



SPEED-SPEEDSTER

Noch kein Jahr ist es her, dass Danny Bradtke sich mit seiner Firma MTB selbstständig gemacht hat. Das Spezialgebiet des 24-Jährigen sind die Sportler aus Rüsselsheim. Wie beispielsweise der serienmäßig schon sehr flotte Speedster-Turbo, den der Essener einer intensiven Leistungskur unterzog. Wir checken den Output!

Äußerlich hat MTB die flache Flunder nur wenig modifiziert. Keine auffälligen Spoiler oder sonstige Anbauteile, die auf einen Dampfhammer hinweisen würden. Fulda-bereifte ATS-17-Zöller sowie entfernte Embleme

an Kühlergrill und Heck unterstreichen den dezent sportlichen Speedster-Auftritt. Selbst unter der Motorhaube ist nichts zu sehen, was die Welt aus den Fugen geraten lässt. Erst nach den Erläuterung, was alles in und am

Aggregat geändert wurde, bekommen wir eine Ahnung von den inneren Werten. Ein wassergekühlter Ladeluftkühler (Spezialanfertigung MTB), eine erleichterte und feingewuchtete Kurbelwelle, Chromo-Stahlpleuel, modifizierte Nockenwellen, ein bearbeiteter Zylinderkopf, ein geänderter K04-Hochleistungsturbolader, ein Racimex-16-Reihen-Ölkühler, eine Pierburg-Benzinpumpe mit Catchtank sowie ein offener K&N-Filter sollen dem 2,0-Liter-Turbo-Aggregat auf die Sprünge helfen.

Was letztendlich an Power und Performance in dem MTB-Speedster steckt, wollen wir auf unserer Teststrecke herausfinden. Nach dem Drehen des Zündschlüssels klingt es dumpf aus der Auspuffanlage. Bis der Motor in den ersten Runden seine Betriebstemperatur erreicht hat, tippen wir das Gaspedal nur leicht an. Aber dann geht es beim Beschleunigen gewaltig nach vorne. Heilig's Blechle! Oder besser: Kunststoffle! Noch im fünften Gang setzt erst der Drehzahlbegren-



OPEL Scene



30 Millimeter legt das Wilbers-Fahrwerk den Speedster tiefer



Die Emblem-Querstrebe ist entfernt worden

OPEL Scene



OPEL Scene



Erkennungsmerkmal der Turbo-Variante



Die komplette Auspuffanlage ist aus Edelstahl gefertigt



Nur Lotus Elise und der Speedster "Scorpion" haben einen schwarzen Scheibenrahmen

zer dem mächtigen Vorschub ein Ende. Der Drang der Antriebsräder ist so groß, dass das Heck ständig versucht, nach rechts oder links auszubrechen. Dass Kraft in Form von Gummi auf dem Asphalt verhaftet, verhindert eine automatische Torsensperre von Quaife. Durch weiches Einsetzen beim Durchdrehen eines Rades überträgt die Sperre das überschüssige Drehmoment an das nicht durchdrehende Rad. Die Fulda "Exelero" tun ihr übriges dazu, die Kraft ohne größere Traktionsverluste auf die Straße zu übertragen. Klar, der Sportwagen liegt wie ein Kart auf dem Asphalt. Aber bei höheren Kurvengeschwindigkei-

ten fängt die Front an zu springen, während das Heck satt auf dem Teer klebt. Die vordere Fahrwerksabstimmung ist definitiv zu hart gewählt. Hier sollte MTB das in Zug- und Druckstufe verstell-

bare Wilbers-Gewindefahrwerk noch etwas nachjustieren. Absolut nichts zu meckern gibt's bei der Leistungsausbeute: 338,7 PS (249,1 kW) bei 5855 U/min bescheinigt unser



Einstieg nur für geübte Fahrer!

