**Der „Jumbo“ – der letzte Rennwagen von Klaus Steinmetz**

Am 3. November 1973 präsentierte Klaus Steinmetz den weltweit ersten Vorläufer der „Gruppe 5“. Es war das Brutalste, was je aus einem Opel Commodore B Coupé entstanden war. Die großen „Flügel“ verschafftem ihm sofort den Spitznamen „Jumbo“ – in Anspielung an das damals größte Flugzeug, die Boeing 747.

*Hockenheim, 03.11.1973: Klaus Steinmetz präsen­tiert den „Jumbo“ mit seinen Ingenieuren Hermann (links, Motor) und Schuppener (rechts, Fahrwerk)*

­

Wie kam es dazu? Bernie Ecclestone und Andere warben seit ca. 1971 bei der FIA für die Einführung einer sogenannten „Silhouette Car“-Serie. Das Reglement war zwar noch in Entwicklung, aber die Grundidee war klar: Die Karosserie sollte von einem Serienwagen und der Motorblock aus dem Konzernregal stammen. Alles weitere wurde den Konstrukteuren freigestellt. Erst 1976 trat dieses Reglement als „Gruppe 5“ in Kraft. Für 1974 schrieb die Interserie eine ähnliche Klasse aus.

**„Klaus Steinmetz was a very forward-thinking man“ (Rauno Aaltonen)**

Klaus Steinmetz erkannte früh die Zeichen der Zeit. Er sah den Commodore B nach zwei Einsätzen in der Gruppe 2 als nicht mehr konkurrenzfähig an (Ford und BMW hatten sehr viel mehr für die Homologation ihrer Capris und „Batmobiles“ getan). Also entschied er sich, mutig voranzugehen – und ein Fahrzeug zu entwickeln, das die zukünftigen Regeln vorwegnahm, und vollzog im Sommer 1973 die radikale Transformation des Commodore, indem er ihm den „Small-Block Chevy“-Motor aus dem Diplomat V8 einpflanzte. Der Anspruch: Ein Versuchsträger und Experimental­fahrzeug, das das internationale Motorsport-Know-How der Steinmetz Automobiltechnik demonstrieren sollte.

Damit ist der „Jumbo“ ein wichtiger Meilenstein in der Rennsport­geschichte: Der „Missing Link“ zwischen der bis 1975 gültigen Gruppe 2 und der späteren Gruppe 5.

  
*03.11.1973: Klaus Steinmetz lenkt, Sohn Oliver (12, dahinter) darf mitschieben.*

Der erste öffentliche Auftritt des „Jumbo“ erfolgte Ende 1973 beim „Akademischen“ in Hockenheim mit der Startnummer 10. Klaus Steinmetz höchstpersönlich pilotierte seine neueste Kreation und fuhr eine vielver­sprechende Zeit von 1:13 Minuten auf dem kleinen Kurs. 1974 trat das Fahrzeug erstmals offiziell in der Interserie an – in Mainz-Finthen, in der neu geschaffenen „Super-Stock“-Klasse, gefahren von Peter Hoffmann, der das Auto in der Folge auch erwarb. Bis 1975 setzte er den „Jumbo“ noch einige Male in der Interserie ein.

Dann verschwand er aus dem aktiven Renngeschehen. Die Super-Stock-Klasse wurde schon 1975 wieder aus der Interserie gestrichen, der Wagen war fortan ohne Einsatzmöglichkeit und wurde verkauft. Es heißt, er sei danach im Showroom des Opel-Händlers Georg von Opel in Frankfurt („Opel-Rondell“) ausgestellt worden. Später wurde er nach Zeugen­aussagen leider verschrottet.

**„Jumbo Recreation“ – das Experiment geht weiter!**

Der „Legends GP“ 2025 am Salzburgring ist Schauplatz einer Weltpremiere: 52 Jahre nach dem Original wird der Nachbau des sagenumwobenen Steinmetz-Commodore „Jumbo“ erstmals in Aktion der Öffent­lich­keit vorgestellt.

2019 beschloss Oliver Steinmetz, das Unikat „Jumbo“ seines Vaters wieder­auferstehen zu lassen. Der damalige Fahrer Peter Hoffmann und das Original-Mechaniker-Team aus den 1970ern brachten Ihr Wissen ein.

**Steinmetz-Opel Commodore 6000 „Jumbo“**

Baujahr 1973

Zylinder V8

Hubraum 5.990 ccm

Leistung 400 PS / 294 kW

Höchstgeschwindigkeit 300 km/h

**Projekt-Chronik**

1. Erwerb Original-Fahrzeugbrief und ONS-Wagen­pass.
2. Aufbereitung der Karosserie eines Basisfahrzeugs. Spezifikation des Motors.
3. Entwicklung und Einbau der FIA-zertifizierten Sicherheitszelle. Erwerb des Original-Heckflügels mitsamt 1 Rad.
4. Start Zusammenbau: Anpassung der Karosserie an Motor, Getriebe und Differential, sowie an die Tieferlegung und die größeren Räder. Bau der Auspuffe und der Makrolon-Scheiben. Leitungen für Öl und Benzin. Start Motorenbau. Planung der Hinterachse.
5. Nachbau des Frontspoilers. Bau der GfK-Hauben und -Tü­ren. Abfor­mung der Basis-Kotflügel­verbreiterun­gen von Steinmetz-Originalen. Einbau der Hinter­achse mit Watt­gestänge. Anpassung der Commodore-Vorder­achse. Einbau des 100-Liter-Tanks.

Lackierung Teil 1: Motorraum, Koffer­raum und Unterboden in Opel-Originalfarbe „Arktis­weiß“, Innenraum in Schwarz. Start Kabel­baum. Motor fertig, „Hoch­zeit“ mit der Karosserie. Montage Räder und Kardan­welle.

1. Entwicklung der Kotflügelverbreiterun­gen am Auto. Abfor­mung des Original-Heckflügels.

KW-Federn und -Dämpfer. Einbau Kabelbaum. Erster Start des Motors.

1. Erste Prüfstandsversuche, Vergasereinstellung, Anpassung des Abgas­systems.

Karosserie: Verbrei­terungen verkleben, ver­nieten, schleifen, spach­teln, schleifen …

Lackierung Teil 2: Außenhaut in Originalfarbe. Folierung des Original-Dekors.

**Klaus Steinmetz**

Als einer der besten deutschen Renningenieure, Renn­fahrer und Teamleiter der Sechziger und Siebziger Jahre gründete er 1970 in Rüsselsheim im Auftrag von Opel eine Tuningfirma. Sie diente als externes Rennteam, aber auch zur Herstellung straßentauglicher Sport­wagen auf Opel-Basis.

Dank des profunden Know-Hows von Steinmetz avancierten die Opel-Modelle Commodore, Kadett, GT, Manta und Ascona plötzlich zu ernst­zunehmenden Konkurrenten bei Rundstreckenrennen und Rallyes. Bis heute genießt der Name Steinmetz unter Opel-Fans und in der wachsenden Oldtimer-Gemeinde einen geradezu mythischen Ruf.

Vater Klaus und Sohn Oliver Steinmetz publizierten 2009 seine Biographie im HEEL-Verlag.