

Flash Österreich € 4,50 // Schweiz sfr. 7,80 // Bel/Nelux € 4,80 // Griechenland € 5,30 // Frankreich € 4,80 // Italien € 5,30 // Spanien € 5,30 // Portugal (cont) € 5,30 // Finnland € 5,30 // Norwegen nok. 55,00  
**UNABHÄNGIGES MAGAZIN FÜR DIE OPEL-COMMUNITIES**  
Nr. 06 2015 // 24. Jg. // Heft 267 // Juni // Deutschland // €3,80 // 19070

# OPEL *flash* Scene



**50 Jahre GT**



## Lotusblüte

76er Kadett mit V8-Motor

1975er Kadett C // 2000er Vectra // 2002er Astra G Cabrio





**D**as, was in den Hallen kurz vor Hamburg bei der Firma Vertruck geschaffen worden ist, gefällt nicht jedem beziehungsweise spaltet zurzeit die C-Kadett-Fangemeinde in zwei Lager. „Es gibt nur mögen oder nicht mögen. Dazwischen gibt es nichts“, erklärt uns Norbert Vornholt, einer der Mitwirkenden an diesem Mega-Projekt. Was ist damit gemeint? Für die reinen C-Kadett-Puristen ist an dem Rennwagen nichts mehr original, für die Motorsportfreaks unter den C-Kadett-Fans wird dieser Über-Kadett bald zum Heiligtum in ganz Europa. Aber fangen wir einmal ganz von vorne an. Holger Hovemann ist in der Berg-Szene eine ganz große Nummer. Mit sieben (!) Meistertiteln in Folge zwischen 2004 und 2010 gehört er

unter den Bergrennfahrern zu der absoluten Spitzenklasse. Sein gelbes C-Coupé war über viele Jahre das Maß aller Dinge in der Gruppe H bis 2.000 ccm, in der oftmals mehr als 40 Starter um den Gruppensieg kämpften. Doch ein Überschlag mit 180 km/h in 2011 im ersten Trainingslauf beim südthüringischen Glasbach-Bergrennen war der Anlass, dass das Team um Holger Hovemann sich Gedanken über ein neues Rennwagen-Projekt machte. „Bauen wir wieder einen ähnlichen 2.0-Liter-Kadett auf – mit der Voraussetzung, dass von Holger erwartet wird, an seine Erfolge anzuknüpfen – oder gehen wir einen anderen Weg und probieren etwas völlig Neues aus?“, stellte sich auch Norbert die Frage. Das Team hatte sich für Letzteres entschieden.

Ein riesiger Heckflügel presst den Opel an der Hinterachse auf den Asphalt

Achtung! V8-Kadett im Anmarsch



Holger Hovemann studiert seine Rennzeit

# Yellow Psycho

## Ist er zu stark, bist Du zu schwach! - 76er C-Coupé

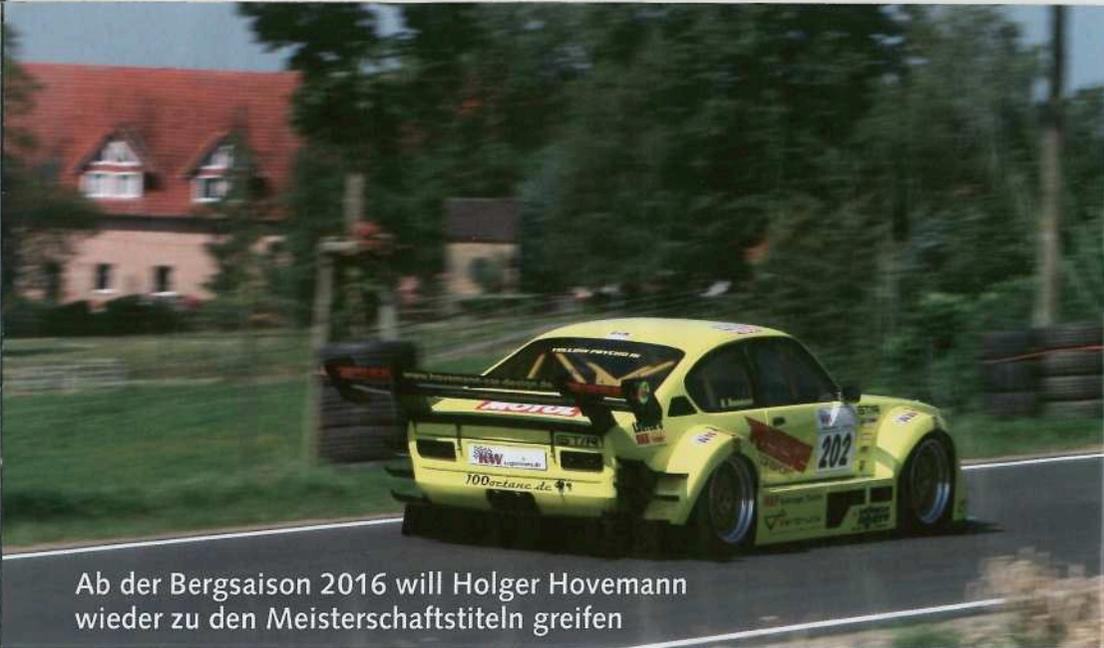
Er ist da! Breit, stark, gelb. Wer vereint das Zusammenspiel aus Körper und Seele besser als der neue Yellow Psycho III von Meisterfahrer Holger Hovemann? Das dominante Erscheinungsbild des Autos lässt den Atem jedes Gegners erstarren. Hier wurde etwas Brutaes erschaffen – und es lernt gerade erst laufen...



