

# Az Opel pályautói



Az Opel 150 éves évfordulója alkalmából írt motorsport cikksorozatunk 3. része egy-két nevezetesebb Opel pályautót mutat be a teljesség igénye nélkül. Sajnos itt is az a helyzet, hogy a versenyképes Opel pályautók főleg az „idősebb korosztályból” származnak. Az Opelek hálás „racing-youngtimer” projektek, ha valaki viszonylag olcsón egy gyors és konkurenciaképes pályautót kíván felépíteni. Mindenesetre pl. egy BMW 3,0 CSL/CSI az Opelhez képest egyenesen megfizethetetlen: a vételárat, a felépítést (restaurálást) és az alkatrészárakat illetően – ez persze nem véletlen és teljesen „korrekt” is, mivel a beépített technika/technológia sokkal modernebb.

## Steinmetz Opel Commodore

Tehát akkor lássuk az 1970-ben, pályán nagyon konkurenciaképes Steinmetz Opel Commodore „A” GS 3000-et (Gruppe B). A Commodore A eredeti gyártási időszaka: 1967–1971. Az autó a „Nürburgring Revival 2011”-en rögtön nagy feltűnést okozott – még az ilyenkor elmaradhatatlan dekoratív motorsport hölgyek nélkül is.

A fontosabb technikai adatok:

Hengerűrtartalom: 2990 cm<sup>3</sup>, soros hat henger, vízűtés, vezérlés OHC-CIH (Camschaft in head), elöl hosszirányban beépítve  
Henger: öntöttvas, száraz hüvely  
Hengerfej: öntöttvas, hidraulikusan feszített duplex-görgőslánc.

Furatlöklet: 95,4x69,8 mm

Szívószelep-átmérő: 44 mm



© steinmetz-racing.de





(Az eredeti karosszéria méretei: hossz: 4574 mm, szélesség: 1754 mm, magasság: 1435 mm)  
 Összsúly: 1070 kg; 3,5 LE/kg (természetesen – egyéb könnyítések mellett - pl. a fűtés is komplett kiépítve)  
 Tank: 120 literes  
 Menettulajdonságok: gyorsulás és végsebesség a főáttétel függvényében: 0-100: 5,3 s, 260 km/h



## Opel Kadett Risse C Coupé

A következő autó amit bemutatunk egy Kadett „C”. Ez a projekt is egy tanulságos példa arra, hogy hogyan lehet egy gyors Opelt viszonylag szerény pénzből felépíteni – vagyis: itt is a „kreativitás” részben helyettesíti a pénzt! Először nézzük az eredményeket, aztán a technikai adatokat – ezek ebben az esetben elég érdekesek, mivel a beépített négyhengerű, 16 szele-

Kipufogószелеp-átmérő: 40 mm  
 Kompresszióviszony: 11,2 : 1  
 Teljesítmény: 300 LE / 305 Nm (a fordulatszámokat nem adták meg)  
 Keverékképzés: 3 x Weber Dupla (torokátmérő nincs megadva), van szívócső-befecskendezési variáció is  
 Vezérműtengely: 324° (főtengelyszögön mérve)  
 Tengelykapcsoló: egytárcsás, száraz  
 Váltó: 5 fokozatú  
 Differenciál: hátsókerék-hajtás, kardántengely, hypoidfogazású haránt hajtás, mechanikus differenciálzár  
 Fék: 4 x tárcsafék, kétkörös, vákuumos rásegítővel  
 Kormánymű: csigás-golyós  
 Futómű:  
 elöl: dupla trapéz, tekercsrugó, teleszkópos lengéscsillapító, stabilizátor  
 hátul: merev tengely, 4 x hosszirányú vezetőkarok, 1 x keresztirányú (Panhard), tekercsrugó, teleszkópos lengéscsillapító, stabilizátor  
 Az eredeti felfüggesztés gumielemei keményebbekre vannak kicserélve.  
 Karosszéria: acél önhordó, de a sárvédőkiszélesítések, a motorháztető és a csomagtartató üvegszál-erősítésű műanyagból (GFK)



