



Opel GT Gruppe 4, aufgebaut von Virgilio Conrero, restauriert von Maurice Van Sevecotte

THE OPEL GT LIVES!

Die Geschichte des Opel GT Conrero

So eindrucksvoll titelte Gianni Rogliatti in der Ausgabe 1/1972 der angesehenen US-amerikanischen „Automobile Quarterly“ über den italienischen Conrero-Rennstall und dessen Erfolge in den Jahren 1970 und 71. Mit viel Akribie und Erfahrung gelang es der Conrero Squadra Corse, die Konkurrenz in der 2 Liter GT-Klasse – fast immer Porsche 911 und 914/6 – mit dem Opel GT nicht nur zu beeindrucken, sondern auch zu schlagen. Besonders nachhaltig glückte dies zum Beispiel bei der Targa Florio 1971, einem Lauf zur Marken-Weltmeisterschaft, bei dem Salvatore Calascibetta und Paolo Monti nicht nur den Klassensieg errangen, sondern auch den 9. Rang im Gesamtklassement belegten und damit eine Platzierung unter den Top Ten in einem internationalen Spitzen-

feld gelang. Der „Macher“ hinter den Erfolgen war Virgilio Conrero, in Italien seit vielen Jahren einer der angesehensten und bekanntesten Tuner, dessen Name über lange Zeit fest mit Alfa Romeo liiert war. Nach über einem Jahrzehnt bei Fiat im Flugzeug- und Fahrzeug-Motorenbau machte sich Conrero 1951 selbstständig und eröffnete in Turin zunächst eine kleine Werkstatt mit Namen „Autotechnica Conrero“. Für einen Kundenauftrag zum Bau eines schnellen 2 Liter-Autos nahm er einen Alfa 1900-Motor als Grundlage und machte sich in den Folgejahren in der Vorbereitung von Alfa-Fahrzeugen einen Namen. Erster Höhepunkt war das Jahr 1958, in dem sein neu gebildetes Team „Squadra Conrero“ mit vier Alfa Romeo Giulietta bei fast jedem Start ein Abonnement aufs

Siegerpodest hatte. Schwerpunkt seiner Tuningarbeiten waren neben Fahrwerksverbesserungen vor allem die Motoren, denen er regelmäßig mehr (und standfeste) PS als die Konkurrenz entlocken konnte. Sein besonderes Augenmerk richtete sich dabei auf den Ventiltrieb und den Gasdurchsatz. Nicht nur das Werk nahm seine Dienste in Anspruch, fast jeder, der in den 1960ern GT- und Tourenwagensport mit Alfa betrieb, fuhr mit einem Conrero-Auto von „il Mago“, dem Magier, wie er inzwischen genannt wurde. Beständig wuchs seine Kundschaft, dazu gehörten unter anderem Ludovico Scarfiotti, Lorenzo Bandini, Andrea de Adamich und Jochen Rindt. Mit der Präsentation des Alfa GTA jedoch rief man Autodelta ins Leben mit Carlo Chiti als Leiter. Fortan



Europa-Bergmeisterschaft 1971 in Italien: Augusto de Paoli treibt den GT von Trento nach Bondone hinauf.



Der „Conrero-Zug“ beim Training zur Targa Florio 1971. An der Spitze mit der #60 das spätere Siegerfahrzeug, pilotiert von Salvatore Calascibetta / Paolo Monti, dahinter mit der #54 der hier vorgestellte goldfarbene GT mit Giorgio Pianta und Pino Pica, dicht gefolgt von dem silbernen GT (#52) von Guisepe Marotta / Giampaolo Benedini.



Noch mit 4-Gang-Getriebe wenig Chancen gegen die Konkurrenz auf der über 17 km langen Bergstrecke nach Bondone hinauf.



Ramponierte Nase nach dem Trainingsunfall von Pino Pica (Targa Florio 1971). Notdürftig wird die Front repariert und mit weißem Lack versehen für den Einsatz beim zweiten Training und im Rennen. Die Scheinwerfer werden in geöffneter Position fixiert.

wurden alle Rennsportaktivitäten des Werkes von dort gesteuert und ausgeführt, Conrero stand unmittelbar fast ohne Aufträge da. Mit Arbeiten unter anderem für Honda konnte er sich über Wasser halten. Einigen Freunden gelang es 1969, Conrero davon zu überzeugen, wieder an Rennen teilzunehmen. Beim 4h-Rennen in Monza kam es zum ersten direkten Schlagabtausch mit den Autodelta GTA. Conrero bereitete zwei Autos vor, die zur optischen Abgrenzung von ihm mit dem Schriftzug „CONRERO GTA-Gr. 2“ auf den hinteren Kotflügeln versehen wurden, ein Akzent, den er später beim Opel GT wiederholte. Bereits im Training wurden alle Autodelta GTA deklassiert und das Rennergebnis eine Blamage für das Werk, denn der 1. und 2. Platz gingen an Conrero.