Ausgeklügelte Aerodynamik: die Kotflügelentlüftung



Die Frontschürze wird für diese Saison überarbeitet



Ab der Bergsaison 2016 will Holger Hovemann wieder zu den Meisterschaftstiteln greifen

### Kreative Bierlaune

Man mag es kaum glauben, aber die Grundidee zu diesem gewaltigen Projekt ist aus einer Bierlaune heraus entstanden. „Wir hatten abends beim Grillen einmal über die Radstände des C-Kadett und einer Corvette C4 philosophiert und dabei festgestellt, dass sie gerade einmal 32 Millimeter auseinander lagen. ‚Da kann man doch, da geht doch was‘, dachten wir uns alle“, so der Hamburger. Und wer die norddeutschen Jungs genauer kennt, der weiß, da wird nicht lange geredet, da wird gehandelt. Die Idee war,

als Basis eine 90er ZR-1-Corvette C4 zu nehmen und darüber die Karosserie des C-Kadett zu stülpen. Dass diese Idee einmal in über 4.500 Arbeitsstunden enden würde, war bis dato noch keinem der Beteiligten klar. Die Corvette C4 ZR-1 eignete sich aus vielerlei Hinsicht als gute Basis. Neben einem aus Magnesiumteilen bestehenden Fahrwerk besaß sie auch den einzigen in Amerika bekannten V8-Motor mit 4-Ventiltechnik im General-Motors-Konzern. Das V8-Aggregat war eine reinrassige Lotus-Entwicklung, die Lotus damals GM zur Verfügung gestellt hatte. Anfang

2012 begab sich das Team um Norbert Vornholt und Holger Hovemann auf die Suche nach einer unverarbeiteten ZR-1 Corvette sowie nach einer gut erhaltenen C-Kadett-Karosserie und wurde schnell fündig. Die Corvette wurde bis auf den Rahmen, den Motor und die Achsen heruntergestrippt. Anschließend setzten die Hamburger Jungs die bereits vorbereitete Rohkarosserie des C-Kadetts auf den amerikanischen Rahmen. „Ich weiß nicht, ob das damals mal so vorgesehen war oder reiner Zufall ist, aber beide Teile passen millimetergenau aufeinander“, sagt Norbert.

Interessant dabei ist auch, dass die Kadett-A-Säule genau auf die Rahmenverengung der Corvette passte.

Die Hamburger wollten „keine plumpe Ami-Technik“ haben und hatten sich von den Corvette-Varianten bewusst die ZR-1-Version ausgesucht. Sie besitzt eine überaus gute Fahrwerkstechnik und war bereits weit entwickelt. Die Querlenker, die Gelenkwellen und auch die Radträger bestanden aus einer super leichten Aluminium-Magnesium-Legierung. Ebenfalls verfügte sie über eine sehr kräftige serienmäßige Bremsanlage. Vorne packten die Bremsbeläge in eine 330mm und hinten in eine 300mm innenbelüftete Bremsscheibe. Diese drei Komponenten hatte das Mechaniker-Team unangetastet gelassen. Zu Beginn des Fahrzeugaufbaus verliefen viele Arbeiten parallel. So wurden die Sicherheitszelle und der Innenraum aufgebaut. Gleichzeitig fertigte „Zottel“ die zahlreichen CFK/GFK-Teile wie Kotflügelverbreiterungen, extrabreite Seitenschweller, Türen oder Motorhaube an. Diese Rennwagen-Neuentwicklung bot den Mechanikern zugleich die Möglichkeit, einen komplett glatten Unterboden zu verbauen. Exakt 2,8 Grad neigt er sich zur Fahrzeugachse hin. Ein optimaler Wert für den Kadett. Optimal funktionierte auch das sequenzielle 6-Gang-Renngetriebe der Firma Tractive im alten verunfallten Renn-Kadett. „Also gab es keinen Grund, das alte Getriebe nicht im neuen Racer zu verbauen. Nach Rücksprache mit



