

DER SPORTLICHSTE OPEL ALLER ZEITEN

Der Speedster passt in kein Klischee: Er trägt den Blitz auf dem Kühler, ist aber ein reinrassiger Super-Sportler. Wir meinen, er hat das Zeug zum Klassiker!

Der Speedster ist Spaß pur, eine echte Fahrmaschine mit faszinierendem Design und konsequent agilem Handling. Er vermittelt Begeisterung! So jubelte Opel-Vertriebsvorstand Andrej Barčák bei der Markteinführung des Speedster 2001. Und tatsächlich, der offene Zweisitzer war das erste Mittelmotor-Auto der Marke und das erste Serienfahrzeug mit dem Blitz am Bug, das auf Aluminium und Kunststoff als Materialien für Chassis und Karosserie setzte. Und noch etwas war neu: Da der Speedster in seinen Grundzügen auf dem Lotus Elise basiert, wurde gleich die gesamte Kleinserienproduktion nach England verlegt. Montiert wurde der Speedster von Lotus Cars in Hethel, nordöstlich von London.

Der Roadster vereinte dann auch das Beste aus zwei Welten: Die langjährigen Erfahrungen von Lotus im Leichtbau und der Kleinserienproduktion mit den Qualitätsstandards und den problemlosen Technikkomponenten von Opel. Und auch die Richtung, in die der neue Sportler zielen sollte, war klar: Er musste Autofans ansprechen, die Fahrfreude bewusst dem Komfort vorziehen.

Die Fahrwerksabstimmung kann folglich gestrost als extra-straff bezeichnet werden. Bei der Bremsanlage des offenen Opel machten die Ingenieure ebenfalls keine Kompromisse: Renn-erprobte Bremszangen garantieren energisches Verzögern. Als Extra hatte Opel für den Speedster sogar gelochte Bremscheiben im Programm.

Getreu dem Entwicklungs-Motto für das sportlichste Opel-Modell: „Reduktion auf das Wesentliche“ kommt die Zahnstangenlenkung des Speedster ohne Servo-Unterstützung aus. So vermittelt sie dem Speedster-Piloten einerseits einen unmittelbaren Kontakt mit der Fahrbahn, andererseits erfordern Rangier- oder Einparkmanöver durchaus ein beherztes Zugreifen.

Während die Karosserieform des Roadsters zu kontroversen Diskussionen Anlass gibt, zeigt ihre technische Konstruktion das Leichtbau-Know-How von Lotus. Das Chassis besteht aus miteinander verklebten Aluminium-Strangprofilen, die eine Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff aufnehmen. Diese Bauweise erlaubt ein niedriges



Der Speedster wird von solider Opel-Großserientechnik angetrieben, die Montage erfolgte aber bei Lotus. Die Karosserie des Zweisitzers ist aus Kunststoff gefertigt und ruht auf einem Aluminium-Chassis. Das edle Metall prägt auch den spartanisch gestalteten Innenraum.

Fahrzeuggewicht bei gleichzeitig höchster Steifigkeit, was wiederum dem Handling zugute kommt.

Das Aluminium des Fahrzeugrahmens dominiert auch den minimalistisch gestalteten Innenraum des knapp geschnittenen Zweisitzers. Die Instrumentierung beschränkt sich auf das Wesentliche: Zwei Uhren für Drehzahl und Geschwindigkeit sowie LCD-Anzeigen, die sich bei Bedarf melden. Die Schalensitze, das kleine Drei-Speichen-Lederlenkrad, der Schaltknäufel aus Aluminium sowie der zentral im Armaturenräger platzierte Starterknopf für den Motor verbreiten Rennsport-Atmosphäre im Speedster.

Ein geringes Gewicht stand auch bei der Wahl des Antriebs für den Speedster im Vordergrund. Zur Markteinführung im Jahr 2001 kam ein 2,2-Liter-Vierzylinder aus der Opel-Ecotec-Leichtmetall-Baureihe zum Einbau, der lediglich 138 Kilogramm wiegt. Er leistet im Speedster 108 kW/147 PS bei 5.800 U/min, das maximale Drehmoment beträgt 203 Nm bei 4.000 U/min. Entsprechend sportlich sind die Fahrleistungen, während der Verbrauch mit 8,5 Liter auf 100 Kilometer niedrig bleibt. Der Langhuber ist bis auf Öl-, Ölfilter- und Zündkerzenwechsel völlig wartungsfrei. Die Kraftübertragung erfolgt über ein kompaktes Fünfgang-Schaltgetriebe. Der 2,2-Liter Sauger blieb bis einschließlich des Modelljahrs 2004 im Programm, dann schickte ihn Opel in Rente – schließlich hatte man bereits seit April 2003 eine Turbover-sion im Programm.