Etwa zur gleichen Zeit besuchte Romano Artioli, Opel-Händler und Besitzer der „Garage 1000 Miglia“ in Bozen, Conreros Werkstatt. Artioli war Präsident der italienischen GM-Händler und mit Virgilio Conrero seit langem bekannt. Artiolis Anliegen im Namen der Händlerorganisation, einen Opel GT für Rennsporteinsätze vorzubereiten, lehnte Conrero ab. Dieser sah nur geringe Chancen gegen die 4- und 6-Zylinder Porsche, darüber hinaus fehlte bis dato die Homologation in der Gruppe 4. Doch so leicht ließ sich der Bozener von seiner Idee nicht abbringen und sprach im Frühjahr 1970 Conrero erneut an. Diesmal stimmte „il Mago“ zu, war aber unverändert skeptisch, ob der GT ein potenzielles Gewinnerauto sein könnte. Kein Vergleich zu den Alfa Romeos, doch Conrero machte sich in Moncalieri ans Werk. Die ersten beiden zur Verfügung gestellten GT in den Farben gold und rot wurden mit herkömmlichen Tuningmaßnahmen zunächst mit einer Leistung von 160 PS versehen. Viele andere Komponenten wie Bremsen, Fahrwerk und Getriebe blieben anfänglich unverändert und erfuhren erst im Laufe der nächsten Monate eine Überarbeitung. Ungeachtet dessen gelang Giampaolo Benedini beim Gran Premio Mugello im Juli bereits der erste große Erfolg mit dem Klassensieg vor einer Meute

von Porsche.

Konsequent betrieb Conrero die technische Weiterentwicklung und machte aus dem GT ein konkurrenzfähiges Sportgerät. Für die Saison 1971 wurde das Team weiter ausgebaut und durch zwei zusätzliche Autos verstärkt. Es handelte sich um einen silbernen sowie einen zweiten goldfarbenen GT, der sich mit seiner

Fahrgestellnummer 94 1 831 592 (Baujahr 1969) aber als das älteste der vier Fahrzeuge auswies und von dem hier im Besonderen die Rede ist. Mit den Erfahrungen der vergangenen Saison war der Aufbau der beiden neuen GT kein Hexenwerk mehr, die Motoren leisteten jetzt – noch ohne Verwendung der Querstromköpfe – zwischen 180 und 190

PS bei 7.000 bzw. 7.200 U/min. Bis zu drei der vier Fahrzeuge konnten nunmehr gleichzeitig bei einem Rennen eingesetzt werden. Für die beiden „Neulinge“ war dies im Mai die bereits eingangs erwähnte Targa Florio, bei der sich der goldfarbene GT auch direkt eine „wunde Nase“ holte. Pilotiert von Giorgio Pianta und Pino Pica konnte letzterer im



Dichtes Gedränge in der Boxengasse bei der Targa 1972. Drei der vier Renn-GT präsentieren sich seit Jahresbeginn auch äußerlich verändert in einheitlich blau-gelber Lackierung.



Mit der #43 der Wagen von Paolo Monti und Alberto Rosselli bei der Durchfahrt eines der zahlreichen Dörfer auf dem 72 Kilometer langen sizilianischen Rundkurs.



Mit Querstromkopf und Kugelfischer-Einspritzanlage werden bis zu 214 PS erreicht. Genügend, um Giorgio Pianta und Giorgio Schön (#34) mit 25 Sekunden Vorsprung bei der Targa 1972 die beste Trainingszeit bei den 2 Liter GT zu sichern. Nach einem Motorentausch versagt die Einspritzanlage jedoch am Rennsonntag ihre Dienste, Pianta und Schön können noch nicht einmal zum Start rollen.



