



# OPTISCHE MISLEIDING

Je moet niet alles geloven wat je ziet, dat maken de twee bijzondere auto's op deze pagina's maar weer eens duidelijk. De 'Kadett' is onderhuids een Corvette, de 'Calibra' is eigenlijk een Lotus. Günter Artz was de bedenker van deze twee Opels met gespleten persoonlijkheid.

Jan-Henrik Muche AutoBild Sportscars  
Albert-Jan Cornelissen

Uiteindelijk is niets meer bij het oude gebleven. Zelfs het GSi-logo werd uit elkaar gehaald, de afstand tussen de letters werd vergroot en vervolgens werd het logo weer netjes in de grille gemonteerd. Zodoende paste het weer perfect bij de nieuwe proporties van de Kadett-afgeleide, over oog voor detail gesproken. Dat zorgde ervoor dat de Cordett, die de carrosserie van de Nederlandse verkoop-topper van weleer combineert met de techniek van de Corvette C4, zo op het oog nog sprekend leek op de auto waarvan hij was

afgeleid. Maar wie bedenkt zoiets? En waarom? De ene vraag valt eenvoudiger te beantwoorden dan de andere. Om met de eerste te beginnen: Günter Artz uit het Duitse Hannover. Het antwoord op de tweede vraag: omdat het kan. Of, beter gezegd, omdat het kon. Maar ook omdat Artz het geweldig vond om de tuningwereld op zijn kop te zetten. Tegen alle regels in verhoogde hij het vermogen en het prestatieniveau flink, maar hij combineerde dat met een ingetogen verpakking om het verassingseffect zo groot mogelijk te maken.

Toen Günter Artz in 1989 de Cordett aan de wereld voorstelde, was hij al zo'n twintig jaar bezig met dit recept. Hij bouwde altijd wolven in schaapskleren, onopvallend ogende auto's met veel pk's onder de motorkap. In 1969 ontwikkelde hij als bedrijfsleider van Volkswagen-dealer Nordstadt in Hannover de 'Nordstadt-Express', een vierdeurs Volkswagen 411 met een 911-motor achterin. Drie jaar later schroefde Artz op het onderstel van een VW-Porsche 914/6 de carrosserie van een Kever 1302 en monteerde hij bovendien de 190 pk sterke motor



Artz Cordett | V8 | 1989



Artz Lotus Calibra | 6-cil. in lijn turbo | 1992



▲ De lange achterzijde lijkt op die van de huis-tuin-en-keuken-uitvoeringen van de Kadett E, maar ziet er bij een tweede blik toch heel anders uit.

van een Porsche 911 S, om die al kort daarna te vervangen door de nog sterkere motor van een 911 Carrera RS 2.7 - een model met standaard 210 pk onder de achterklep. Daarmee zette Artz wat je noemt een publieksmagneet op wielen. Veel krachtiger gemotoriseerd kon het indertijd niet zijn, en dat allemaal in een auto die nauwelijks opviel.

De directe voorganger van de Cordett is de Artz Golf 928, die volgens een vergelijkbaar recept is samengesteld. Met behulp van het onderstel en een deel van de carrosseriestructuur van een Porsche 928 die bij een aanrijding beschadigd was geraakt, bouwde Günter Artz in 1979 een 240 pk sterke XXL-Golf, die bij een snelle blik nauwelijks afweek van een standaard-Golf, maar die in werkelijkheid 21 centimeter breder en circa 30 centimeter langer was. Die bijzondere creatie had een gemeten topsnelheid van 232 km/h en de bedoeling was dat hij voor 150.000 Duitse mark van eigenaar zou wisselen. Even ter vergelijking: de vanaf 1980 geleverde 928 S met 300 pk kostte in Duitsland nieuw ongeveer de helft van dat bedrag! Het is daarom niet zo vreemd dat er maar twee exemplaren van de Artz Golf 928 zijn gebouwd. Daarna volgden andere leuke ombouwprojecten, zoals een Volkswagen Jetta Cabrio, een 'Schwago' sport-stationwagon, een Audi Quattro Limousine, alsmede stationwagon-uitvoeringen van de Audi 200 5T en de