Das 35er OMP-Wildleder-Lenkrad ist abnehmbar



3-teilige BBS-Felgen runden die imposante Optik ab

der schwedischen Firma kann das alte Getriebe bis zu 900 Nm aushalten. Wir glichen die Gear-Box in einigen Teilbereichen auf die neuen Bedürfnisse des V8-Kadetts an und bauten einen neuen Triebtrieb sowie vorne eine neue Glockenanbindung“, erzählt Norbert. Die Gegner des gelben Hovemann-Kadett im Berg-Cup sind die ehemaligen hochgezüchteten DTM-Fahrzeuge wie zum Beispiel der DTM-Astra von Sebastian Schmitt oder der V8-DTM-Vectra von Norbert Brenner. Von den Werken damals mit hochpräziser Ingenieurskunst entwickelt und von den Haus-Tunern auf dem Asphalt der Rennstrecken eingesetzt, musste das Hamburger Mechaniker-Team schon gewaltig in die Trickkiste greifen, um hier mithalten zu können.

### Plötzlich kein Sprit mehr

14 Tage vor dem ersten Einsatz unter Rennbedingungen in Osnabrück testete die Mannschaft den V8-Kadett auf der Rennstrecke in Boxberg. „Das war super. Ich hatte so viel Spaß mit dem Auto, dass ich bei der ersten Ausfahrt nach sechs Rennrunden wegen Spritmangel liegen blieb. Ich hatte vor lauter Fahrfreude einfach vergessen, dass die Tankanlage hierfür gar nicht ausgelegt war“, erinnert sich Holger Hovemann noch gern zurück. Inhalte des 6-Stunden-Tests waren die finale Abstimmungsarbeit des Motormapping sowie die Programmierung von ABS und ASR. Bei dem ABS handelt es sich immer noch um das damalige Serien-ABS der



Für die kurzen Bergetappen reicht ein 20-Liter-Sicherheitstank Zweiflütlige 76er Auspuffanlage



Als Basis für den Renn-Kadett dient eine Corvette C4 ZR-1



Mehr als 4.500 Arbeitsstunden vergingen bis zum ersten Roll-Out



Die Infos lassen sich problemlos am AIM MXL Display ablesen



Der König RS400 Schalenstuhl liefert besten Seitenhalt



Ohne diese Drei geht nichts

Corvette ZR-1. Das Besondere daran ist, dass es zur damaligen Zeit schon über einen Querbeschleunigungssensor verfügte. Die Tests verliefen gut, doch dem allerersten Renneinsatz sah die Mannschaft mit gemischten Gefühlen entgegen. Erstens hatte Holger unter Rennbedingungen noch nie in dem Opel gesessen und zweitens unterschieden sich Rund- und Bergstrecke letztendlich doch deutlich voneinander, und zwar nicht nur wegen der fehlenden Auslaufzonen. Aber all diese Zweifel lösten sich nach den ersten Trainingsfahrten in Osnabrück in Luft auf. Der V8-Kadett funktionierte wie ein Uhrwerk und bis auf ein, zwei Einstellungen lief alles einwandfrei. Beinahe, zumindest, wie Norbert einschränkt: „Uns ist die Motorhaube in der Mitte durchgebrochen. Der Grund war, dass die Luft, die vorne ins Auto hineinströmte, durch die viel zu kleinen Entlüftungsöffnungen nicht wieder schnell genug entweichen konnte. Da hat sich ein enormer Druck im Motorraum aufgebaut.“ Dadurch, dass der V8-Kadett über keine Starrachse mehr wie der alte 2.0-Liter-Kadett verfügt, sondern sich das Fahrwerk sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse einstellen lässt, haben die Mechaniker viele Achseinstellungen ausprobiert. In der weiter fortlaufenden Saison 2014 analysierte man nach zwei Drehern in

Eichenbühl und im österreichischen St. Agatha ein nicht wunschgemäß arbeitendes Sperrdifferential. Hier wurde Horst Schmidt mit dem Bau eines neuen Differentials beauftragt.

