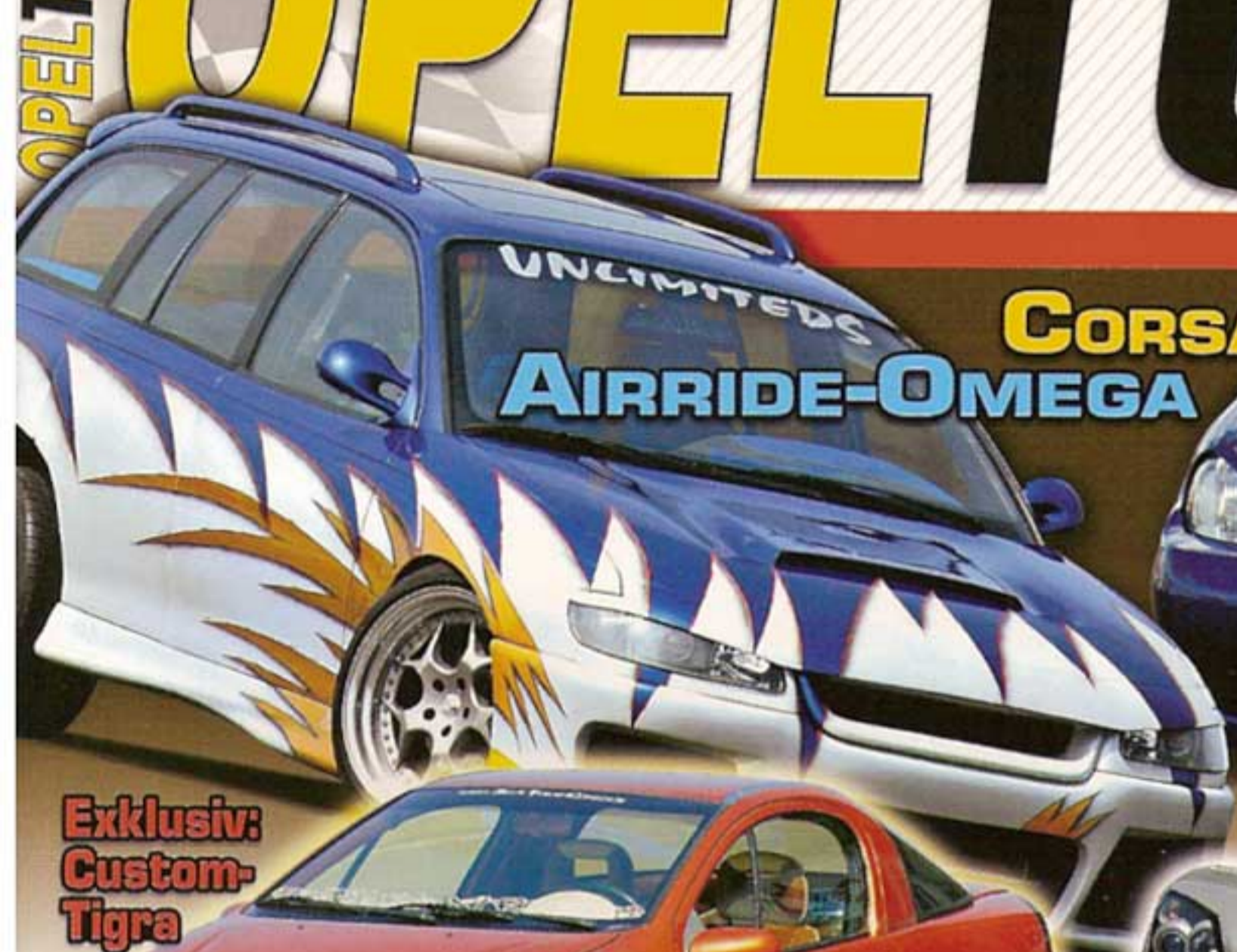


# OPELTUNING



**CORSA A9**

**AIRRIDE-OMEGA**



**Kompressor-Speedster**



**Ultracleaner Corsa**



**Exklusiv: Custom-Tigra**



**Reiner Lexus: Vectra V6**



**Sechsender: Astra G**



**Treffen live:**  
Luckau • Klagenfurt  
und viele mehr...

**Sofort mitmachen:**  
Motorsport-Teile  
zu gewinnen!



**GANGSTER**

**ACTION-KADETT**

**Breit-Böse-Brutal**

Private Kleinanzeigen kostenlos  
**plus 2 fette  
Poster**





Auch optisch stimmt's: Carbon zum Kompressor



Mit seinem Kompressor kommt dieser Hitec-Speedster auf 243 PS und 300 Nm Drehmoment

# Porsche



Minimalistisch: Ladedruck, Öldruck, Öltemperatur

# -Killer



**D**er 21. Juli 2005 ist ein Trauertag, denn an diesem Tag endete nach nur fünf Jahren die Produktion des Opel Speedster. Der handgemachte Sportwagen aus

der kleinen Schmiede Lotus in England ist seither als Neuwagen Geschichte (von Restexemplaren beim Händler mal abgesehen). Doch auch wenn der Wagen wirtschaftlich

nicht unbedingt ein Erfolg war, so hat er doch das Rennsport-Image von Opel wundervoll aufpoliert. Kein anderer deutscher Sportwagen hat so viel Purismus bei so viel Leistung zu bieten. Schon der 147 PS starke 2,2 Liter Sauger brachte den Flachmann in gut sechs Sekunden auf Tempo 100. Der 2 Liter große Turbo schaffte das mit 200 PS in knapp über fünf Sekunden.

