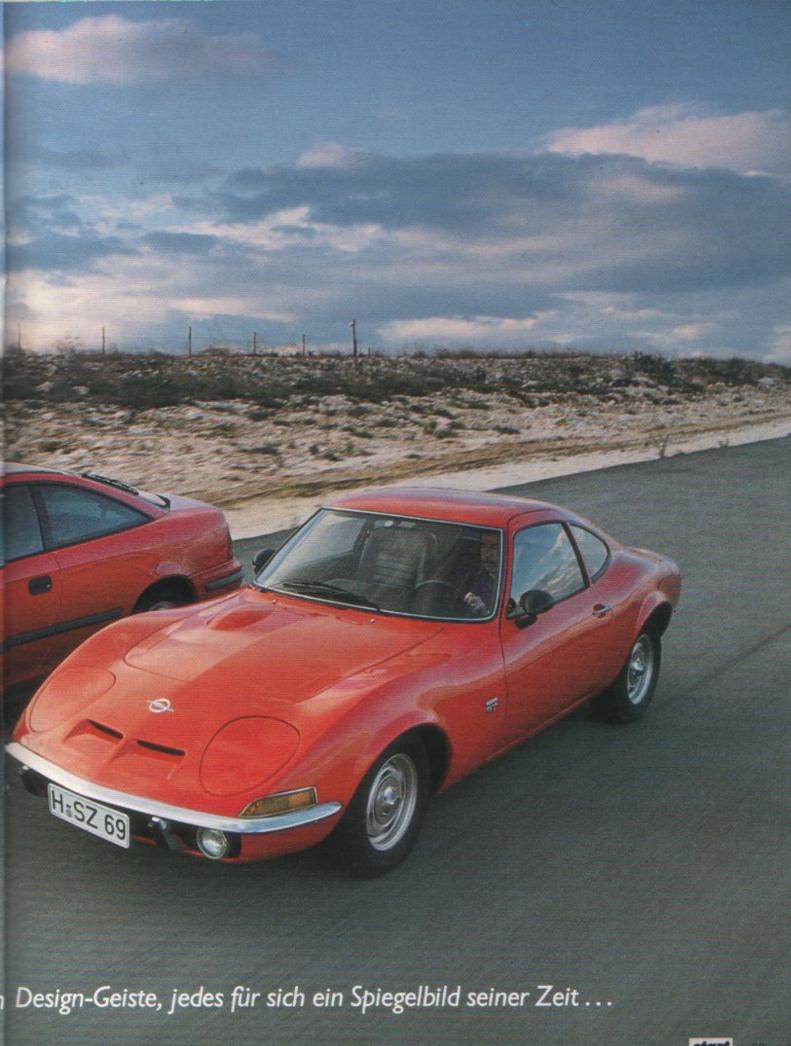
Die unendliche Leichtigkeit...





... des Designs





... mit Formen, die doch zeitlos sind? Zwei Jahrzehnte liegen zwischen den Sport-Coupés von Opel, die 1968 und 1989 bei ihrem Erscheinen vor allem durch ihre ungewöhnlichen Formen für heiße Diskussionen sorgten. Wolfgang Bernhardt und Wolfgang Drehsen (Fotos) und ihre Sicht der Dinge



Minimalist: Der GT mißt vom Scheitel bis zur Sohle ganze 1580 mm, 260 mm weniger als der Calibra

pel wird ganz schön frech", titelt "Bild" am 26. September 1968 und wundert sich: "Ergraute Veteranen des Autofahrens werden über dieses Auto nur die Köpfe schütteln können. Manche gar werden Wahnsinn' in den Bart brummen, weil "das Ding viel zu schnell ist für junge, unausgegorene Burschen'. Und dennoch: Dieser Opel sieht haargenau so aus, wie sich Twens einen Sportwagen vorstellen: Flotte Linie und viel Spaß für Auge und Ohr"

Das "freche" Auto hört auf den schlichten Namen GT und macht als zweisitziges Sport-Coupé Furore wie kaum ein Rüsselsheimer Fahrzeug zuvor. Die Werbung meint, "Nur Fliegen ist schöner" und schafft damit einen Spruch, der bald genauso populär ist wie der Opel GT.