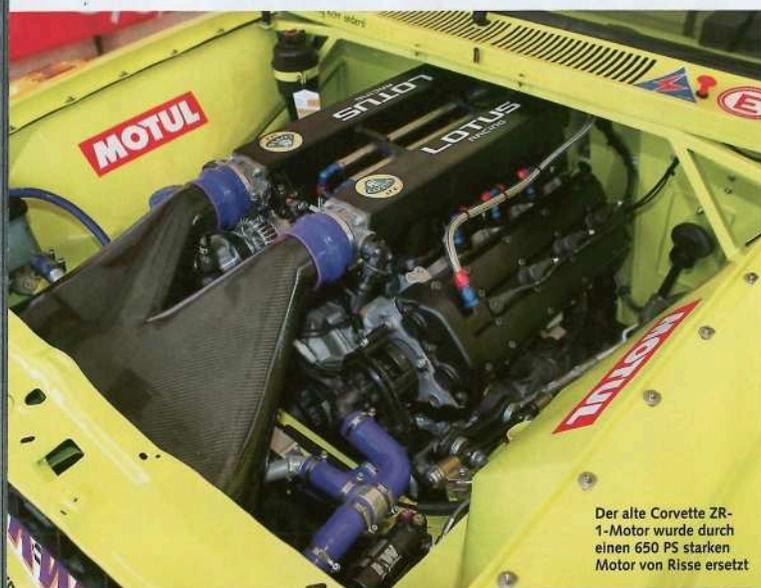
In der Winterpause 2014/2015 standen die Schraubenschlüssel nicht still. „Wir hatten eine Menge auf unserer To-Do-Liste abzuarbeiten“, so Norbert Vornholt. Damit sich im Motorraum keine Luft mehr stauen und Schäden anrichten kann, wurden die Lüftöffnungen im vorderen Bereich des V8-Kadetts vergrößert. In diesem Zuge wurde die Kühleranlage ebenfalls modifiziert. Große Veränderungen gibt es auch im Bereich des Antriebs. Es war von Anfang an klar, dass die traditionsreiche Motorsportschmiede Risse Motorsport in Soest das neue Aggregat entwickeln und bauen würde. Sie waren auch schon für den Erfolgsmotor im Kadett 2.0 16V zwischen 2004 und 2010 verantwortlich gewesen. Deshalb stand für alle Beteiligten des neuen Projekts fest, dass auch der „Yellow Psycho III“ ein echter Risse-Kadett werden wird. So konzentrieren sich die Motorenexperten aus Soest zum Beispiel auf eine neue optimierte Brennraumausnutzung der Kolben. Die Zielverdichtung von 13:1 soll erreicht werden. Ein weiteres Augenmerk wird auf eine optimale Bearbeitung des Kopfes gelegt

und ein maximal technisch mögliches Nockenwellenprofil wird ebenfalls herausgearbeitet. Zurzeit sind sie auf dem besten Weg, sich dem Nockenwellenprofil der damaligen DTM-Fahrzeuge anzunähern. Ebenfalls soll die Leistung auf deutlich über 600 PS gesteigert werden bei gleichzeitiger Gewichtsreduzierung gesteigert werden.

Gewichtsreduzierung ist in der Winterpause 14/15 sowieso das Schlagwort. Überall muss der V8-Kadett abspecken. Nachdem beim Motorenbau bereits 20 Kilo eingespart werden konnten, hat man weitere 8 Kilo bei den Seitenschwellern wegzubauen können. Diese bestehen nicht mehr aus Aluminium, sondern sind nun aus dem ultraleichten CFK gefertigt. Weitere schwergewichtige Kilos werden bei der Bremsanlage eingespart. Die originale ZR-1-Bremsanlage wird nun durch eine gewichtsoptimierte Wilwood-Anlage ersetzt. Ganze 8 Kilo konnte man auch hier einsparen. Bis zum Saisonstart im Mai möchte das Team um Fahrer Holger Hovemann insgesamt ca. 150 Kilogramm abspecken.

Das hat zur Folge, dass auf Grund der Gewichtersparnisse die Fahrwerkskomponenten neu abgestimmt werden müssen. Hier muss die Federrate den neuen Verhältnissen angepasst

Der Pilot sitzt weit hinten für eine optimale Gewichtsverteilung im Kadett



Der alte Corvette ZR-1-Motor wurde durch einen 650 PS starken Motor von Risse ersetzt

werden. Änderungen gibt es auch an der Aerodynamik. So wird der gewaltige Heckflügel ganze 40cm höher gesetzt. „Er hat zwar Abtrieb erzeugt, das jedoch bei zu viel Luftwiderstand. Durch das höhersetzen kann der Flügel nun flacher gestellt werden und das bei gleicher Abtriebsleistung“, erklärt uns Norbert. Alles in allem sollen diese Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrverhaltens und der Rennzeit dienen. Die aktuelle Berg-Saison 2015 möchte das Team zur weiteren Einstellung des V8-Kadetts nutzen. Doch dann soll der Opel-Pilot Holger Hovemann vom Entwicklungsfahrer endlich wieder zum Vollblut-Racer werden – und ab 2016 die Rennzeiten der DTM-Fahrzeuge von Norbert Brenner und Sebastian Schmitt in seiner Gruppe knacken.