Dank ZF 5-Gang-Getriebe und stärkerem Motor ab 1972 wieder mit besseren Chancen bei der Hatz gegen die Porsche 911 und 914/6. Hier Alberto Rosselli in Monza beim La Coppa Intereuropa, einem Lauf zur GT-Europameisterschaft, den er mit dem Sieg in der 2 Liter Klasse feiern kann.



Paolo Monti kann 1972 beim nat. Bergrennen von Sarnano zur „Trofeo Ludovico Scarfiotti“ den dritten Platz erreichen. Insgesamt belegen die Conrero GT die Plätze 1, 3 und 5 in der 2 Liter-Klasse.



Sondereinsatz als Prototyp mit italienischer Straßenzulassung und Rallye-Modifikationen. Der dreifache französische Rallyemeister Henri Greder mit Beifahrerin Marie-Madeleine Fouquet bewegt den Conrero GT bei der französischen Tour de Corse, einem Lauf zur Rallye-Europameisterschaft 1972.



Bereits einer der letzten Einsätze: Ricciardo Ricci und Vito Coco mit dem wieder für Rennen umgerüsteten GT bei der Targa Florio 1973. Es ist gleichzeitig auch die letzte Targa als Lauf zur Marken-Weltmeisterschaft und bedeutet das Ende einer Ära.

Freitagstraining einen Zusammenstoß mit einem quer stehenden Lancia nicht vermeiden. Notdürftig repariert ging der Wagen mit weißer Schnauze und ausgeklappten Scheinwerfern am Sonntag in Sizilien an den Start, fiel aber bereits in der 3. Runde mit einem Defekt aus. Fünf Wochen später war der GT mit neu aufgebauter Front wieder im Einsatz, Paolo Monti fuhr ihn beim nationalen Bergrennen Bolzano – Mendola. Es folgten noch mindestens drei weitere Renneinsätze in 1971, bevor es für die nachfolgende Saison zahlreiche Änderungen an den Autos gab, bei denen der zweite goldene GT eine besondere Rolle erhielt. Mit dem Einbau der Querstromköpfe für die 2 Liter-Vierzylindermotoren und der Verwendung von ZF 5-

Ganggetrieben wurden im Winter 1971/72 die größten Schwachpunkte der Conrero GT beseitigt. Endlich stand nicht nur mehr Motorleistung zur Verfügung, durch die engere Gangabstufung konnte diese auch wesentlich besser auf die Straße gebracht werden. Der Aufwand für die Änderungen im Motorraum war nicht unerheblich. Kabel und Anlasser wurden gegen die Hitze vom Auspuff abgeschirmt, Chassisverstreben verändert und linksseitig eine separate Motorstütze auf der Vorderachse angefertigt. Ein kurzes gerades Schlauchstück bildete jetzt die Verbindung zwischen Wasserkühler und Motorblock. Bis auf einen GT erhielten alle die 45er Weber-Vergaser. Virgilio entschied sich dafür, den zweiten Gold-GT als „Test“-Auto zu

verwenden. Hier installierte er erstmalig eine Kugelfischer-Einspritzanlage, mit der eine Leistung bis zu 214 PS (andere 205 PS) erreicht wurde. Bei den Felgen wechselte man von Alpina wieder zurück auf ein Produkt von Campagnolo. Abgeleitet von der Farbgebung der Conrero Commadore wurden – bis auf den roten – die drei anderen GT jetzt einheitlich mit einer gelb/blauen Lackierung versehen. Nach den Umbauten konzentrierte sich alles im Team auf den ersten großen Einsatz – die Targa im Mai 1972. Conrero trat mit drei GT in Sizilien an, die Einspritz-Version erhielten Giorgio Pianta sowie Giorgio Schön, der amtierende italienische GT-Meister in der 2 Liter-Klasse. Mit einer Zeit von 40.39,0 min erreichte Pianta die schnellste



