



Das Palais Hirsch bietet Platz für ein Stelldichein der Opel-GT-Sportwagen.

BILDER: STÖSSER



Wie beim Film „Cars“: Für Sonnenschutz ist gesorgt.

Benzin in der Badener Luft

Motorsportclub: Beim traditionellen Opel-GT-Treffen finden Fahrer und Freunde des Oldtimers aus ganz Europa zusammen und flanieren im Korso

Von Jan Stößer

Ketsch. Genau 54 Opel-Sportwagen des Modells GT (Grand Tour) – vornehmlich aus Deutschland, der Schweiz, Österreich, Frankreich und den Beneluxstaaten – waren abermals der Einladung des MSC Ketsch gefolgt und nahmen unter anderem die Straßen von Hockenheim, Ketsch und Schwetzingen in Beschlag. Am samstäglichen Nachmittag fuhr die GT-Gemeinde auf dem Vorplatz des Schwetzinger Palais Hirsch vor, wo sie auch schon von unzähligen Motorsport-Enthusiasten und Schaulustigen, die leicht ins Gespräch mit den Fahrern kamen, umlagert wurde.

Darunter befand sich die ganze Bandbreite an GT-Modellen, viele nahezu im Originalzustand, aber vereinzelt auch grundlegend modifiziert und auf den Rennsport ausgelegt. Produziert wurden einst 103 463 Opel GT – 80 000 gingen in die USA, der Rest verteilte sich auf Europa. Etwa 11 000 entfielen auf das von Kennern geschätzte Modell GT/J, das niemals in die USA verschifft wurde.

Auf Schumis Spuren

Nach dem Stelldichein in der Schwetzinger Innenstadt bewegten sich alle GTs zurück ins heimische Ketsch, wo die interessierten Besucher abermals die Gelegenheit hatten, den sagenhaften Sportwagen zu begutachten. Danach ging es in geordneter Eskorte den Rheindamm entlang, auf den Weg Richtung Hockenheim, wo die glänzend herausgeputzten Sportwagen am früheren Museum in Reih und Glied aufgestellt wurden. Abschließend wurde es ernst und die Boliden wurden von der Leine gelassen: Dank der Ringleitung konnten die Teilnehmer einige Runden im Renntempo auf



Heino Venhoven vom GT Club Niederrhein und Werner Söhnlein vom MSC Ketsch beim Fachsimpeln.

dem Hockenheimring drehen und auf Schumachers Spuren wandeln.

Organisator Werner Söhnlein, Pressewart des Motorsportclub Ketsch, kann gewiss als absoluter Kenner der Sportwagenikone Opel GT bezeichnet werden und wurde bereits früh mit dem GT-Fieber infiziert: „Der Opel GT hat mich mein ganzes Leben begleitet – ich bin Jahrgang 1957 – war also gerade mal elf Jahre alt, als dieser Wagen auf dem Hockenheimring der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Auf meinem Schulweg musste ich immer an einem Opel GT in monzablau-metallic vorbeilaufen, was meistens zur Folge hatte, dass ich zu spät zum Unterricht kam.“

„Ein Blick ins Fahrzeuginnere auf den Tachometer und man kam aus dem Staunen nicht mehr heraus. 240 Stundenkilometer stand da schwarz auf weiß. Nur ein Porsche hatte damals noch 250 auf dem Zifferblatt, aber der war lange nicht so aufre-

gend wie der GT mit seinen Klappscheinwerfern und einem Fahrzeugheck, welches nur aus dem Tank bestand. Vorne Motor, hinten Tank und dazwischen lag man wie in einem Formel-1-Auto fast auf dem Boden. Das war sehr aufregend und da konnte auch kein anderer deutscher Sportwagen mithalten“, erinnert sich Söhnlein an seine ersten Begegnungen mit dem Kultauto.