Die revolutionäre Form begeistert Fans und Fachpresse. So notiert etwa die "Frankfurter Rundschau": "Das Bernerkenswerte am jüngsten Opel-Modell ist die Tatsache, daß hinsichtlich des Wagenkörpers keine Kompromisse eingegangen wurden. Hier gibt es keine Preßteile, die aus irgendeiner Serie stammen beziehungsweise nur leicht adaptiert dem neuen Auto als Basis dienen. Diese Kompromißlosigkeit ist es auch, die ein harmonisches Auto entstehen ließ."

21 Jahre später. Wieder sorgt ein Sport-Coupé von Opel für Aufsehen. "Bild" empfängt den Neuling begeistert: "Ein Auto zum Schwärmen. Lange flache Motorhaube, schmale Scheinwerferschlitze, sanft ansteigende Gürtellinie, große Glasflächen - der schönste Opel aller Zeiten." Wieder macht vor allem die Form die Musik und läßt unter anderem die "Auto Zeitung" schwärmen: "Neu, spektakulär, auffällig und doch dezent, alle finden ihn schön. Zukunftsdesign von Opel schon heute."

... öffnet, mechanisch betätigt,...

Der Name des Newcomers, den Steffi Graf auf der IAA in Frankfurt 1989 enthüllt und der für die Tennis-Lady "das schönste Auto überhaupt" ist: Calibra.

Onel GT und Calibra.—Brüder

Opel GT und Calibra – Brüder im Design-Geiste oder unvergleichbare Einzelgänger? Nüchtern technisch betrachtet sicher zwei Auto-Welten, die zwei Jahrzehnte trennt. Vom Computer gesteuerte Motoren, ABS oder Katalysator waren damals noch Fremdworte, heute sind sie beinahe die selbstverständliche Regel. Vierventil-Motoren oder Allradantrieb blieben in den sechziger Jahren exotische Ausnahmen, jetzt hat fast jeder Hersteller diese Komponenten im Regal.

Doch die arbeiten im Verborgenen unter dem Blechkleid. Was wir sehen und was Vergleiche herausfordert und erlaubt, ist die Form, die Karosserie, das Design. Zwar zeigt sich im Styling auch ein Spiegelbild des Zeitgeistes, doch wenn

Augen-Blick: Aus der Versenkung . . .





...der GT seine Schlafaugen





Rück-Spiel: Etwas zerklüftetes GT-Heck, glatte Formen beim Calibra

form passen und dürfen nicht aufgesetzt erscheinen. Würde man die vier freistehenden Heckleuchten des GT in den Calibra verpflanzen oder die Scheinwerfer-Schlitze des Calibra in den GT, jeder halbwegs mit Geschmack ausgestattete Mensch würde ob dieses Frevels Zeter und Mortio schreien.

un läßt sich bekanntlich über Geschmack nicht streiten, doch ebenso wie uns eine harmonische Melodie leichter ins Ohr geht als eine verquere, labt sich das Auge eher an einer harmonischen Form als an einer, an der nichts zusammenpaßt.

Erhard Schnell, seit 1952 bei Opel und als Studioleiter für GTund Calibra-Design entscheidend mitverantwortlich, bringt das, was wir mit dem Wort Geschmack um-



Cockpit '68: Holzlenkrad und verspielte Armaturen mit vielen Rundinstrumenten



Cockpit '89: Lederlenkrad und sachliches, aufgeräumtes Armaturenbrett

es eben diesen gelungen in eine eigenständige Form bringt, hat es weit über seine Zeit hinaus Bestand. Dann wird Design in vielerlei Bereichen (Möbel, Geschirr, Autos) zur Kunst, und "wahre Kunst", so sagte Ludwig van Beethoven, "bleibt unvergänglich".

Im Herbst 1962, als die ersten Entwürfe des GT zu Papier gebracht werden, ist die Jugend der westlichen Welt in aufrührische Bewegung geraten. "Unter den Talaren steckt der Muff von tausend Jahren", kritisieren Studenten, den musikalischen Background zum Umbruch steuert eine Gruppe aus Liverpool namens "The Beatles" bei. Die Haare werden länger, die Röcke kürzer - erlaubt ist, was gefällt und die ältere Generation schockiert. In diese Zeit hinein zeichnen die Opel-Designer ein Auto, das in diese Zeit hinein und vor allem den jüngeren Zeitgenossen passen soll.