Im Stil der Zeit – verbreitert war der GT, aber er wirkt immer noch zierlich

Trainingszeit von 15 angetretenen GT-Fahrzeugen, der zweitschnellste, ein Porsche, lag fast 30 Sekunden dahinter! Beste Voraussetzungen also für den Start, der aber ohne Pianta/Schön erfolgte. Der simple Grund: Nach einem vorsorglichen Motorenwechsel sprang die neue Maschine am Sonntagmorgen wegen einer deregulierten Einspritzanlage nicht an. Was möglich gewesen wäre, zeigte das Team Rosselli / Monti, die mit ihrem GT zwischenzeitlich bis auf einen sensationellen 7. Platz im Gesamtklassement vorgerückt waren, bis sie durch Unfall ausschieden. Weitere zehn Berg- und Rundstreckenrennen erfolgten 1972 mit dem GT mit der Kugelfischer-Einspritzung, von denen zwei Einsätze besonders in Erinnerung blieben. Beim Opel-Markenrennen Ende Juli im Rahmen des Großen Preises von Deutschland lieferte sich Alberto Rosselli als Ringneuling einen harten Zweikampf mit Bert Dolk im Steinmetz GT. Der herrliche Fight über die komplette Distanz von fünf Runden hielt die zahlreichen Zuschauer in Atem. Dabei markierte Rosselli mit einer Zeit von 9.26,1 min 2 Liter-Bestzeit und konnte am Ende das Rennen für sich entscheiden.

Sehr außergewöhnlich war der Saisonabschluss mit dem Einsatz bei der Tour de Corse, einem Lauf zur europäischen Rallye-Meisterschaft. Kein anderer als Henri Greder hatte sich bei Virgilio das Auto „ausgeliehen“, um es zusammen mit der charmanten Marie-Madeleine Fouquet über korsische Straßen zu hetzen. Leider musste Greder den Wagen am dritten Tag wegen Problemen mit der rechten Aufhängung abstellen. Wieder zurückgerüstet für die Rundstrecke wurde dieser Wagen mehrfach noch 1973 bei Rennen eingesetzt. Doch in Imola am 2. Juni war der letzte Auftritt des Conrero GT mit der Kugelfischer-Einspritzanlage. Längst hatten sich die Prioritäten verschoben, Ascona A und später Kadett C waren angesagt und wurden von Conrero für Rallyes vorbereitet und eingesetzt. Er entschied, dass der Motor im neuen „Baby“ von Opel, dem Ascona A, nützlicher ist. Nach Gruppe 2-Spezifikation vorbereitet, gestaltete sich der Einbau in den größeren Motorraum des Ascona leichter. Sogar die Campagnolo-Räder wurden vom GT auf dieses Auto gewechselt. Zunächst für die Rundstrecke gebaut und mit Colzani in Monza gefahren, wurde der Asco-

na aber später zu einem Rallyeauto und 1975 durch Röhl / Berger bei der Elba-Rallye gekonnt im Drift bewegt.

Von alledem wusste Maurice Van Sevecotte in Belgien zu diesem Zeitpunkt noch nichts. Aufgewachsen mit den verschiedenen Opel-Modellen seines Vaters kaufte er sich 1985 seinen ersten eigenen GT, ein Restaurationsobjekt. In den folgenden Jahren sammelte er alles zum Thema Original-GT, was er finden konnte. Bis er 1995 zum ersten Mal einen Conrero GT in den Händen hielt, ein Modell im Maßstab 1:43 von Autodrome, das Siegerfahrzeug der Targa Florio von 1971 mit der Startnummer 60. Sogleich machte sich Van Sevecotte auf die Suche nach Informationen zu Virgilio Conrero und seinem Team. Noch im selben Jahr unternahm er seine erste Tour nach Italien, um in der Nähe von Turin die (ehemalige) Werkstatt zu besuchen, wobei er auch Conrero's Witwe begegnete. Ein persönliches Souvenir und die ersten Fotos zum Kopieren legten den Grundstein zu der wohl umfangreichsten und vollständigsten Sammlung der Opel-Geschichte von Conrero Squadra Corse. Van Sevecotte wollte es aber nicht nur bei Unterla-



Die original verwendeten Fusina Schalensitze, damals noch ohne Kopfstützen. Dahinter befinden sich Tank und Reserverad.



Statt mit Kugelfischer-Einspritzanlage jetzt mit zwei Weber Doppelflachstrom-Vergaser 45 DCOE. Trotzdem holt Carenini beim Überarbeiten des Motors standfeste 205 PS heraus.



Bis auf wenige Details zeigt sich das Armaturenbrett noch relativ serienah. Das Raid-Lenkrad ist in der Mitte mit dem Conrero-Emblem versehen.