Az autó típusa	Kadett C Coupé
Motor	(lásd a fenti leírást!) KMS-versenymotor befecskendezés
Tengelykapcsoló, váltó	Sachs 2-tárcsás (Ø 184 mm) TRACTIVE szekvenciális, 6 fokozatú
Kipufogó	Schäfer speciális kipufogó, leömlő
Lengéscsillapító	KW menetes rugólab, húzó-, nyomóerő-beállítással
Első tengely	Saját fejlesztésű, megerősített futóműrudazat és csapágyazás, Steinmetz kerékagy, 4-dugattyús Wilwood féknyereg, fékerőelosztó fékpedálegység
Hátsó tengely	Speciális kardántengely, Watt-rudak, minden vezetőrudazat gömbcsuklós, áttétel választható (3.89; 4.22; 4.75; 5.28), valamennyinél 75%-os önzáró differenciál, féktárcsa, féknyereg: Opel Vectra 2000
Karosszéria	3 db beépített pneumatikus gyorssemelő, 18 literes műanyag tank, kartergáz-olajleválasztó tartály (Catch-tank), előszállító és fő tüzelőanyag-szivattyú, hegesztett csővezetés (Hermann), karosszéria-héjelemek többségében kevlár és karbon
Kivitel	König kevlárülés (20 cm-rel hátratulva), kormány: OMP, biztonsági övek: Schroth, vezetőtájékoztató kijelzés, műszerek: memotec Messtechnik
Kerekek	Szlik és esőgumik (10" és 11") BBS és HTN-felni
További, ma aktuális műszaki adatokat lásd a <a href="http://motorsport.hovemann-car-design.de/index.php/fahrzeuge/opel-kadett-risse-c-coupe.html">http://motorsport.hovemann-car-design.de/index.php/fahrzeuge/opel-kadett-risse-c-coupe.html</a> honlapon	





pes motor egy hathengerű 24 szelepes motorból lett „levágva”.

Tehát a blokk a CIH-motorból lett kialakítva, a hengerfej viszont, mint említettük a 6 henger, 3,0 L, 24 V-ből lett levágva.

Az operációt a RISSE-Motorsport (Dipl.-Ing. Dietrich Risse, 59494 Soest, Deutschland) csinálta.

Habár az „eredeti” autó nem új, de a tuningnál modern motorméretezési programokkal először szimulálták, majd megtervezték a töltetcsere, a gázáramlás és a motor munkafolyamat egészének termodinamikáját. Mit jelent egy ilyen tuning „számokban”.

Anélkül, hogy egy motort gépműhelybe küldenénk, a következő értékek érhetőek el 2 liter hengerűrtartalomnál:

szívócső: +17 LE,

speciális kipufogórendszer: +21 LE,

vezérműtengely: +10 LE (a vezérműtengelynél nemcsak a teljesítménynövekedés a lényeg, hanem a megfelelő nyomatéki görbe kialakítása és a maximum „helye”). Ez nem egy ún. „radikál-tuning”, egy „hegyi” autónál („pár-munkaórás motorok”), biztosan több is lehetséges.

Tehát akkor lássuk a versenyeredményeket:

A pilóta, Holger Hovemann, 2000 óta 7-szer sorozatban győztes a KW Berg(hegyi)-Cupában, továbbá a MSB Berg(hegyi) Túraautó-versenyeken.

A német (Deutschen Meisterschaft für Tourenwagen) bajnokságban az összesítésben 4. hely. Ez egy ilyen egyszerű és olcsó autó-



val nagyon komoly eredmény, mivel a mezőny nagyon erős. Persze ez az eredmény elsősorban a tuner (RISSE-Motorsport) és a vezető (Holger Hovemann) jó munkájának köszönhető.