6500 DM investiert

Mit 18 hatte Söhnlein noch nicht das Geld, sich einen gebrauchten GT zu kaufen, aber nachdem Käfer, NSU TTS und VW 1600 TL zerschossen waren und ein gebrauchter GT für 6500 DM zu bekommen war, konnte ihn niemand mehr vom Kauf zurückhalten: „In der heutigen Zeit nur schwer nachvollziehbar, welche Gefühle mitschwangen, als man zum ersten Mal vor der Diskothek mit dem GT vorfuhr. Das Auto war ein absoluter ‚Eyecatcher‘. Bei Fahrten

ins Ausland, nach Frankreich oder Italien, wurde der GT ständig an den Cafés belagert und die Leute wollten alles über den Wagen wissen. Es bleibt eine unvergessliche Zeit“, gibt sich der MSC-Pressewart nostalgisch.

Das erste Opel-GT-Treffen in und um Ketsch trug Söhnlein 2011 auf dem Clubgelände des MSC aus. Da die Vereinsmitglieder auch Gefallen an seinem GT gefunden hatten, machte er diese Zusammenkunft über diverse einschlägige Foren und Oldtimervereine öffentlich und es fanden sich sofort etwa 25 bis 30 GT-Fahrzeuge ein, welche aus ganz Deutschland angereist waren.

In den darauffolgenden Jahren wurden die Treffen dann immer beliebter, sodass auswärtige Teilnehmer oft sehr weite Wege in Kauf nahmen und zwei Tage lang einfach nur Spaß hatten. Freitags wurde immer eine gemeinsame Ausfahrt mit bis zu 20 GTs organisiert – oft durch die Pfalz oder den Odenwald, „um die Ureinwohner in den Bergdörfern zu erschrecken“ und das Erlebte abends bei Benzingesprächen auf dem Clubgelände mit Grillsteak und Bier ausklingen zu lassen. Der Samstag begann gewöhnlich mit einer Präsentation der Fahrzeuge und anschließendem Event – es wurde auf dem Festplatz in Ketsch ein Slalomparcour aufgebaut, beim ADAC-Testgelände konnten die GT-Lenker dann ihre Geschicklichkeit beweisen und auch Gummi auf dem Hockenheimring geben.

Söhnleins GT wurde im Laufe der Jahre grundlegend verändert, was die Fahrzeugtechnik anbelangt. Im Gespräch mit dieser Zeitung lässt der Organisator tief in die Veränderungen blicken, die er über die Jahre vorgenommen hat: „Die Karosserie wurde bewusst nicht bearbeitet, obwohl einige Spoiler aufgrund der jet-

zigen Leistung des Fahrzeuges sicherlich hilfreich wären. Bei meinem GT handelt es sich um ein deutsches Modell, einen GT/J 1900. Der GT/J war ein Sondermodell ab 1971 und speziell für die Jugend gemacht: Schwarze Auspuffrohre, keine Chromkeder in den Scheiben, kein Chrom an den Stoßstangen – eben alles schwarz. Zierstreifen seitlich und auch der Innenraum war etwas spartanischer gehalten. Keine Uhr und kein abschließbarer Tankdeckel“, geht der MSC-Pressewart ins Detail.

Farbe von Pirelli Golf

Neben etlichen leistungstechnischen Änderungen ließ Söhnlein seinen GT 1984 auf türkismetallic umlackieren – der Farbe vom damaligen Pirelli Golf. Das Schmuckstück des MSC-Pressewarts kommt auf eine Höchstgeschwindigkeit von 230 Stundenkilometern, wenn die Lampen offen sind, erreicht der GT „nur“ 220 Stundenkilometer.

Söhnlein plant keine weiteren Änderungen an seinem GT, sondern wird diesen nur noch erhalten: „Auch ich werde Ende September etwa 1000 Kilometer mit meinem GT bestreiten und ein Treffen in Frankreich besuchen. Das ist gelebte Europapolitik.“

Mit über 50 Jahre alten Fahrzeugen – nachhaltig, ohne Elektromotor und Subventionen. Ein Wiedersehen mit Freunden aus ganz Europa, da kann sich die Politik ein Beispiel nehmen. Er läuft zuverlässig und perfekt – Urlaubsfahrten an den Gardasee oder die französische Côte d’Azur sind kein Problem. Alles ist ordnungsgemäß beim TÜV eingetragen“, versichert er mit einem Augenzwinkern.