An allen vier Conrero GT umgebaut: Statt auf dem Heckblech befindet sich der Tankeinfüllstutzen mit Schnellverschluss an der linken C-Säule.

gen und Teilen belassen, nein, er wollte auch einen Original-Conrero GT in 1:1, zumindest eines der Kundenfahrzeuge. Bei der Retromobile in Paris fand er ein Buch über das Leben von Virgilio Conrero und nahm Kontakt zu dem Autor auf. Er erzählte ihm von seinem Anliegen und zu seiner Überraschung konnte ihm dieser gleich zwei GT offerieren: Der original restaurierte rote Renn-GT sowie einer der gelb/blauen Fahrzeuge, allerdings völlig unbearbeitet. Zu kaufen waren nur beide zusammen, was das Budget von Van Sevecotte überstrapaziert hätte. So kam er auf die Idee, Opel den roten GT anzubieten, die aber kein Interesse zeigten. Um wenigstens eine Replika aufbauen zu können, vereinbarte er einen Besichtigungstermin, der 1996 bei einem zweiten Italien-Trip wahrgenommen wurde. Er machte unzählige Fotos und sprach erneut den Verkauf des Fahrzeugs an. Zu seiner Verwunderung war dies jetzt nicht mehr möglich, jener Schatz der Conrero-Geschichte dürfe Italien nicht verlassen! Außerdem wolle der Anbieter das Auto selbst restaurieren.

Andere hätten an dieser Stelle vielleicht aufgegeben, doch Van Sevecotte ließ sich nicht abschrecken. Inzwischen wusste er, dass es sich um den zweiten goldfarbenen GT handelte und konnte bereits Teile der Historie nachvollziehen. Anhand einiger Merkmale war das Auto auf Fotos immer eindeutig zu identifizieren: Parallel stehende Haubenhalter, ein abgebrochener Stoßstangenhalter vorn rechts sowie eine anders platzierte Kennzeichenleuchte am Heck. Monat für Monat erkundigte er sich nach den Fortschritten der Restaurierung, bis es irgendwann 1997 hieß, er



Jetzt wieder mit Startnummer 62 wie beim siegreichen Opel-Markenrennen 1972 am Nürburgring im Rahmen des Großen Preises von Deutschland.

solle schriftlich ein Angebot abgeben. Für das Auto, das Italien nicht verlassen durfte? Welche Summe wählt man für einen Renn-GT ohne Motor und ZF-Getriebe und ohne Räder? Nach Übermittlung eines Angebotes war nichts mehr zu hören aus Italien, so dass Van Sevecotte wieder zum Telefon griff. Der Betrag sei zu niedrig, hieß es, schließlich seien inzwischen die Sitze gemacht und ein Ascona mit ZF-Getriebe besorgt worden. OK, jetzt oder nie dachte sich Van Sevecotte und verdoppelte den Betrag! Und tatsächlich, es funktionierte, der Verkäufer stimmte zu.

Was folgte waren schlaflose Nächte, denn schließlich stand der Wagen noch nicht bei ihm zuhause, und der Verkäufer schien stündlich seine Meinung ändern zu können. Kurzerhand besorgte er sich einen kleinen LKW und fuhr zusammen mit seiner Freundin in einem Marathontrip gen Süden. Dort angekommen, gab es die nächste Überraschung, denn das ZF-Getriebe sollte jetzt nicht mehr dazu gehören, sondern extra kosten. Und das Watt-Gestänge? Erst nach längerem hin und her und anhand der Fotobelege rückte der Verkäufer das frisch restaurierte Teil heraus, das gut verstaut im Kofferraum eines anderen Fahrzeugs lag. Van Sevecotte bezahlte und lud den erbärmlich aussehenden GT ein, ohne Getriebe. Bereits einen Monat später im Dezember 1997 erhielt er Kontakt zu einem Mann in Nizza, der ihm einen Crossflow-Motor anbieten konnte. Der 2. Januar des neuen Jahres schien gerade richtig für eine Tour nach Südfrankreich, zurück kam man mit der Maschine im Gepäck. So konnte man 1999 beim GT-Europatreffen in Belgien nach über 25 Jahren dieses



Blick auf das Differential mit dem von Conrero entwickelten Wattgestänge. Am Unterboden noch immer die ursprünglich goldfarbene Lackierung



Fast wieder wie damals: Der neu aufgebaute GT nach gelungener Restaurierung. Lediglich die Campagnolo-Felgen fehlen noch, sie werden derzeit durch ATS ersetzt. Seine besondere Geschichte hat der Conrero-Schriftzug an den hinteren Kotflügeln