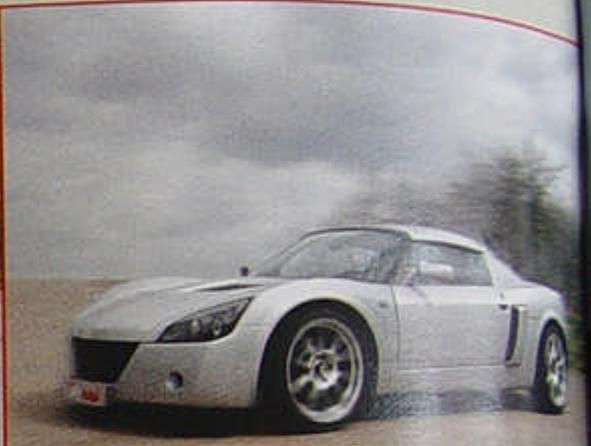
flashTEST

FLASH-FACTS

Typ: Speedster Turbo (2004) • Motor: 2,0-16V-Turbo-Reihenvierzylinder, dohc, wassergekühlter Ladeluftkühler (Spezialanfertigung MTB), erleichterte und feingewuchtete Kurbelwelle, Chromo-Stahlpleuel, umgeschliffene Nockenwellen, bearbeiteter Zylinderkopf, geänderter K04-Hochleistungs-Turbolader, Racimex-16-Reihen-Ölkühler, Pierburg-Benzinpumpe mit Catchtank, offener K&N-Filter • **Auspuff:** Edelstahl-Eigenbau (durchgehend 76 Millimeter) mit Doppelendrohr übereinander • **Kraftübertragung:** Fünfgang-Schaltgetriebe, Sachs-Sintermetall-Kupplung, Quaife-Sperre (75%) • **Leistung (max.):** 338,7 PS (249,1 kW) • **Vorderachse:** Einzelradaufhängung, doppelte Dreiecksquerlenker, Stabi • **Hinterachse:** Einzel-

radaufhängung, doppelte Dreiecksquerlenker • **Fahrwerk:** Wilbers-Gewindefahrwerk -30 mm, mit einstellbarer Zug- und Druckstufe • **Felgen (Herst./Größe):** ATS "DTC Superlight" / 7,5 x 17 ET 20 (VA), 9 x 17 ET 30 (HA) • **Bereifung (Herst./Größe):** Fulda "Exelero" / 205/40 ZR17 (VA), 235/40 ZR17 (HA) • **Bremsen (vo/h):** innenbelüftete Scheiben • **Weitere Extras:** Hardtop, schwarzer Scheibenrahmen • **Interieur:** Leder-Schalensitze, 32er MOMO-Sportlenkrad mit Airbag, Alu-Schaltknäuf und -Fensterkurbeln, Handbremshebel Alu-verkleidet, Alarmanlage • **ICE:** Blaupunkt-CD-Radio und -Lautsprecher

* laut Leistungsprüfstand



338,7 PS auf engstem Raum

Ein Hardtop gab's gegen Aufpreis von Opel

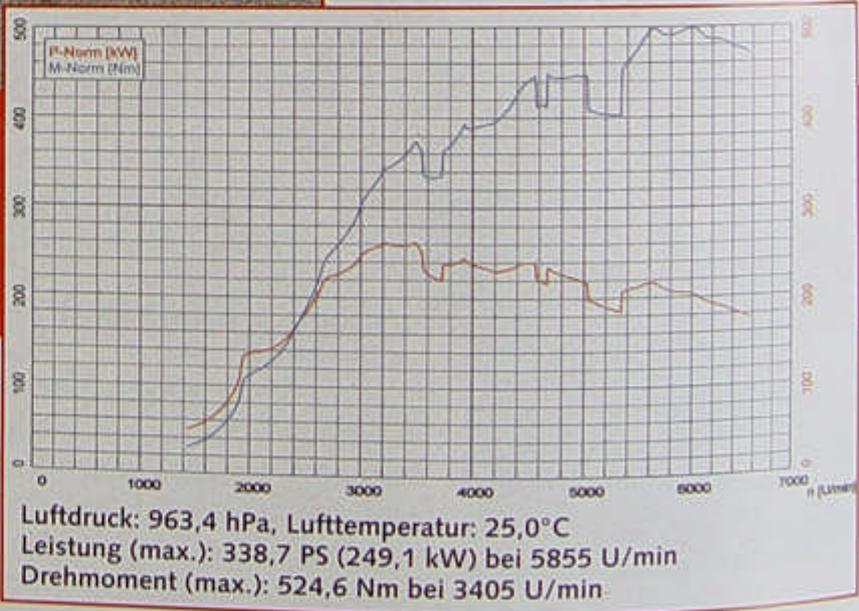


ATS-"Superlight"-Alus in 7,5- und 9 x 17



Prüfstand dem MTB-optimierten Turbo-Triebwerk sowie ein Drehmoment von gewaltigen 524,6 Newtonmetern bei 3405 U/min! Okay, die Leistungskurve sieht durch die kleineren Einbrüche etwas holprig aus, aber davon ist durch das geringe Gewicht des Fahrzeugs (ca. 900 Kilogramm) während der Fahrt absolut nicht zu merken.

Also merke: Wenn Du irgendwo auf diesen Renner treffen solltest, überlege lieber zweimal, ob Du gegen ihn antreten möchtest. Und da ist auch schon der Haken: Unser Testwagen darf nur auf Rennstrecken oder besonderen abgesperrten Geländen bewegt werden. Eine Straßenzulassung wird es für dieses Setup nicht geben! Allerdings sind bei



MTB auch nicht ganz so brutale Motorumbauten möglich. Für eine 2,0-Liter-Turbo-Leistungsteigerung bis zu "nur" 260 PS gibt es auch den TÜV-Segen, und das ist absolut ausreichend für Fahrspaß ohne Grenzen!



Text & Fotos: Holger Stemmler