



Vier Türen

Schneller, höher, weiter. Der olympische Gedanke war es nicht alleine. Erwin brauchte für sein Hobby etwas Grundsolides und zugleich Besonderes. Die Suche nach einem außergewöhnlich zuverlässigen Oldtimer mußte daher zwangsläufig zu einem Opel führen

Ganze drei Olympia sollen in Deutschland noch zugelassen sein. Einige Exemplare stehen in verschiedenen Museen. Mit so einem seltenen Stück sollte man also besonders umsichtig umgehen. Ein wirklich guter Vorsatz. Allerdings eignet sich der Olympia auch zur Pokaljagd. Mit einem gewissen Ehrgeiz ausgestattet, steht der Teilnahme an namhaften Gleichmäßigkeitsrennen und Oldtimer-Rallies hierzulande nichts mehr im Wege. Und wer wie Erwin sein Hobby richtig betreibt,



Tiptop präsentiert sich der Olympia dem Auge des Betrachters. Sieben bis acht Veranstaltungen pro Jahr befährt der Oldie

zum Olymp

Dabei sein ist alles. Allerdings erreichte der Olympia auch schon olympische Lorbeeren. Bei der Rallye Leipzig-Rostock belegte man Platz eins

der braucht dafür unbedingt einen zuverlässigen Wagen, denn: „Wenn die Zeit brennt, dann treiben wir den Olympia auch schon mal quer über den Schotter“, erzählt Erwin voller Stolz von seinem Opel Olympia Baujahr 69. Und seine Augen strahlen, denn das muß er aushalten, dafür ist er ja da, so die einhellige Meinung.

Vor mittlerweile elf Jahren faßte Erwin den Entschluß: „Wir brauchen ein altes Auto, um Oldtimer-Rallies zu fahren!“ Die Suche nach einem passenden Oldie dauerte zwar etwas länger, dafür wurde Erwin durch ein Zeitungsinserat gleich in der näheren Umgebung fündig. Aus zweiter Hand erwarb er den gut gepflegten Olympia. Dabei hatte er richtig Glück. Bis auf die vordere Stoßstange war der Olympia in einem sehr guten Zustand. Bei der Stoßstange fehlte das Mittelteil. Das bekam Erwin bei einem Händler aus der Nähe von Bochum.

Ansonsten hatte ihm der Vorbesitzer schon reichlich Arbeit abgenommen und den kleinen Olympia im Motorsport-Retro-Stil der Siebziger „aufgemotzt“. Die langweilige Originalfarbe wich einer eleganteren Lackierung. So zierte jetzt ein dezentes Ford-Grün mit lackierten Streifen das Blechkleid. Das Maß aller Dinge im Innenausbau waren zu der damaligen Zeit VDO-Rundinstrumente für Öltemperatur, Öldruck und natürlich Wassertemperatur und Ladekontrolle. Instrumente dieser Art fand man damals serienmäßig eigentlich nur in der gehobenen Luxusklasse. Die zusätzliche Anzeige des Öldruckes und der Temperatur auf einer Digitalanzeige ist dem Basteltrieb des Vorbesitzers zu verdanken und zugegebenermaßen reine Geschmacksache.

Die Öltemperatur wird über einen speziellen Ölmeßstab ermittelt. Kleines Problem an der Sache ist nur, daß dieser Meßstab zu kurz ist, um



Fast schon obligatorisch: die VDO-Rundinstrumente im Olympia. Gewöhnungsbedürftig sind die Digitalanzeigen

Ein unverzichtbares Utensil bei Gleichmäßigkeits- und Rallye-Veranstaltungen ist der Trip-Master mit mechanischem Zählwerk



den Ölstand zu messen. Für diesen Zweck liegt der Original-Stab im Kofferraum bereit.

Der Motor ist ansonsten im Originalzustand. Die Opel-Doppelvergaser steigern die Leistung des 1,1-Liter-4-Zylinder-Triebwerkes auf „atemberaubende“ 60 PS und sorgen so für schwindelerregenden Vortrieb. Der Sprit von heute muß natürlich mit Zusätzen veredelt werden, da der alte Zylinderkopf noch keine gehärteten Ventilsitze hat. Auf der Autobahn sind 130 Sachen auf Dauer kein Problem und wenn's brennt, geht's auch noch etwas schneller.