Fahrzeug erstmals wieder einem interessierten Publikum zeigen, wenn auch noch völlig unrestauriert. Nach und nach stellte sich heraus, dass der Wagen nach Beendigung seiner Rennkarriere in den Händen von Conrero verblieb und über Jahre hinweg neben der Werkstatt bei Wind und Wetter sein Dasein fristete. Nach Conreros Tod 1990 übernahm seine Frau, Sandra Raimundo Conrero, den GT und ließ ihn nach Turin bringen, wo ihn der spätere Verkäufer entdeckte und versprach, aus Freundschaft zu Conrero das Auto wieder herzustellen. In Wahrheit stand wohl immer der Verkaufsgedanke im Vordergrund. Die Bestandsaufnahme für den Wagen war einerseits ernüchternd, andererseits erfreulich. Die Karosserie war durch die Witterung in entsprechend schlechtem Zustand. Es fehlten der Original-Motor, die



Die Original-Aufkleber der Targas von 1971 und 1972 an der ursprünglichen Seitenscheibe und die neu angefertigten Kopien am Auto



Auch die beiden Töchter Jodie (li.) und Amy haben ihren Spaß mit Papas neuem Spielzeug

Hinterachse samt Sperrdifferential, das ZF-Getriebe und die Räder. Ansonsten wurde der GT nach dem letzten Rennen praktisch unverändert in seinen Dornröschenschlaf versetzt. Auf der gelben Motorhaube klebte noch die Startnummer 63, Kotflügelverbreiterungen, Conrero-Schriftzug, Benzintank, Überrollbügel und das gesamte Interieur, Vorderachse usw. waren vorhanden. So war die Zielsetzung real, den Wagen wieder so original wie möglich in den Zustand von 1972 zu versetzen und ihm an einigen Stellen seine Patina zu belassen. In 2006 begann sein Freund Ronny mit den Karosseriearbeiten. Zunächst sollten die Vorderkotflügel erhalten bleiben, aber bald zeigte sich, dass ein Ersatz unumgänglich war. Überall offenbarte der GT seine Geschichte, die Spuren der Crashes von der Targa 1971 und 1972 (beim Transport eine Brücke gestreift)

genauso wie die zusätzlichen Löcher für die Cibie-Scheinwerfer von der Tour de Corse 1972. Ronny brachte das Kunststück fertig und trennte aus einem US-GT die Front mitsamt der beiden Kotflügel in einem Stück heraus und setzte diese ein. Nicht nur das neue Teilstück wurde gesandstrahlt und mit Rostschutz behandelt, auch andere Stellen wurden mit aller Behutsamkeit so bearbeitet. Abgesehen vom Vorderbau bildete die restliche Substanz aber eine bessere Basis, lediglich am unteren Heckblech waren Teile zu ersetzen. Bei der vorsichtigen Bearbeitung der gesamten Karosserieoberfläche trat das ursprüngliche Saharagold wieder zum Vorschein. So wurde der komplette Innenraum einschließlich der Türinnenseiten in der Originalfarbe erhalten, die Bodenbleche wurden nach ihrer Ausbesserung im Farbton nachlackiert. Die Kotflügelverbreiterun-



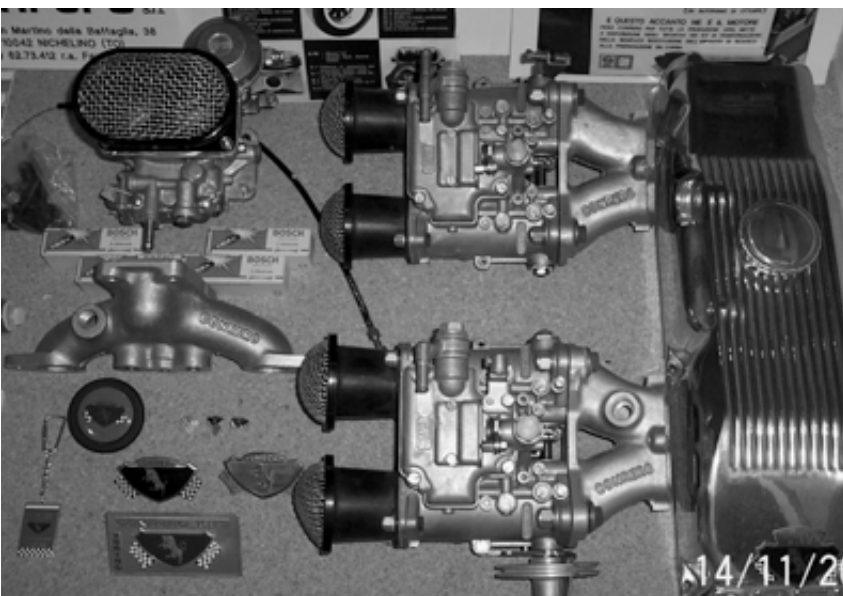
Ungeschützt steht der Renn-GT mit der Chassisnummer 94 1 831 592 viele Jahre neben Conreros Werkstatt und fristet sein Dasein bis zur Wiederbelebung