Auf seine Weise ist der GT ebenfalls revolutionär: Unvernünftig, weil zum Beispiel ohne Kofferraum, zielt er nicht auf den Verstand, sondern das Herz der Autofans. Mit seinen mechanisch versenk- und aufklappbaren Scheinwerfern macht er den Kunden schöne Schlafaugen. Die lange flache Schnauze mit der Hutze in der Motorhaube, die dem Ansaugtrakt Platz macht, die schwellenden Kotflügel und die kreisrunden, einzeln stehenden Heckleuchten sind die prägnanten Merkmale des GT.

an darf noch ungeniert schweigen und sich des Autofahrerlebens freuen, überquellende Straßen und Umweltprobleme bereiten den Menschen kein Kopfzerbrechen.

Das ändert sich Anfang der achtziger Jahre, und 1985, als der Calibra in den Design-Studios erste Formen annimmt, ist umweltschonende Technik ein wichtiger Maßstab, der bei der Konstruktion eines Autos einzuhalten ist. Für die "Künstler" heißt das zum Beispiel eine Karosserieform zu schaffen, die der Luft wenig Widerstand entgegensetzt. Denn das bedeutet wiederum weniger Spritverbrauch und somit auch weniger Schadstoffausstoß.

Trotz dieser Vorgaben schneidern die Opel-Designer dem neuen Sport-Coupé ein pfiffiges Kleid, das auf andere, aber wiederum unverwechselbare Art wie das alte Coupé ganz eigenständige Züge trägt. Sorgten beim GT Schlaufaugen, Heckleuchten oder Kotflügel für Gesprächsstoff, so sind es beim Calibra die schmalen Scheinwerfer, das eingezogene Oberteil oder das ausgeprägte, ansteigende Heck. Diese Details können hier wie dort natürlich nur im Rahmen des gesamten Designs wirken, sie müssen zur Gesamtschreiben, auf einen einfachen Nenner: "Mehr als jedes andere Auto muß ein Coupé Begeisterung auslösen. Es wird vor allem mit dem Auge gekauft." Und Schnell geht sogar noch weiter: "Wenn ein Coupé nicht schön aussieht, wird es trotz bester Technik zum Ladenhüter. Andererseits verzeiht man einem schönen Coupé sogar kleine Fehler." Der heute 62jährige fordert denn auch für eine Coupé-Konstruktion "mehr Design-Freiheit als beim Entwurf für ein anderes Auto". Die hatten er und seine Mannen beim Bau des GT und des Calibra, "Und wir konnten", so erinnert sich Schnell, "beide Male eine eigenständige Karosserie schaffen und mußten fast nichts von der Limousine übernehmen."

Basis waren und sind natürlich Limousinen (Vectra beim Calibra, Kadett beim GT), denn eine von Grund auf neue Konstruktion würde ein Auto in diesen Stück-

Wie wird eigentlich ein Klassiker zum Klassiker?

ie wird ein Automobil zum Liebhaber-Objekt? Wann wird es zum Klassiker - und warum? Würde jemand das System durchschauen, er hielte den Schlüssel zum Wohlstand in seinen Händen. Denn anerkanntes Klassikertum ist bares Geld wert. Und (fast) jeder echte Klas-siker des Jahres 1991 wurde irgendwann einmal als bloßer Gebrauchtwagen gehandelt billig gehandelt. Das war dann bereits Station drei im Klassik-Fahrplan: Der künftige Klassiker diente als Billigst-Motorisierung. Wurde unserem künftigen Klassiker in den Stationen eins und zwei (Neuwagen und Gebrauchtwagen-Status nach Produktions-Ende) meist noch Pflege und Wartung zuteil, so führt Station drei zwangsläufig zu Station vier: Zur Verschrottungs-Phase. Unser Klassiker verschwindet mehr und mehr aus unserem vertrauten Straßenbild. Irgendwann während dieser Station fünf muß es dann passieren, muß es funken, muß die kühle Sachlichkeit der Betrachtung einer Verklärtheit der Rückbesinnung weichen. Zunächst sind es einige

wenige, die sich infizieren lassen. Bei denen kommt nun zum Ausbruch, was uns Jahr für Jahr neue Klassiker immer Jüngeren Datums beschert: Sie suchen und finden die letzten Überlebenden eines Typs, stets trostlos im Zustand, restaurieren zunächst improvisierend, dann immer perfekter Station sechs ist erreicht. Und irgendwann rollen die längst vergessen geglaubten Altwagen zu ihrem ersten Treffen (Station sieben), animieren und infizieren dabei andere Enthusiasten -Station acht.