## TECHNISCHE GEGEVENS

Motor	<b>Artz Cordett</b> V8, overlans voorin, centrale nokkenas, 2 kleppen per cilinder
Cilinderinhoud	5.733 cc
Max. vermogen	225 kW/306 pk bij 4.600 tpm
Max. koppel	520 Nm bij 3.200 tpm
Aantal versnellingen	4, automaat
Aandrijving	achterwielen
Afmetingen lxbxh	4,15 x 1,85 x 1,37 m
Leeggewicht	1.550 kg
0-100 km/h	6,5 s
Topsnelheid	245 km/h
Gem. verbruik	21,0 l/100 km (1:4,8)
Nieuw prijs (1989)	ca. DM 240.000
<small>Alle gegevens volgens fabrieksopgave</small>	

Porsche 928 S. In 1980 verliet Günter Artz het VW-verkoopnetwerk, om twee jaar later een eigen pand te openen aan de Vahrenwalder Straße 236 in Hannover, op een steenworp afstand van zijn oude werkgever, Opel-dealer Opel Blitz. En met die stap zette hij zichzelf op de kaart. In zijn nieuwe bedrijf werkte hij samen met de ervaren vakmensen die hij kende uit de tijd dat hij bij Nordstadt werkte aan bijzondere Opels als de Senator Caravan en een Corsa-variant met een Kadett GTE-motor van 115 pk. Met de aanschaf van een gloednieuwe Chevrolet Corvette Convertible luidde Artz eind 1986 een nieuwe periode in en daarin

zag de Cordett het levenslicht. Alleen al het feit dat het homologatieproces drie jaar duurde, maakt duidelijk dat hij dit keer een gecompliceerd project op zich had genomen. De volledig met de hand gemaakte voorzijde, die zo op het eerste gezicht gewoon van een reguliere E-Kadett leek te stammen, veroorzaakte in eerste instantie te veel opwaartse druk; zodoende werd hij omgebouwd in de stijl van de GSi en uiteraard met een bijpassende spoiler. Natuurlijk is de enorme, uit één stuk bestaande voorzijde langer dan bij een standaard Kadett. Dat was nodig omdat de 5,7-liter V8 ver naar achteren is geplaatst en zich nu vlak voor de voorruit bevindt.

## PROPERTIES GEWIJZIGD

Ook aan de achterzijde zijn de proporties compleet gewijzigd. Waar zich bij de Kadett op elke hoek een wiel bevindt, heeft de Cordett een aardige overhang, waarin onderin de tank is geplaatst. Aan de basisstructuur van de Corvette kon weinig worden veranderd, ook al is de Cordett circa 30 centimeter korter en 20 centimeter hoger dan de Chevrolet waarvan hij zijn techniek heeft geleend. Uiteindelijk was het hetzelfde verhaal als bij de Artz-Golf: de bredere achterklep werd uit twee kleppen samengesteld en op de tweede zitrij zijn de stoelen geplaatst die normaliter achterin een Porsche 928 te vinden zijn. Alleen aan de portieren werd



◀ Lekker breed: de technische basis van de C4 bepaalde de afmetingen. Het interieur en de uitrusting waren typisch Corvette C4.  
▼ Analooq: de basis voor de 'Sonderkarosserie Kadett E', zoals dit bastaardkind volgens het typeplaatje heet, wordt gevormd door een Corvette Convertible.



▶ Het digitale instrumentenpaneel was helemaal hip in de jaren 80. Ook het instrumentarium is afkomstig uit de vierde Corvette-generatie.