Das 2 Liter Triebwerk als Ausstellungsstück, hier noch in der Version mit dem seriennahen CIH-Kopf statt der später verwendeten Querstromversion (Cross Flow)



Virgilio Conrero (re.) zusammen mit Henri Greder am Nürburgring.



Auch für Privatfahrer bot Conrero in Verbindung mit GM Italia Tuning-Kits an. Zu sehen sind die für den GT entwickelten Einheiten K-70 und K-125, darüber hinaus standen auch für andere Opel-Vierzylindermodelle Kits zur Verfügung.

gen aus Kunststoff hatten unter den vielen Feindberührungen so gelitten, dass sie unbrauchbar für eine Wiederverwendung erschienen. Ein Formenbauer bildete die Verbreiterungen originalgetreu ab, einschließlich jeder einzelnen Nietenbohrung! Denn die mussten 100% mit den Bohrungen in der Karosserie übereinstimmen. Eine kostspielige Angelegenheit. Eine neue Auspuffanlage in Edelstahl ohne Dämpfer war die nächste Investition. Und Arbeitsstunden zählte sowieso schon keiner mehr, das hatte man längst aufgegeben.

Zwischenzeitlich wurde das Triebwerk bei „Tuning Carenini“ in Italien zerlegt und neu aufgearbeitet. Die Gebrüder arbeiteten seit Gründung bei Irmischer im Motorenbau, bevor sie 1974 eigene Wege gingen und bekannt wurden in der Vorbereitung standfester Crossflow-Triebwerke in der 2- und 4-Ventil-Version. Gino Carenini identifizierte den in Nizza erworbenen Motor als eines der von ihm aufgebauten Triebwerke. Zusammen mit seinem Sohn Silvano, der heute das Unternehmen führt, wurden neue Kolben angefertigt und der Motor besonders sorgsam wieder zusammengesetzt, auch der eigenen Historie wegen. Auf dem Prüfstand brachte die Maschine mit einem nicht angepassten Auspuff auf Antrieb eine Leistung von über 200 PS, man hatte wirklich einen guten Job gemacht! Zur Gemischaufbereitung kamen jetzt statt der Kugelfischer-Einspritzung die 45'er Weber zum Einsatz. Äußerlich nahm der Wagen mit der Lackierung in gelb/blau langsam wieder Gestalt an. Der Conrero-Schriftzug wurde nicht durch Aufkleber angebracht, sondern anhand eines angefertigten Negativs Buchstabe für Buchstabe wie damals lackiert. Endlich konnte auch mit dem Zusammenbau begonnen werden und Stück für Stück zeigten sich die Ergebnisse der schier endlosen Arbeit. Schon während der ganzen Aktionen um das Auto hatte Maurice Van Sevecotte versucht, mit allen Conrero-GT-Piloten Kontakt aufzunehmen. So traf er 1996 beim ITC-Lauf in Diepholz im Alfa-Team auf Giorgio Pianta, Giorgio Schön und Klaus



Steinmetz. Zwei Jahre später begegnete er Henri Greder, Marie-Claude Beaumont (Targa Florio 1972) und Alberto Rosselli. In 2005 gab es zusammen mit Detlef Kurzrock und Stefan Müller die ersten Überlegungen zu einem Buch, in dem die GT-Motorsportgeschichte nicht nur von Conrero wiedergegeben werden sollte. Eine erneute Reise nach Italien war unumgänglich, wieder wurden Fahrer und Mechaniker besucht und Infos zusammengetragen. Da man in nächster Zeit gerade nichts Besseres vorhatte, wollte man Wagen und Buch bis zum 40-jährigen Jubiläum des Opel GT im August 2008 fertig stellen und präsentieren. Der Oldtimer Grand Prix auf dem Nürburgring schien das geeignete Umfeld dafür zu sein.