ie Stationen sechs bis acht prägen den künftigen Klassiker-Status eines alten Automobils, seinen Liebhaberwert und seinen materiellen Wert: Welche Legenden werden von den Wiederentdeckern ausgegraben (oder gesponnen)? Wie wird das gebotene Fahrvergnügen in der Szene kolportiert? Welche Umstände prägen das Bild der Marke zur Zeit der Wiederentdeckung? Entsprechen das Styling, der Ausstattungs-Stil dem heute als typisch für die vergangene Epoche emp-fundenen Muster?



Dirk-Michael Conradt, Erstzulassung am 3. Juni 1951, ist Chefredakteur des Oldtimer-Magazins "Motor-Klassik", das monatlich im Motor-Presse-Verlag in Stuttgart erscheint

Wer all diese Fragen etwa zum Thema Opel GT stellt und beantwortet, dem wird plötzlich klar, warum dieser kleine Traumwagen bereits Ende der 80er Jahre Eingang in die elitäre Gesellschaft echter Klassiker fand. Die für Opel-Verhältnisse so erfrischend unvernünftige "Corvette made in Germany" (Legende) mit ihren Klappscheinwerfern, dem Power-Buckel auf der unendlichen Motorhaube, dem knappen Cockpit mit seinem so üppig Uhren-bestückten Armaturenbrett und dem Abriß-Heck (Styling, Zeitgeist) verkörpert wie kaum ein anderer Opel die Wendemarke weg vom braven Biedermann-Image hin zum peppigen Sportsgeist.

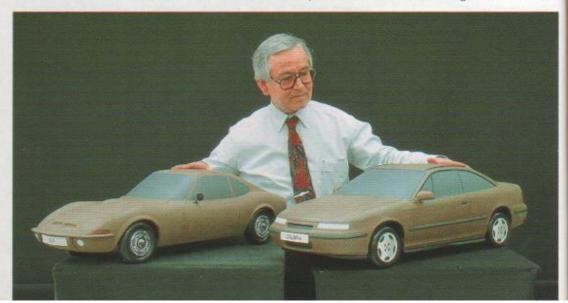
ur Fliegen ist schöner" - der Opel GT nahm schon Ende der 60er Jahre vorweg, was Einspritz-Corsa, Vierventil-Kadett, 230-km/h-Calibra und Lotus Omega Anfang der 90er Jahre in Szene setzten. Das macht seinen Reiz für Opel-Liebhaber aus. Und es erklärt - bemüht rational seinen heutigen Klassiker-Status für viele. Doch was ihn für Sie ganz persönlich zum Klassiker macht, das müssen Sie für sich ergründen, da muß jeder in seinen eigenen Erinnerungen kramen. Bei mir persönlich spielt deshalb - ehrlich gesagt - der GT eine viel kleinere Rolle als ein unscheinbarer, cremefarben lackierter Olympia Rekord Caravan des Baujahres 1957. Das war nämlich der, mit dem ich erstmals selbst von Stuttgart nach Bamberg fuhr, als Dreikäsehoch vom Beifahrersitz aus Gas gebend, mit gestrecktem linken Bein. Zwar lenkte mein Senior, auch bremste er. Doch ich sorgte für die Beschleunigung, für unser Vorwärtskommen. Sie fragen mich nach meinem Opel Klassiker aller Zeiten? Was für eine Frage...

zahlen für den Normalverbraucher unbezahlbar machen. Unter der aufregenden Hülle des GT stecken Motor und Fahrwerk des Kadett B. Als GT 1100 leistet sein Vierzylinder-Zweivergaser-Motor 60 PS, im GT 1900 bringt es der 1,9-Liter-S-Motor mit Registervergaser auf 90 PS. Damit schafft die stärkere Version damals beachtliche 185 km/h und beschleunigt von 0 auf 100 km/h in 11 Sekunden. Der 1900er ist denn auch stärker gefragt, und der 1100er wird 1971 durch den GT Junior ersetzt, eine leicht abgemagerte Ausgabe mit weniger Chrom außenrum.