▶ Het vermogen van de 5,7-liter V8 werd door tuner Callaway, die gespecialiseerd is in modellen van Amerikaanse fabrikanten, verhoogd van 235 naar meer dan 300 pk.



▲ De Artz-Golf beschikte ook al over stoelen van een Porsche 928. De leuning kunnen worden omgeklapt.



▲ Net als bij de Corvette C4 klappt de gehele voorzijde naar voren toe. De wielen en de overhang voor en achter maken duidelijk wat er onder deze Opel-carrosserie schuilt.

## Een kunstwerk is het, een statement op het gebied van understatement

niets veranderd. In tegenstelling tot wat bij eerdere projecten het geval was, liet Günter Artz de motor onderhanden nemen. Met bewerkte koppen, een nieuw inlaatkanaal en gemodificeerde spruitstukken verhoogde tuner Callaway het vermogen van de V8 naar 306 pk bij 4.600 tpm, wat circa 70 pk meer is dan wat de motor af fabriek te bieden had. Dat de piekerige vermogensafgifte van de small block-achtcilinder met zijn sterke voorwaartse drang verzandt in de vier verzetten van de wat slome automaat en dat de verwarrend grote, bijna agressief ogende creatie echt even op gang moet komen bij het wegrijden vanuit stilstand, zien we maar als schoonheidsfoutjes. Perfectie mag je in dit geval niet verwachten; de Cordett is meer een kunstwerk dan een serieuze auto. En ook een statement op het gebied van understatement. Met een verkoopprijs die voorzichtig werd geschat op 240.000 mark, zou de Corvette-Kadett een unicum blijven. In zijn huidige eigenaar heeft de Cordett in elk geva; de ideale partner gevonden. Jürgen Reitz (56), liefhebber van grote, krachtig gemotoriseerde Opels en Corvette-verzamelaar, woont in de buurt van Opel-thuisbasis Rüsselsheim en heeft een band met het merk. Zo is hij al zijn halve leven in de ban van de Cordett. Het extreme karakter van de auto fascineert hem, net als de ogenschijnlijke zinloosheid. "Vroeger verzamelde ik persverslagen over de auto", zegt hij. "Toen iemand hem mij jaren geleden te koop aanbod, durfde ik het nog niet aan. Later was ik enorm boos op mijzelf omdat ik die kans had laten schieten." Toen Reitz hoorde dat de Cordett opnieuw te koop was, sloeg hij alsnog toe. "Voor een Opel- en Corvette-liefhebber is de Cordett natuurlijk de ultieme droomauto", zo stelt Jürgen Reitz. "In 2015 kon ik hem eindelijk aanschaffen."

## LOTUS OMEGA ALS BASIS

De gele Calibra behoort samen met twee combi-versies van de Mercedes-Benz 500E tot de laatste creaties van Günter Artz. Reitz nam de auto als bijvangst meteen mee naar huis. "Tot die tijd kende ik hem alleen van foto's. En zelfs daarvan zijn er maar een paar." Bijna niemand heeft de Artz Calibra met de techniek van de Lotus Omega in het echt gezien, maar veel mensen

## Het eindresultaat is een Lotus Calibra die overtuigt door zijn beschaafde geweld

hebben toen waarschijnlijk ook niet in de gaten gehad dat ze naar iets bijzonders keken. Geheel in lijn met het Artz-concept van de perfecte vermoming is de Lotus Calibra circa 25 jaar na de Nordstadt-Express, op basis van de Volkswagen 411 het eindpunt in de ontwikkeling. Een vermogen van 377 pk en een topsnelheid van meer dan 280 km/h in combinatie met een uiterlijk dat zelfs als je goed kijkt nauwelijks afwijkt van dat van de standaard-Calibra: meer Artz is niet mogelijk. In tegenstelling tot de Golf 928 en de Cordett komen de componenten in dit geval wel van dezelfde fabrikant. Pas als je instapt, zie je met wat voor auto je werkelijk van doen hebt. Het van harde kunststof gemaakte dashboard stamt van de Omega A en de wijzerplaten hebben een Lotus-logo. Het stuurwiel en de stoelen met hun zachte kussens en modieus geribbelde leren bekleding stammen uit de Lotus Omega, de opper-Opel uit de jaren 90. En dat geldt ook voor de techniek.