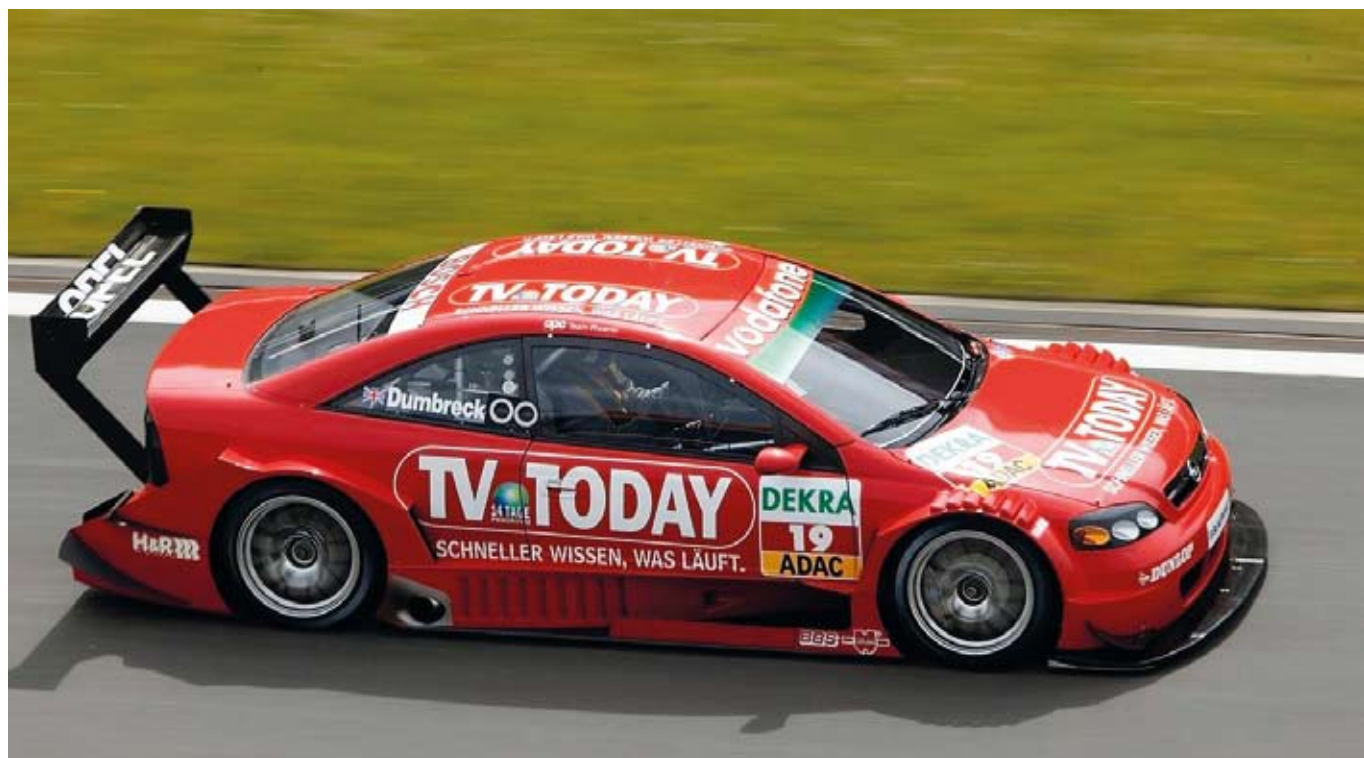
## Opel a DTM bajnokságban

A '80-as és '90-es években a rüsselsheimiek a pályakörversenyekre koncentráltak. A DTM-ben 1994-ben egy győzelmet szereztek (Opel Team Jost, Calibra V6 4x4), és az 5. és 6. hellyel zárták az évet.

A DTM-et az ITC (International Touring Car Championship) követte. Ebben a versenysorozatban, 1996-ban Manuel Reuter nyerte a bajnokságot Opel Calibrával és az Opel nyerte a gyártói bajnoki címet.

Az STW, a Super Tourenwagen Cup követte az ITC versenysorozatot. 1998-ban Uwe Alzen 3. lett egy Opel Vectrával.

Az Opel-sikerek egyik csúcsa a 2003-as 24 órás verseny a Nürburgringen, ahol Opel Astra V8 Coupé kocsival abszolút győzelmet szereztek (Manuel Reuter, Timo Scheider, Marcel Tiemann).



A 2005 év végével az Opel kiszállt a DTM-ből és a motorsport aktivitását, némi utánpótláscélú OPC-támogatástól eltekintve, gyakorlatilag teljesen megszüntette.

Ha már eddig a „tunnerekről” beszélünk – akkor nézzünk meg befejezésül egy ide tartozó üzleti gondolatot is. Tudom, hogy a jelenlegi gazdasági helyzet nem sok embernek ad okot a jókedvre, mivel mi nem vagyunk bankárok vagy „Hedge Fund”-menegerek, nekünk a mindennapi kemény munkából – már akinek van – kell megélnünk. Ma különösen érdemes egy nemcsak szakmailag, hanem gazdaságilag is sikeres tunnert: Günther Irmischer idézni. (Talán még emlékszünk a Walter Röhrl vezette Irmischer Ascona A-ra, Európa-bajnok volt 1974-ben.) Tehát az ő saját „receptje” szerint (tartalmilag idézve) egy nehéz gazdasági helyzetben.

„A pesszimistáknak lehet, hogy majd valamikor igazuk lehet – de addig is nekünk optimistáknak meg kell látnunk a lehetőséget, és jó üzletet kell csinálnunk.” Vagyis a lényeg ebben: lehetséges, hogy a cégvezető – mint ember – pesszimista, de ettől függetlenül az üzletben változatlanul és keményen „nyomni” kell a



dolgokat – mert ez neki mint cégvezetőnek a feladata. Sőt egy rossz gazdasági helyzetben, dekonjunkúrában ez még inkább fontos. Tisztelt Olvasó: így is meg lehet fogalmazni egy cég feladatát. Lehet, hogy a tuningcég túlélését teszi lehetővé a legfrissebb, novemberi lapértésülés. Günther Irmischer egy német lapnak nyilatkozta, hogy Németországból 2013 május végével kivonul. Az Irmischer tuning kb. 150 alkalmazottja ma a cég több európai telephelyén dolgozik. Az új cégközpont helyét még nem jelölték ki, de a döntésnek a jövő év elején meg kell születnie.