Leistung und Aussehen einerseits machen den Reiz des GT aus, der relativ günstige Preis von rund 10 000 Mark läßt einem breiten Pu-

> Modell-Fall: Erhard Schnell designte GT und Calibra

blikum die Möglichkeit, den Traum vom Fahren auch zu verwirklichen. "Interessenten für diesen Fahrzeugtyp hatten bisher immer die Qual einer besonders schweren Wahl zwischen exclusiven und teuren Sportwagen mit großer Motorleistung und Rasanz oder kleinen, sportlich ausgelegten Automobilen mit meist recht spartanischer Ausstattung", erkennt eine Pressemitteilung seinerzeit richtig und bemerkt ferner: "Gerneinsam hatten beide Lösungen, daß eine lückenlose Betreuung durch ein dichtes





Lichtblick: Die Heckleuchten vom GT erbte später der Manta



Kühlfach: Große Lufteinlässe in der GT-Haube



Gesichtszüge: Extrem flache GT-Schnauze, bulligere Calibra-Front

Kundendienstnetz nicht gewährleistet war."

Die Begeisterung des Publikums ist mitentscheidend für den Bau des GT. 1965 als "Experimental Car" auf der IAA ausgestellt, ist er in Frankfurt das Ereignis, die Besucher drängeln sich um den Neuling, das Werk in Rüsselsheim wird mit Briefen gleichen Inhalts bombardiert: "Wir wollen dieses Auto."

ie Konzern-Mutter General Motors in Detroit muß nur noch ihr Ja-Wort geben. Nachdem Design-Chef Bill Mitchell, Vater der legendären Corvette, das Projekt für gut befindet, kann man in Rüsselsheim loslegen. Der damalige Opel-Chefkonstrukteur Hans Mershei-

Gewissensfrage: Nur Fliegen ist schöner – aber mit welchem? mer sagt nicht ohne Stolz: "Der GT war bei uns praktisch schon fertig, als aus den USA grünes Licht für die Entwicklung eines Sport-Zweisitzers gegeben wurde."

Im September 1968 kommt das fertige Auto dann endgültig auf den Markt. In nur fünf Jahren verlassen 103 000 GT das Werk in Bochum, der Zweitürer wird zum beliebtesten und meistverkauften Sportwagen der Bundesrepublik. Aber auch im Ausland gewinnt der GT eine große Fangemeinde, rund 60 Prozent der "kleinen Corvette" gehen in die USA.

ort wird freilich auch indirekt das Ende der GT-Ära eingeläutet. Die US-Behörden wollen dem Coupé aufprallsichere "Bumpers" verordnen, aber diese mächtigen Sicherheits-Stoßfänger würden die Linienführung brutal zerstören und zudem den Wagen zu schwer machen. Als dann noch die französische Fabrik Brisonneau & Lotz, die die Karosserie des GT fertigt, an Renault verkauft wird, bedeutet dies im August 1973 das Ende.

Die GT-Gemeinde trauert, ein Leser beschreibt seine Beziehung in einem Brief an "auto motor und sport": "Sie haben diesen Wagen einmal als Sportjackett bezeichnet. Nach meiner Erfahrung möchte ich ergänzen – ein Sportjackett mit festen Nähten, mit dem GT verbindet mich eine sozusagen reißfeste Freundschaft."

Viele dieser Freundschaften haben bis heute gehalten. Über 5000 GT sind in Deutschland noch zugelassen, in Amerika fast dreimal soviel. Mitglieder von GT-Clubs treffen sich regelmäßig, es



Zeitgeist: Schwellende Kotflügel

gibt eine monatlich erscheinende "Fachzeitung für Opel GT-Fahrer", in der von einer Ersatzteilbörse über Reparaturtips bis zu Veranstaltungshinweisen alles zu finden ist, was das Herz des GT-Besitzers höher schlagen läßt. Sogar ein einstündiges Video ("Die Opel GT-Story) läßt den Sportwagen von einst per TV wiederaufleben.