### HIGH-PERFORMANCE MOTOREN

Toen Lotus nog tot het GM-concern behoorde, werden in het Lotus-hoofdkwartier voor de verschillende concerndochters high-performance motoren ontwikkeld, zoals de 3,6-liter biturbo zescilinder van de Lotus Omega en de op hoge toerentallen

► Serieuze snelheden! Niet eens zwaar overdreven: theoretisch is een topsnelheid van meer dan 280 km/h mogelijk.



▲ Kloppend hart: de motor maakt het verschil. Dankzij vierkleps techniek en biturbo-beademing haalt de zescilinder lijnmotor uit 3,6 liter inhoud een vermogen van 377 pk.

► Chique komaf: Lotus in plaats van Opel. Hethel in plaats van Rüsselsheim. Het typeplaatje maakt duidelijk dat het in Hannover gebouwde unicum feitelijk een Brit is.



▲ Elke über-Omega kreeg een plaatje op het dashboard met het productienummer erop. Onder de Calibra-carrosserie gaat Lotus Omega nummer 704 uit een reeks van 950 exemplaren schuil.



▼ Niet bijster exotisch: er is veel leer gebruikt, maar het dashboard stamt overduidelijk uit de brave Omega. De ZF zesversnellingsbak en de schakelpook zijn afkomstig uit de Corvette ZR-1.



▲ Als vanouds een fraai uiterlijk, de proporties kloppen. Je moet goed je best doen om te zien dat deze ogenschijnlijke Calibra in feite een Lotus is.

gerichte lichtmetalen vierkleps V8 van de Corvette C4 ZR-1. Opel, Corvette, Lotus: bij de Cordett en de Calibra kwam alles samen. Onder de aerodynamische Calibra-carrosserie gaat in dit geval de techniek van de gecrashte, volledig verwoeste Lotus Omega met chassisnummer 704 schuil. Aanvankelijk zette Günter Artz net als bij de Cordett in op een stijging van het vermogen. Naar het schijnt werd eerst een door Lotec getuneerde zescilinder met 470 pk gemonteerd. Toen die de geest gaf, werd een standaardmotor met 377 pk gemonteerd. Het eindresultaat overtuigt met beschaafd geweld: de 1,7 ton zware Lotus Calibra is verbazingwekkend snel en tegelijkertijd opvallend comfortabel. Het rijgedrag is veel meer in balans dan bij de Cordett. In dit geval past alles simpelweg perfect bij elkaar. Waar de Corvette-Kadett met zijn van de Corvette C4 stammende 'Turbine Wheels' en het tweekanaals uitlaatsysteem zijn technische basis met veel moeite weet te verhullen, lijkt het uiterlijk van de Calibra met Lotus-hart bizar veel op dat van een normaal gemotoriseerde Calibra. De proporties kloppen, ook al is de auto in alle opzichten gegroeid. Hij werd ongeveer 16 centimeter langer en maar liefst 12 centimeter breder als gevolg van het transformatieproces. Maar dat zie je zoals gezegd nauwelijks. De grote wielen en de brede banden springen nog het meest in het oog. Op het eerste gezicht is het lastig onder woorden te brengen

### TECHNISCHE GEGEVENS

	<b>Artz Lotus Calibra</b>
Motor	6-cil. in lijn, turbo, overlangs voorin, twee bovenl. nokkenassen, 4 kleppen per cilinder
Cilinderinhoud	3.637 cc
Max. vermogen	277 kW/377 pk bij 5.200 tpm
Max. koppel	557 Nm bij 4.200 tpm
Aantal versnellingen	6, handgeschakeld achterwielen
Aandrijving	1.690 kg
Leeggewicht	5,4 s
0-100 km/h	283 km/h
Topsnelheid	11,5 l/100 km (l:8,7)
Gem. verbruik	ca. DM 300.000
Nieuw prijs (1992)	