„Reicht alles nicht,“ dachte sich Werner Stommel. Der PS-Jünger aus Köln hat in seinem 41 Jahre kurzen Leben schon so ziemlich alles gefahren, was Stil hat und getunt werden kann. Doch mit einem Speedster wollte er allem die Krone aufsetzen. Die Basis ist edel genug: Als enger Verwandter des Lotus Elise bringt der Opel gehörig Charisma mit. Da verzeiht man schnell die Bedienhebel im Innenraum, die undichten Fenster und die Rücken mordenden Einstiegs- und vor allem Ausstiegs-Zeremonien.

### Alles was der Flachmann brauchte, war ein Hitec-Tuning

Hier zählte nur Leistung. Deshalb entschied sich Werner Stommel für den 2,2 Liter großen Sauger als Basis. Hubraum ist eben durch nichts zu ersetzen. Doch statt dem Vierzylinder einen Turbo aufzuflanschen, sollte es

## OPELTUNING-Facts

### Speedster, Bj. 2002

■ **Besitzer:** Werner Stommel  
0172-6500908, [www.porschekiller.de](http://www.porschekiller.de)

■ **Karosserie:** Speedster, Alu-Rahmen mit Stahlstreben, 890 kg leer, silber

■ **Motor:** Basis: 2,2 Liter Saugmotor (Ecotec), Delco-Einspritzanlage, vorgeschaltetes Motorsteuergerät NH 2000, Kompressor-Umbau, Modell Eaton MP 62, Umbau realisiert bei Hitec/Viernheim, Aluminium-Ansaugkrümmer als Wasser-Wärmetauscher für die Ladeluft (Intercooler) mit eigenem Kühlmitteleislauf, vergrößerter Wasserkühler, speziell abgestimmter Auspuff aus Edelstahl (Miltek), Sport-Kat von HJS, größere Kraftstoffdüsen, Verdichtung reduziert (8,8 zu 1), 243 PS bei 6250/min, 300 NM Drehmoment bei 4200/min

■ **Fahrwerk:** Wilbers Sportfahrwerk, voll einstellbar, 20 mm tiefer, gelochte Zimmermann-Bremsscheiben, Serienfelgen in 5,5 x 17 Zoll mit 175/55er und 225/45er Reifen, 15 mm mehr Spur pro Rad

■ **Interieur + Sound:** Zusatzinstrumente für Ladedruck, Öldruck und Öltemperatur, ansonsten Serie, Radio vorhanden – aber unwichtig

■ **Danke an:** Hartmut Neitzel und Alfred Bein



Der Grill ist anders, sonst ist außen soweit alles Serie



Der Blick unter die vordere Haube offenbart geballte Technik



Gelochte Zimmermann-Bremsscheiben rundum



Brethart: Komplett einstellbares Wilbers-Rennfahrwerk

ein Kompressor sein. In der Firma Hitec in Viernheim fand der Speedster-Fahrer genau den Partner, den er suchte. Hitec kennt sich sowohl mit Kompressor-Umbauten als auch mit der Motormanagement-Anpassung aus. Hier fühlte sich Werner verstanden, denn sein Speedster folgt einer Tuning-Philosophie: Leistung mit Understatement. Der Kölner PS-Fan rühmt sich, schon immer Porsche-Killer ge-



fahren zu haben, und so heißt auch seine Homepage, auf der man seinen automobilen Werdegang verfolgen kann: [www.porschekiller.de](http://www.porschekiller.de). Der Kompressor von Eaton ist ein Modell MP62, jedoch von Hitec verstärkt. Der Ansaugtrakt ist aus dem GM-Regal, wie Werner wissen lässt und auf den Speedster angepasst. Gefahren wird derzeit mit 0,7 bar Ladedruck. Das reicht für 243 PS und ein Spitzengeschwindigkeit von über 240 km/h. Der Sprint von Null auf Hundert wird in 4,2 Sekunden erledigt. Thermische Probleme hat der Motor nach Einbau eines größeren

Wasserkühlers nicht. Die aufgeladene Luft wird ebenfalls mit Wasser aus einem eigenen Kühlkreislauf heruntergekühlt. Der Vorteil ist, dass man keinen Ladeluftkühler im Fahrtwind braucht und die Lade-Luft über kurze Wege führen kann.