So viel Ehre ist dem späten Nachfolger des GT, dem Calibra, noch nicht zuteil geworden. Auch er ist beim Publikum beliebt, lange Lieferzeiten sind die leider unvermeidbare Folge der großen Nachfrage. Eine Legende freilich wie der GT ist er noch nicht, wie im richtigen Leben braucht es zur Entstehung von Legenden Zeit. Es kann aber auch sein, daß für den Opel Calibra, wie für manch anderen "Spätgeborenen", ein Sprichwort aus Arabien zutrifft: "Dem Ersten gebührt der Ruhm, wenn auch die Nachfolger es besser gemacht haben."



Adressen der Opel-Clubs

Eine kleine Broschüre mit vielen Anschriften und Telefonnummern in- und ausländischer Opel-Clubs sowie wichtigen Terminen von Club-Treffen 1991 wurde jetzt zum zweiten Mal aufgelegt. Gegen Einsendung eines mit 1,70 DM frankierten Freiumschlags gibt es das Heftchen bei: Opel Club-Betreuung, Ina Vaupel, Raimundistraße 118, 6000 Frankfurt 1. Neue GM-Produktion in der CSFR

Pläne in Bratislava

G eneral Motors Europe und die Regierung der Slowakischen Republik haben ein Protokoll unterzeichnet, nach dem GM exklusiv berechtigt ist, die Produktion von Getrieben und die Montage von Fahrzeugen in den Werken der Bratislavské Automobilové Závody (BAZ) in Bratislava aufzuneh-

men. Der Produktionsbeginn ist für die zweite Hälfte 1992 vorgesehen, geplant ist ein jährliches Volumen von 250 000 Getrieben. Zudem sollen dort Opel speziell für den tschechischen Markt gefertigt werden. Derzeit baut GM in der CSFR ein Händlernetz für den Verkauf von Opel-Fahrzeugen auf.

Calibra mit Body-Tuning

Flügel-Spiel

er seinem Calibra eine ganz persönliche Note geben will, der findet beim Opel-Händler das passende Zubehör. Unter anderem gibt es jetzt ein Body-Tuning-Paket, das aus Frontund Heckschürze, Heckblende sowie zwei Seitenschwellern, alles in Wagenfarbe lackiert, besteht. Als Ergänzung dazu hat die Abteilung Teile und Zubehör noch einen Heckspoiler entwickelt. Auch neue Felgen sind im Programm: Alu-Räder in der Dimension 51/2 Jx14 mit Reifen der Größe 195/60. Das Zubehör gibt es einzeln oder als Set. Weitere Informationen und Preise hält jeder Opel-Händler bereit.



Nachrüstung: Calibra mit zusätzlichen Schwellern, Schürzen und Alu-Felgen

LORSA SO

Sport-Platz: Corsa Joy mit Alu-Felgen und Breitreifen

Sportpaket für Corsa Joy

Aufwertung

ür den Corsa Joy mit 1,4-Liter-Motor und 60 PS hat Opel ein Sportpaket geschnürt. Es beinhaltet Sportsitze, einen Drehzahlmesser, Sportfahrwerk, ein kurz abaestuftes Fünfgang-Getriebe sowie Leichtmetallräder mit Breitreifen der Dimension 165/65 R14 und kostet komplett 1300 DM. Für den Joy und den Swing gibt es auch weiterhin als Extra das elektrisch betätigte Schiebedach, das auf Knopfdruck eine Öffnung von 70x69 cm freigibt. Neu im Programm ist für Swing, Joy und GSi ein Komfortpaket (850 DM für den 3-Türer, 950 DM für den 5-Türer) mit elektrischen Fensterhebern vorn, Zentralverriegelung und getönten Scheiben.

