

---

## Im Rückspiegel: Opel startet in seine erfolgreichste Tourenwagensaison

In diesem Jahr wechselt die DTM auf GT3-Fahrzeuge und rückt damit ein wenig vom bisher bekannten Tourenwagensport ab. Doch auch schon vor 25 Jahren bot die Rennserie Motorsport auf höchstem Niveau. Aus der deutschen DTM war 1995 mit Segen des Automobilweltverbandes FIA damals die Internationale Tourenwagen-Meisterschaft ITC geworden. Die Rennen fanden vom badischen Hockenheim bis ins brasilianische Sao Paulo statt. Das Fernsehen war immer live dabei. Am Ende der zweiten und letzten ITC-Saison feierte Opel mit dem Gewinn der Marken- und Fahrerwertung den größten Rundstreckenerfolg seiner Geschichte.

Das Fahrerfeld der ITC 1996 war gespickt mit Stars. Ehemalige Formel 1-Piloten wie Alessandro Nannini, „JJ“ Lehto und Hans-Joachim Stuck konkurrierten mit Jungstars wie Giancarlo Fisichella sowie den DTM-Siegern Nicola Larini (1993), Klaus Ludwig (1994) und Bernd Schneider (1995). In der internationalen Serie standen für Opel die Werksteams Joest, Rosberg und Zakspeed am Start. Die Klasse-1-Tourenwagen boten V6-Motoren mit 2,5 Litern Hubraum und 500 PS. Opel setzte den Calibra mit Allradantrieb samt Renn-ABS ein. Er verfügte über hydraulisch verstellbare Stabilisatoren und eine Halbautomatik, bei der die Gangwechsel über Schaltwippen am Lenkrad in Sekundenbruchteilen erfolgten. Die Rundenzeiten der ITC-Tourenwagen erreichten jene der Formel 3000 – der damaligen Aufbauserie für werdende Formel 1-Piloten.

Für Opel begann die Saison mit einem Traumstart im heimischen Hockenheim: Am 14. April 1996 holte sich Manuel Reuter mit seinem „Cliff“-Calibra gleich den Sieg im ersten der beiden Läufe. Die Meisterschaft sicherte sich der Mainzer schließlich in einem turbulenten Regenrennen in Sao Paulo, bei dem er seinen ärgsten Rivalen um den Titel, Mercedes-Pilot Bernd Schneider, hinter sich lassen konnte. Zum Fahrertitel holte sich Opel beim Saisonfinale im japanischen Suzuka auch den ersten Platz in der Markenwertung mit 349 Punkten vor Alfa Romeo (340 Punkte) und Mercedes (305). Auf das Konto des Calibra gingen am Ende neun Siege – vier durch Klaus Ludwig (Opel-Team Zakspeed), drei durch Manuel Reuter (Joest), zwei durch „Strietzel“ Stuck (Rosberg) – sowie 19 weitere Podiumsplätze in 26 Rennen.

Mit dem V6-Motor auf Basis des Triebwerks aus dem Opel Monterey bekam der Calibra für die Saison 1996 ein neues, gut 500 PS starkes Sportlerherz. Seine Weiterentwicklung wurde beim britischen Opel-Partner Cosworth Engineering auch während der Saison vorangetrieben. Der Aluminium-Block sparte gegenüber dem Vorgänger Gewicht ein. Der weitere Bankwinkel führte zu einer niedrigeren Bauhöhe und somit günstigeren Schwerpunktage; außerdem erlaubte er flachere Ansaugwege. Dazu kam die hydraulisch betätigte Sechs-Gang-Halbautomatik. Die gemeinsam mit Opel-Partner Williams GP Engineering entwickelte Technik entlastete den Fahrer gerade in kniffligen Rennsituationen und schonte die hochgezüchteten Aggregate. Ein mit Hochdruck arbeitendes Hydrauliksystem betätigte die Schaltwalze zum Wechseln der sechs sequentiell angeordneten Gänge. Das elektronische Kommando dazu gab der Fahrer wahlweise per Schaltwippe oder Knopfdruck am Lenkrad.

Die Halbautomatik verhinderte Überdrehzahlen und verlängerte so die Standfestigkeit von Getriebe und Motor wesentlich. Schließlich ergab sich gegenüber der altbewährten H-Schaltung eine beträchtliche Zeitersparnis: Dauerte der Gangwechsel früher gut 200 Millisekunden, benötigte die Halbautomatik im Calibra dazu inklusive Kuppeln gerade noch 40 Tausendstel. Ein weiteres Hydrauliksystem variierte die Drücke in den Differentialsperren.

Mit dem Opel-Triumph am Ende der Saison 1996 hatte die Ära der Klasse-1-

---

Tourenwagen ihren Höhepunkt erreicht. Die hochgezüchteten „Formel 1 mit Dach“ waren in der Entwicklung und bei den Einsatzkosten zu teuer geworden. Die ITC war bereits nach zwei Jahren wieder Geschichte. Im Jahr 2000 feierte dann die DTM – nun als Deutsche Tourenwagen-Masters – ihr Comeback mit einem neuen, technologisch stark vereinfachten Reglement – und erneut mit Werksteams aus Rüsselsheim. Wieder war es Manuel Reuter, der mit dem Opel Astra V8 Coupé zwei Siege einfuhr. Und auch Joachim Winkelhock sowie Uwe Alzen holten Siege.

Heute stehen die meisten Tourenwagen aus ITC- und DTM-Zeiten einträchtig nebeneinander in der Sammlung von Opel Classic. Ganz vorn parkt der schwarz-weiße „Cliff“-Calibra von 1996. Der Weltmeister steht hier seit 25 Jahren unangefochten auf der Pole Position. (ampnet/jri)

---

## Bilder zum Artikel



ITC 1996: Manuel Reiter im Opel Calibra V6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



ITC 1996: Opel Calibra V6.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



ITC 1996: Opel vor Mercedes.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



ITC 1996, vorne zwei Opel Calibra.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



Opel Calibra V6 von Manuel Reuter aus der ITC 1996.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

---



Opel Calibra (1990–1997), seinerzeit der Serienwagen mit dem weltbesten cw-Wert.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel

---