Seit über 15 Stunden war man am Tag vor dem Transport zum Ring noch am Auto am Arbeiten. Aufkleber und Startnummer entsprachen exakt dem Vorbild von Alberto Rossellis Einsatz beim Opel-Markenrennen 1972. Gegen 21.00 Uhr drängten Van Sevecottes Freunde dazu, endlich den GT fahren zu sehen. Sie beschwätzten ihn so lange, bis er schließlich nachgab und der Wagen auf die Straße geschoben wurde. Prompt machte der GT seinen ersten Brüller, im Halbdunkel jagte Van Sevecotte die Straße rauf und runter, wohlgemerkt eine reine Wohngegend. Aber was tut man nicht alles für die Nachbarn. Bei den Demo-Läufen am Ring bewies der Wagen – von kleineren Nachbesserungen abgesehen – zur Freude des Publikums seine Lauffähigkeit. Hier gilt der besondere

Dank an Ronny, Denise, Kris, Lieven, Guy, Gaïel und Rudy, die beim Aufbau des GT dabei waren. Auch Opel Classic würdigte das private Engagement ausdrücklich, und einige ehemalige Rennfahrer ließen es sich nicht nehmen, extra wegen der Präsentationen zum Ring zu kommen. Denn dank vieler Freunde und dem Verlag konnte auch das Buch pünktlich erscheinen.

Zusammen mit den drei in Italien vorhandenen Conrero Renn-GT, die sich ebenfalls im restaurierten Originalzustand befinden, konnte somit nach 35 Jahren der Kreis wieder geschlossen werden. Oder anders gesagt: THE OPEL GT LIVES AGAIN!

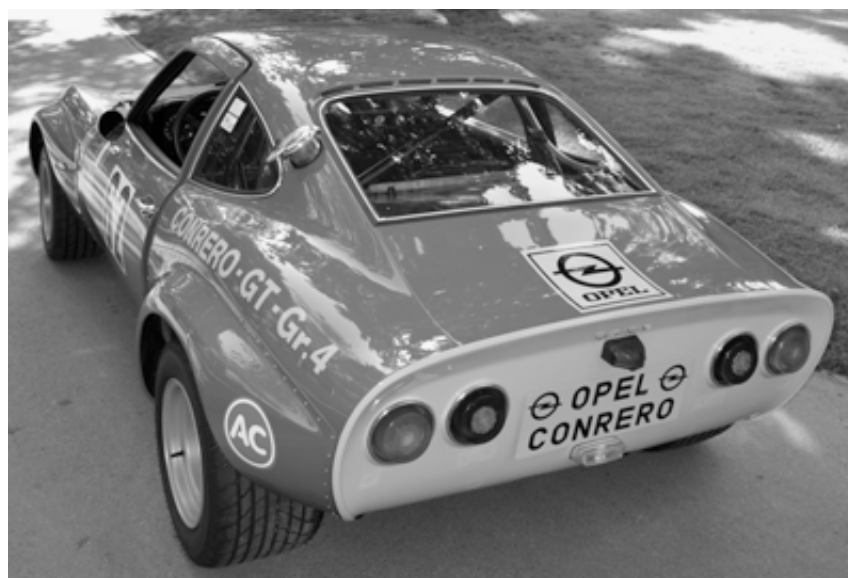
*Text: Stefan Müller *640*

Fotos: Perry Van Leeuwen, Maurice Van Sevecotte

Mit einem Dankeschön an das Magazin Powerslide für die Genehmigung zum Nachdruck! Dort ist die Story des Conrero-GT in der aktuellen Ausgabe zuerst erschienen.

Mehr über die erstaunliche Karriere des Opel GT auf Asphalt und Schotter steht im Buch OPEL GT MOTORSPORT 1968-1975 von Stefan Müller, Detlef Kurzrock und Maurice van Sevecotte. Vorgestellt haben wir es in dZ 191, ein Auszug (über den Tuner Henri Greder) steht in dZ 192.

Hier noch einmal die Daten zum sorgfältig recherchierten Buch: ca. 300 Seiten, Format 210 x 270 mm, zweisprachig in Englisch & Deutsch, kaschierter Umschlag, gebunden. Petrolpics, 48,00 €, ISBN 978-3-940306-04-3



Der Conrero-GT heute