Text und Fotos:  
Medienredaktion Nordwest



Alle wichtigen Betriebsschalter in einer Box neben dem Fahrersitz

## Der Yellow Psycho III ist nichts für schwache Nerven – und Muskeln

### FLASHFACTS

Typ: Kadett C-Coupé (1976) Gruppe E2-SH - Version 2015 - • Motor: 5,7-Liter-Lotus LT5-V8-Motor, leistungsoptimiert von Risse Motorsport, Irmier-Motorsport Flachschieberanlage 56mm, offene Trichter mit in der Motorhaube integrierter Airbox, extreme Kopfbearbeitung, CatCams-Stahlnockenwellen hohlgebohrt, mech. Schrick-Tassenößel, Scat H-Schaft-Pleuel 154mm lang, JE Leichtbau 2-Ring-Kolben für 99mm Bohrung und 27mm Kompressionshöhe, 13:1 verdichtet, Stahlkurbelwelle mit 93mm Hub extrem erleichtert, CrMo4-Schwung-

rad, Steuergerät KMS MD35 mit Breitbandlambarregelung für beide Bänke und ASR-Regelung • Auspuff: Fächerkrümmer von OBX, zweiflutige 76er Auspuffanlage, Renn-Kat HJS 2 x 200 Zeller • Leistung: 650 PS • Kraftübertragung: Sequentielles 6-Gang-Tractive RD 906-Renngetriebe, Heckantrieb, 2-Scheiben 184mm Sachs RCS Sinter-Pad-Kupplung, Achsübersetzung 1:3,45 mit Horst Schmidt-Antriebstechnik, 75% Lamellen Sperre • Vorderachse: Einzelradaufhängung an Doppelquerachse in Vollaluminium-Bauweise mit Aluminium-Radträger, 30 mm Leichtbaustabilisator, PU-Buchsen, direkte hydraulische Servolenkung mit elektrischer Hydraulikpumpe, KW-Federn, KW-Dämpfer Race Coil over, 3-fach verstellbar (Zug-, Druckstufe, High und Lowspeed) mit Aluminiumgehäuse • Hinterachse: Einzelradaufhängung in Doppelquerlenker-Bauweise, die Querlenker, Radträger, Differential und die seitlichen Antriebswellen sind in Vollaluminium-Ausführung, Stabi bei Bedarf, PU-Buchsen, vollinstellbare Sturz- und Spurwerte, KW-Federn, KW-Dämpfer Race Coil over, 3-fach verstellbar (Zug-, Druckstufe, High und Lowspeed) mit Aluminiumgehäuse • Felgen: 3-teilige BBS Rennsport, 10,5 x 18 vorne, 12 x 18 hinten • Bereifung: Avon Slicks, 270 x 650 vorne, 300 x 600 hinten • Bremsen: innenbelüftete 355-mm-Scheiben 2-teilig mit Wilwood-6-Kolben Bremsattel vorne, innenbelüftete 305-mm-Scheiben 2-teilig mit 1-Kolben-Alu-Schwimmsattel, Bremsbeläge von Wilwood, stehende OBP-Motorsport Waagebalkenbox, Bosch Renn-ABS hinten • Weitere Extras: 20-Liter-Sicherheitstank, Makrolon-Seiten- und Heckscheiben • Aus GFK/CFK: Motorhaube, Heckdeckel, Kotflügel, Verbreiterungen, Schweller, Türen, Spoiler, Luftleitbleche, Frontblech • Interieur: Abnehmbares 35er OMP-Wildlederlenkrad, Schroth-Racing-6-Punkt-Gurt, König RS 400-Schalensitz, AIM MXL Pista Drehzahlmesser inkl. Datenaufzeichnung, KMS Can Display, Drenth Ganganzeige mit integrierter Zündunterbrechung, AIM Pista Display mit Datenaufzeichnung, Cardiff-Motorsport FIA-Sicherheitszelle mit Fahrwerksanbindung, OMP-Feuerlöschanlage • (Alter- bzw. Herstellerangaben)

## Die Konkurrenz: Der weiße Ex-DTM-Astra von Sebastian Schmitt