Besucher-Rekord

Knapp 100 000 Menschen besuchten im letzten Jahr die drei Opel-Werke in Rüsselsheim, Bochum und Kaiserslautern, das ist neuer Rekord. Um diesen Ansturm zu bewältigen, waren allein in Rüsselsheim 2526 Führungen notwendig. Viel Publikum kam vor allem aus den neuen Bundesländern und aus Osteuropa. Die prominentesten Werksbesucher trafen allerdings aus dem Süden Deutschlands ein, es waren die Kicker des FC Bayern München.

Ein neues Modell für die Umwelt: Kunststoff-Recycling am Auto.



Im modernen Automobilbau zählt Stahl schon fast zum alten Eisen. Denn er wird mehr und mehr durch Kunststoffe ersetzt.

Kein Wunder, schließlich reduziert der Einsatz von Kunststoffen das Gewicht eines Autos ganz erheblich. Und das macht nicht nur die Pferdestärken unter der Motorhaube spritziger, es vermindert auch den Spritverbrauch: 100 kg weniger Gewicht sparen auf 100 km etwa einen halben Liter Benzin.

Aber wohin mit den vielen Kunststoffteilen, wenn ein Auto ausgedient hat?

Drei Viertel eines Autos werden heute recycelt. Den größten Teil machen dabei die Metalle aus.

> Wertvoller Rohstoff für neue Produkte

Kunststoffe können grundsätzlich natürlich auch wiederverwendet werden. Das Problem ist nur, daß oftmals Kunststoff-Typen mit unterschiedlichen Eigenschaften verwendet werden. So muß jedes Teil sorgfältig analysiert und sortiert werden. In Zusammenarbeit mit dem Automobilhersteller Adam Opel AG, zweier Kunststoffverarbeiter und der Hoechst AG wurde nun ein neues und vielversprechendes Recycling-Projekt gestartet.

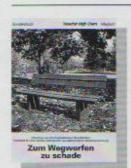
Die Idee dabei ist, Stoßfänger aus Polypropylen zu sammeln, aufzuarbeiten und anderen Anwendungsgebieten im Auto wieder zuzuführen. Die Stoßfänger werden in speziellen Anlagen zu groben Chips zerkleinert, von Fremdmaterial getrennt

vielen Kunststoffteilen, *Hoechst High Chem

und zu Mahlgut weiterverarbeitet. Danach entsteht ein Material, aus dem unter anderem Radkastenauskleidungen und der Kofferraum-Ladekantenschutz hergestellt werden können.

Neben diesem Projekt gibt es noch andere Beispiele dafür, daß wir viel dafür tun, neue Wege für Kunststoff-Recycling zu finden.

So planen wir in Wiesbaden ein Pilotprojekt, bei dem Kunststoff-Abfälle aus privaten Haushalten gesammelt und aufbereitet werden. Aus Waschmittelbehältern, Einkaufstüten und Joghurtbechern können dann neue Produkte wie



Wenn Sie mehr zu diesem Thema wissen möchten, bitte fordern Sie unsere Broschüre "Zum Wegwerfen zu schade" an.

Hoechst AG, InfoService, 6230 Frankfurt/Main. Oder rufen Sie uns an. Tel.: 0130-3065.

Deponiefolien, Rohre oder auch Lärmschutzwälle entstehen. Als Mitbegründer der "Entwicklungsgemein-

schaft zur Wiederverwertung von Kunststoffen" haben

wir es uns zur Aufgabe gemacht, neue Lösungen für das Abfallproblem zu erarbeiten. Dazu gehört auch, daß wir zukünftig gebrauchte, sortenreine Kunststoffe zurücknehmen und wiederverwenden werden.

Hoechst High Chem steht auch für unser Engagement auf diesem Gebiet. Denn die wichtigste Voraussetzung für den Abbau des Müllbergs ist, daß alle Beteiligten Hand in Hand arbeiten.