Und die macht den Speedster nun wirklich zum Supersportwagen: Der 2,0-Liter-Turbo leistet 147 kW/200 PS und entwickelt sein maximales Drehmoment von 250 Newtonmeter bereits bei 1.950 U/min. Die Beschleunigung aus dem Stand auf Tempo 100 absolviert der Opel Speedster Turbo in 4,9 Sekunden. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 243 km/h.

Trotz der tollen Technik ist der Speedster ein relativ seltenes Fahrzeug: Nicht einmal 3.000 der

Unter 15 Mille ist kaum ein Speedster zu haben!

Opel-Roadster rollen auf Deutschlands Straßen. Dieses geringe Angebot wirkt sich auf die Gebrauchtpreise aus: Unter 15.000 Euro ist leider kaum ein Speedster 2.2 zu finden, und für 2005er Turbos mit geringen Fahrleistungen – oft haben solche Exemplare kaum über 1.000 Kilometer auf der Uhr – werden bis zu 30.000 Euro gefordert. Trotzdem bietet der Speedster eine der preiswertesten Möglichkeiten, einen Roadster mit Sportwagen-Genen zu fahren – und jetzt ist genau der richtige Zeitpunkt, um sich ein Exemplar zu sichern.

Text: Theo Gerstl

Fotos: Opel

Chronologie

März 1999: Premiere als Studie auf dem Genfer Automobilsalon

November 2000: Der erste Opel Speedster wird via Internet versteigert

Anfang 2001: Markteinführung des Opel Speedster mit 2,2-Liter-Motor (108 kW/147 PS). In Großbritannien geht der Zweisitzer als Vauxhall VX 220 an den Start

September 2002: Weltpremiere für Studie ECO-Speedster auf Pariser Automobilsalon – Prototyp auf Opel-Speedster-Basis mit ultra-leichter und aerodynamisch optimierter Kohle-faser-Langheck-Karosserie und 1.3 CDTI Eco-tec-Dieselmotor (82 kW/112 PS)

März 2003: Weltpremiere für Speedster Turbo auf dem Genfer Automobilsalon

April 2003: Markteinführung des Speedster Turbo

Juli 2003: Der Prototyp ECO-Speedster stellt mit dem hocheffizienten 1.3 CDTI-Dieselmotorwerk auf dem Opel-Testgelände in Dudenhofen insgesamt 17 internationale Rekorde auf

Modelljahr 2005: 2,2-Liter-Saugversion wird eingestellt



Technische Daten

Modell	2.2	2.0 Turbo
Motor	4-Zyl. Reihenm.	4-Zyl. Reihenm.
Hubraum (cm³)	2.198	1.998
Leistung (PS)	147	200
bei U/min	5.800	5.500
Drehmoment (Nm)	203	250
bei U/min	4.000	1.950
Getriebe	5-Gang	5-Gang
Antrieb	Heck	Heck
Reifen	v.: 175/55 R 17 h.: 225/45 R 17	v.: 175/55 R 17 h.: 225/45 R 17
L x B x H (mm)	3.786 x 1.708 x 1.117	
Radstand (mm)	2.330	2.330
Kofferraumvol. (l)	206	206
Leergewicht (kg)	945	1.005
zul. Gesamtgew. (kg)	1.150	1.150
Tankinhalt (l)	36	36
0-100 km/h (s)	5,9	4,9
Höchstgeschw. (km/h)	217	243
Bauzeit (Jahr)	2001 - 2004	2003 - 2005
Bestand	2.800 Fahrzeuge in Deutschland	
Preis bei		
Markteinführung	DM 59.900,-	EUR 36.500,-
im letzten Baujahr	EUR 32.500,-	EUR 36.865,-