### Mehr Leistung, weniger Gewicht

Der Speedster ist gewichtsoptimiert und fahrwerksseitig verbessert. Voll einstellbare Wilbers-Federbeine ersetzen die Serienteile. Eine dem Seriencomputer vorgeschaltete, frei pro-

grammierbare Einheit – wieder eine Hitec-Spezialität – hilft dem Motor zusätzlich auf die Sprünge. Herausgekommen ist ein Kompressor-Speedster, der die Fahrleistungen des Serien-Turbos klar übertrifft, jedoch thermisch weniger heikel ist und noch einige Leistungsreserven hat. Inzwischen schmücken ihn ultraleichte ATS-Felgen, und auch der Ladedruck soll demnächst auf ein bar erhöht werden. Für noch ein Quentchen mehr Spaß.

■ Text Thorsten Elbriggmann  
 ■ Fotos Stephan Repke

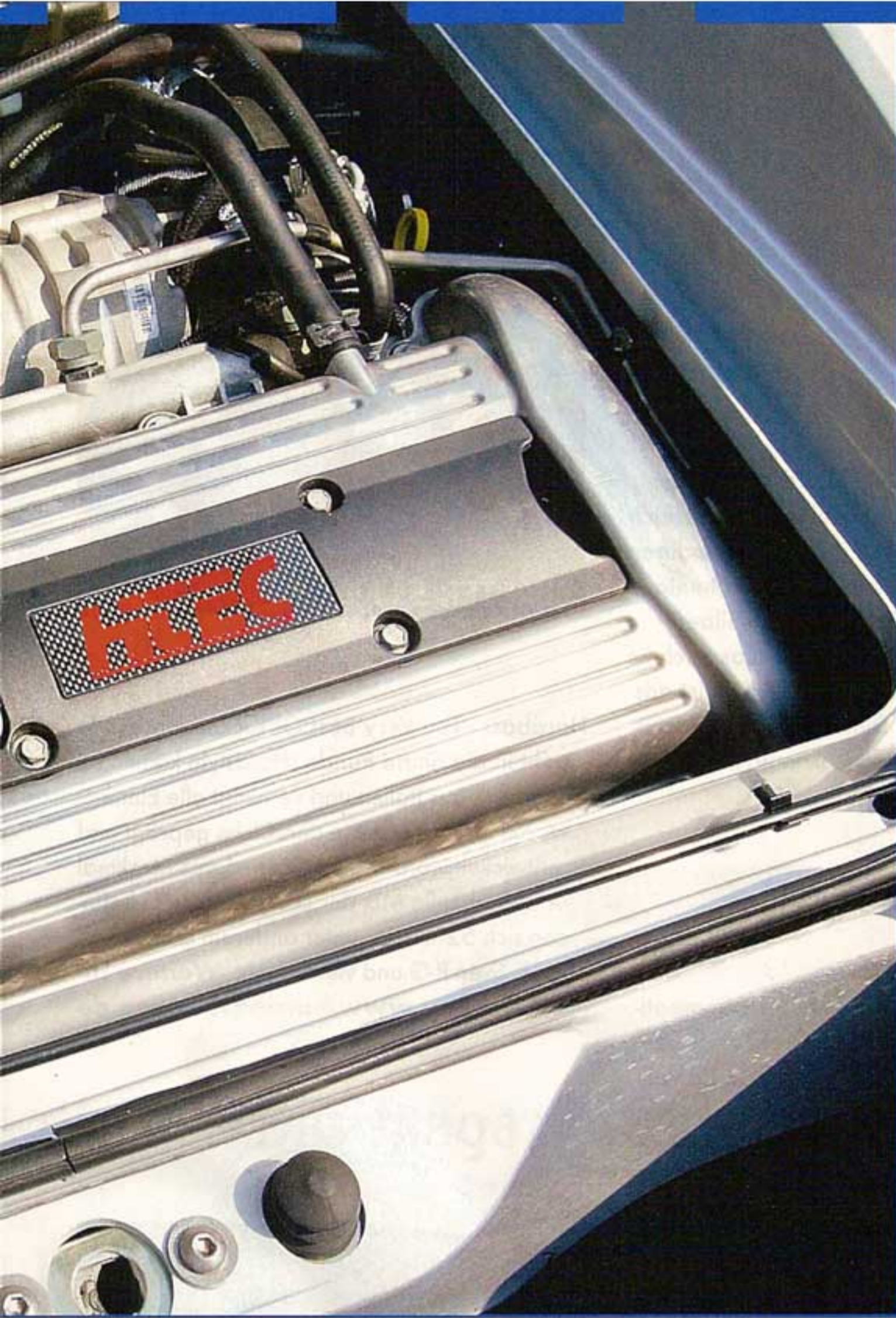


Der flache Lotus/Opel Speedster verheißt pure Fahrdynamik



Diesem Heck sind Rennsport-Fans verfallen

Update August/September 2005



Mehr Auto braucht man nicht - das wahre Speedster-Konzept



Die Firma Hitec in Viernheim realisierte den Umbau