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

de flinke dosis rijdynamiek in discrete verpakking bijzonder diep in de buidel moest tasten. Alleen al de gecrashte Lotus Omega die als basis diende, kostte 45.000 mark. Voor de ruiten die speciaal voor deze auto in Italië werden gemaakt, moest Artz 13.000 mark neertellen en de firma Kamei stuurde een rekening ter hoogte van 17.000 mark voor twee op maat gemaakte bumpers. Toen de Kamei-medewerkers na de levering van de bumpers vroegen wat er met de malle moest gebeuren, was het antwoord van Günter Artz verrassend: "Gooi ze maar weg."

### GROOTSTE PLANNEN

In gedachten was Artz toen al bij de presentatie in april 1992 en het vervolg daarop: zijn nieuwste creatie zou in een zeer kleine oplage gebouwd gaan worden. Het intensieve project had inmiddels al 300.000 mark gekost; voor dat bedrag had hij ook zes nieuwe Calibra's Turbo 4x4 kunnen kopen. Nadat Opel het dealercontract met Artz had opgezegd, zou het nog tot 1993 duren voordat de auto op kenteken werd gezet. In 1995 verdween de bijzondere Lotus Calibra helaas in een stil hoekje en een jaar later trok Günter Artz zich terug uit de verkoop van nieuwe Opel-modellen. De wilde tijden waren duidelijk voorbij. Gelukkig is dit illustere duo behouden gebleven, als twee zonderlinge, tastbare herinneringen aan wat ooit was. **AW**

### DIT WAREN DE DONORAUTO'S

Ook dik 30 jaar na zijn debuut staat de Lotus Omega nog op eenzame hoogte: met een topsnelheid van 283 km/h is het nog altijd de snelste in serie geproduceerde Opel aller tijden en met een vermogen van 377 pk was het ook een van de sterkste. De carrosserie en het onderstel werden als vanouds in Rüsselsheim gemaakt, terwijl Lotus in het Britse Hethel de nieuwe aandrijflijn met 3,6-liter zescilinder met twee turbo's en 32 kleppen plus een handgeschakelde zesversnellingsbak produceerde. Er werden er uiteindelijk nog geen 1.000 exemplaren van gebouwd tussen 1989 en 1992. De gladde, hoekige Corvette C4 die als basis diende voor de Cordett, was de eerste Corvette van het moderne tijdperk. Zowel optisch als technisch was het een heel andere auto dan



▲ Strak getekende Corvette-generatie met kunststof carrosserie. De vierde Corvette kreeg een volledig nieuw design en bleef tot 1996 op de markt.



▲ Vier deuren en veel spoilers, dat is de standaarduitrusting. De basis voor de gespierde Lotus-variant werd gevormd door de Omega 3000.

de eerste drie generaties; het was meer een sportwagen dan een cruiser. Omdat de C4 pas in 1984 in productie ging, was 1983 het enige jaar in de geschiedenis van de modelreeks dat er geen Corvette werd gebouwd. Het dragende frame was van staal gemaakt, de carrosserie van met glasvezel versterkte kunststof en onder de motor-kap lagen V8-motoren. In 1986 voegde General Motors na elf jaar weer een Convertible-variant toe aan het gamma. Het topmodel was de ZR-1, die voor modeljaar 1990 aan het modellenaanbod werd toegevoegd. Deze variant kreeg een (door Lotus ontwikkelde) 5,7-liter 32-kleps V8 (LT5) die goed was voor een vermogen van 375 pk. Na de C3 was de C4 de op één na langst geproduceerde Corvette-generatie.