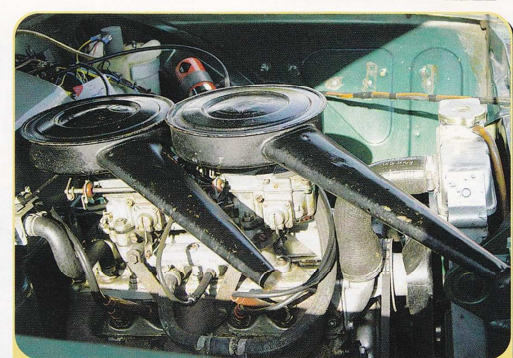
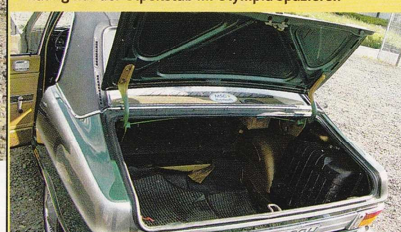
Mit dem alten Originalfahrwerk hat der kleine Olympia dabei schon mal eine Schräglage, „daß wir Angst haben, die Türgriffe zu verkratzen“, scherzt Erwin. Natürlich mußte noch der Arbeitsplatz für den Co eingeregelt werden. Ein Trip-Master aus England liegt optimal im Sichtfeld. Dieser Trip-Master ist als einziger für

historische Veranstaltungen zugelassen, da er ein mechanisches Zählwerk hat. Dies bedeutet, daß er bei einem kleineren Fahrfehler nicht rückwärts zählt. Verfahren bedeutet daher für den Fahrer zusätzliche Arbeit am Lenkrad und für den Co-Piloten erheblich mehr Rechenarbeit.

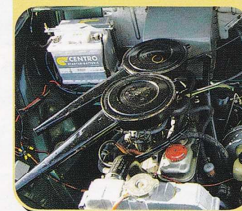
Nach so vielen Kilometern auf so vielen verschiedenen Veranstaltungen nagt nun doch der Zahn der Zeit am Olympia. Ganz deutlich sind die Roststellen seitlich unter dem Vinyl Dach zu fühlen. Auch die Zierleisten in den Scheibengummis sehen nicht mehr attraktiv aus. Im nächsten Winter kommt der Olympia ins Trockendock und wird einer umfangreichen Frischzellenkur unterzogen. „Nach elf Jahren ist das schon ganz in Ordnung“, meint Erwin, denn immerhin zeigt die Uhr des 36 Jahre alten Schmuckstücks schon runde 70.000 Kilometer.

Bestes Wertungsergebnis war der erste Platz in einer Geschicklichkeitsfahrt vor vier Jahren in Pegnitz. Ein Super-Ergebnis, schließlich sind da so viele Spezialisten am Start. Die machen da nicht mit, um Zweiter zu werden. Im Programm zur Bewerbung als Olympiastadt veranstalteten die Verantwortlichen von Leipzig eine Oldtimer-Rallye von Leipzig nach Rostock. Dabei gab es eine eigene Klasse Opel Olympia. Der kleine Opel aus Oberfranken belegte dabei den ersten Platz vor seinen Museumskameraden aus dem Opel-Werksmuseum. Dabei reisten Erwin und sein Co auf eigener Achse nach Leipzig und zurück. Einzig einen halben Liter Motorenöl extra verlangte das tapfere Triebwerk während der ganzen Reise. Alles in allem nimmt Erwin mit dem Opel Olympia auf etwa sieben bis acht Veranstaltungen im Jahr teil. Und das wird wohl noch eine ganze Weile so weitergehen. Denn ausgefallen ist der kleine Olympia in all den Jahren nie. Auch wenn er nicht der Schnellste ist – ins Ziel kam Erwin immer.

Viel Platz für viel Gepäck. Aber im wahren Leben fährt häufig nur der Ölpeilstab im Olympia spazieren



Der 1,1-Liter-Motor befindet sich im Originalzustand und atmet durch die Opel-Doppelvergaser. 60 PS leistet das bislang zuverlässig arbeitende Aggregat. Auch der Ölverbrauch des betagten Motors, der bereits 70.000 Kilometer gelaufen ist, hält sich in Grenzen



TECHNISCHE DATEN

- **MODELL**
Opel Olympia A, Baujahr 1969
- **MOTOR**
1,1-Liter-Motor im Originalzustand, Opel-Doppelvergaser, Leistung 60 PS
- **AUSPUFF**
Serienmäßige Auspuffanlage
- **FAHRWERK**
Originalfahrwerk, Leergewicht 790 kg, zul. Gesamtgewicht 1160 kg
- **RÄDER**
155-13 4PR oder 155 SR 13
- **KAROSSERIE**
Karosserie Originalzustand, neue Lackierung im Motorsport-Retro-Stil
- **INTERIEUR**
VDO-Rundinstrumente für Öltemperatur, Öldruck, Wassertemperatur und Ladekontrolle, zusätzlich zwei Digitalanzeigen für Öltemperatur und Öldruck, englischer Trip-Master mit mechanischem Zählwerk