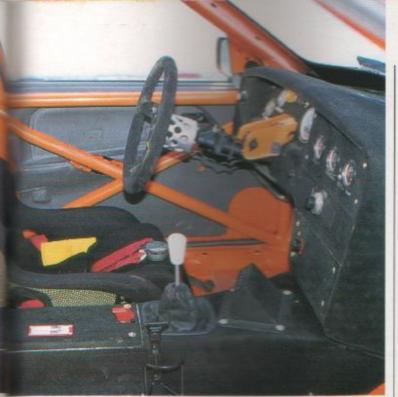




Drehtechnik die beger gehenden der Basis Gehenden d

Georg Fischer FMS Drehtechnik AG

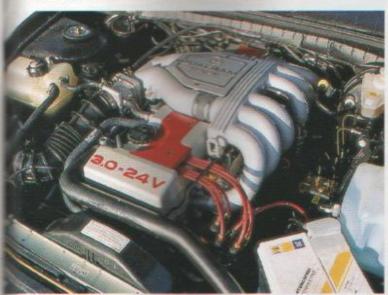
Amsler-Lation-Strasse 1 CH-8201 Schaffhausen Telefon 053/811111 Telex 897070 43 gf ch Fax 053/250154



Arbeitsplatz: Dicke Rohre schützen im Falle eines Falles



Power-Paket: Rund 400 PS mobilisiert der Rennmator,



... 230 PS der 24-Ventil-Sechszylinder im Straßen-Evolution



SUPERKATALOG • 158 Seiten für die gesamte Opel-Modellpalette • Individuelles Irmscher-Styling und sportlich-leistungsstarke Irmscher-Technik • Irmscher Journal • Großes Felgen-, Lenkradund Ausstattungsprogramm • Irmscher Sondermodelle • Neu: Calibra • Viele praktische Tips • Das größte Irmscher-Programm, das es je gab!

SUPERANGEBOT Praktische Tips und wertvolle Informationen wie Sie Ihren Opel noch attraktiver machen können. Holen Sie sich Ideen und Anregungen aus dem großen Katalog. Und sprechen Sie über die Top-Angebote mit Ihrem Opel-Händler. Es lohnt sich

SOFORT BESTELLEN

Coupon ausfüllen, ausschneiden, auf Postkarte kleben und ab die Post

Name				
Straße				
PLZ/Ort				
Alter				
Ich fahre einen Op	el, Modell			
Baujahr	, war	Neuwagen	□ Gebrauc	htwagen
-				
	114	771	1=1	
ALLT	OM	PII	R A	

Irmscher GmbH, Bahnhof-/Pappelstr., D-7064 Remshalden I, Tel. 07151/7002-0

lingen den größten Pokal Der Schwabe hatte sich als Neuerssger in dieser Nachwuchsforme Anhieb als Siegertyp profilier und fährt 1991 bereits eine Liga hörer der GM-Lotus-Euroserie. Er wies Mathias Arlt aus Stukenbrook und den Niederländer Frank Eglem auf die Plätze. der Euroserie 1990

ange Anfahrten zu

der Siegerehrung

auch der Brasilia
Banchello, gefolgt von

Veenzo Sospiri, und

ag mit Gil de Ferran

Fahrer aus Ayrton



Siegertypen: Karl Mauer, Rubens Barichelle, Vicenza Sessia, Gil de Ferran, Dan Partel

Gohlke weiter ouf Opel

Spree-Team

Der Beriner Klaus Gohlke,
1990 mit einem Opel Corsa.
GSI letzler DDP-Meister, fährt dieses Jahr mit einem GSI 16V in der
Deutschen Tourenwagen Trophäe
(DTT). Sein neues, werksunterstützles Senicher-Team ist wie
Gohlke in Berin beheimatet. Der
Werkstamer zu seiner neuen Aufgabe: "Gerade meine Fans in den
neuen Bundesendern erwarten
viel von mit und ich will alles tun,
um sie nicht zu einfäusichen."



Gohlke: Neuer Anlauf 1991

Renn-Premiere für Calibra

Zum ersten Mal wird in der Saison '91 auch der Calibra auf den Rennstrecken auftauchen. Das Autohaus Kissling schickt das Sport-Coupé in den Wettbewerb um den Langstreckenpokal. Der Calibra fährt dabei in der Gruppe A bis zwei Liter Hubraum. Die Leistung des 16V-Motors dürfte bei rund 200 PS liegen.

SFJ-CALIBRA - CAR-STYLING DER SUPERLATIVE!



Hochgenuß für alle, die das Außergewöhnliche suchen. Technik die begeistert und extravagantes Car-Styling, das sind die Merkmale des neuen SFJ-CALIBRA! "A new star is born!"