PONYICZKY LÁSZLÓ – Nszl

## Visszatérés a versenypályákra



Az Opel gyár 2013-ban ismét visszatér a versenypályákra. Elsősorban a versenyzésre horribilis összegeket fordítani nem tudó megszállottak, lelkes és tehetséges amatőrök, önjelöltek számára teremtenek ezzel versenyzési lehetőséget. Az Opel az új kisautóval, az Adammal száll be a küzdelmekbe, először a raliba. A megcél-

zott versenysorozat az ADAC Rallye-Masters-Serie és márkakupa. Ezt követi az új Opel Astra OPC, amivel a „VLN” (Veranstaltergemeinschaft Langstreckenpokal Nürburgring) futamaiban vesz részt a gyári autó. A VLN csúcsa a 24 órás verseny, természetesen a Nürburgringen. Ezzel a felkészítéssel az Astra az „Astra OPC Cup” szereplője is lesz.



### Források:

Lengert at all: Opel Motorsport mit Tradition, HEEL verlag Gmbh, 2002.  
<http://www.opelz-blog.de/steinmetz-opel-commodore-gs-3000-bj-1970-beim-nuerburgring-revival-2011/>  
<http://www.heise.de/autos/artikel/Heinz-Harald-Frentzen-faehrt-2004-fuer-Opel-in-der-DTM-407037.html>  
<http://www.motorsport-magazin.com/dtm/news-22710-heinz-harald-frentzen-bester-opel-fahrer-am-eurospeedway.html>  
[http://www.google.com/imgres?imgurl=http://www.motorsport-magazin.com/images/581/336/q\\_80/0007528.jpg&imgrefurl=http://www.motorsport-magazin.com/dtm/news-21244-mugello-tests-tag-2-frentzen-verteidigt-die-spitze.html&usq=\\_\\_Et-Mr5KWz4hf-JF5XioyqOoLOWgo=&h=336&w=581&sz=55&hl=de&start=9&zoom=1&tbid=-YKVSDimnH7JEM:&tbnh=77&tbnw=134&ei=W8KOT\\_LAJ8rtAaiu5CACQ&prev=/images%3Fq%3Dheinz-harald%2Bfrentzen%2Bund%2Bopel%26hl%3Dde%26client%3Dfirefox-a%26sa%3DX%26rls%3Dorg.mozilla:e:official%26gbv%3D1%26tbn%3Dsch&itbs=1](http://www.google.com/imgres?imgurl=http://www.motorsport-magazin.com/images/581/336/q_80/0007528.jpg&imgrefurl=http://www.motorsport-magazin.com/dtm/news-21244-mugello-tests-tag-2-frentzen-verteidigt-die-spitze.html&usq=__Et-Mr5KWz4hf-JF5XioyqOoLOWgo=&h=336&w=581&sz=55&hl=de&start=9&zoom=1&tbid=-YKVSDimnH7JEM:&tbnh=77&tbnw=134&ei=W8KOT_LAJ8rtAaiu5CACQ&prev=/images%3Fq%3Dheinz-harald%2Bfrentzen%2Bund%2Bopel%26hl%3Dde%26client%3Dfirefox-a%26sa%3DX%26rls%3Dorg.mozilla:e:official%26gbv%3D1%26tbn%3Dsch&itbs=1)  
<http://www.mantzel.de/man-classic/>  
<http://www.risse-motorsport.de/>  
<http://www.steinmetz.de/>  
<http://autopixx.de/autobilder/bilder-EWjYgnde-opel-commodore-gs-steinmetz.html>  
<http://www.steinmetz-racing.de/wb/pages/steinmetz-fahrzeuge/steinmetz-commodore-von-juerg-baechi.php?pic144=0>  
<http://www.irmscher.de/?ibox=unternehmen>  
<http://de.wikipedia.org/wiki/Opel-Commodore>  
<http://www.autobild.de/klassik/artikel/opel-commodore-a-gs-e-1216470.html>  
<http://www.opelfreunde-obertuerken.com/commodore-a-technische-daten.html>  
[http://www.mainfranken.de/bjv/index.php/franz/detail/dieter\\_knuettel\\_haengt\\_overall\\_und\\_helm\\_an\\_den\\_nagel/](http://www.mainfranken.de/bjv/index.php/franz/detail/dieter_knuettel_haengt_overall_und_helm_an_den_nagel/)  
<http://motorsport.hovemann-car-design.de>