

NORDSCHLEIFER

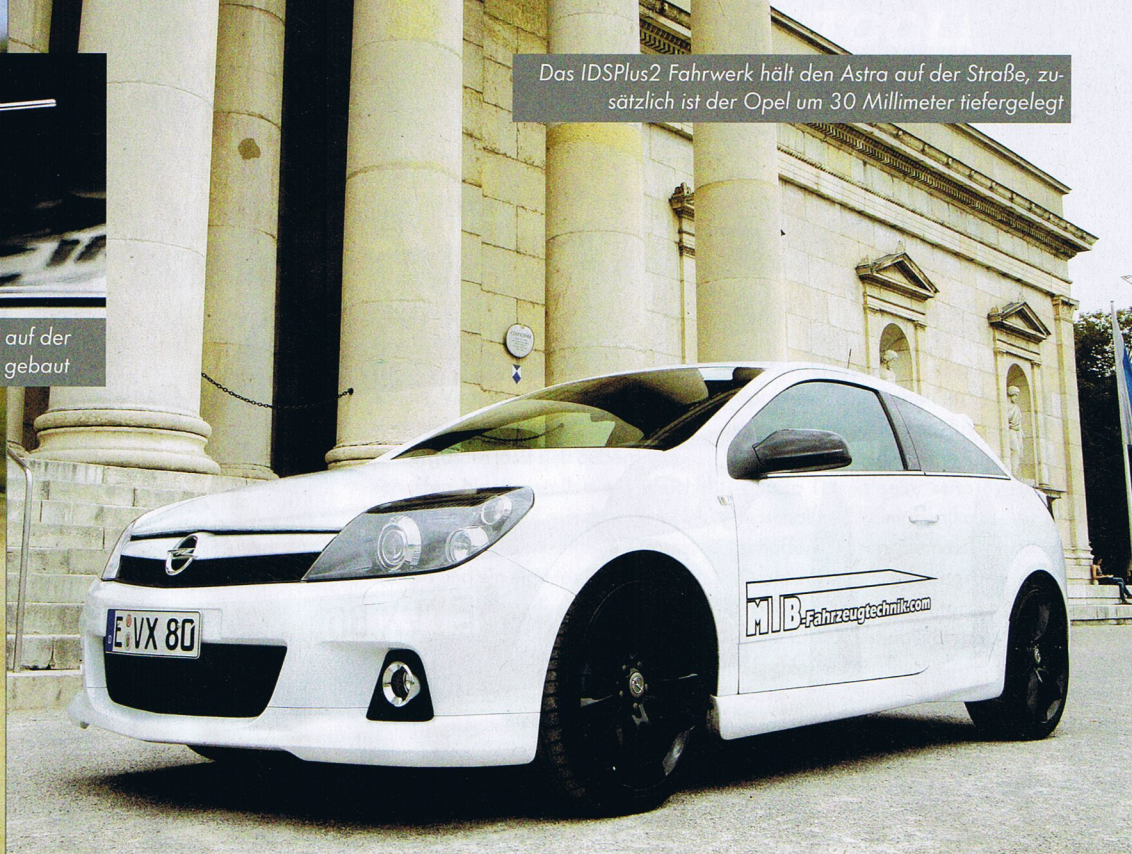


Carbonoptik auf den Einstiegsleisten, den Türrahmen und auf den Spiegeln



8:35 ist Manuel Reuter im Serien-OPC auf der Nordschleife gefahren – 835 werden gebaut

Das IDSPlus2 Fahrwerk hält den Astra auf der Straße, zusätzlich ist der Opel um 30 Millimeter tiefergelegt



Der Vorführwagen von MTB Fahrzeugtechnik wird regelmäßig durch die Grüne Hölle geprüft. Schließlich gäb's die Astra OPC Nürburgring Edition ohne „den Ring“ nicht. Doch dieses Sondermodell kann noch mehr.

Endlich! Die Lärmschutztunnel auf der A3. Gut, ich muss mich auf 80 km/h beschränken, aber das geht ja auch im zweiten Gang! Zwischengas, leichtes Rotzen von hinten und der Drehzahlmesser schnellte jenseits von 5.000 Umdrehungen Richtung Rot. Böse faucht der Turbo nach jedem Antippen des Gaspedals und die

Edelstahlauspuffanlage röhrt, dass die kurzzeitig zur Kathedrale umfunktionierten Lärmschutztunnel der A3 bei Aschaffenburg erzittern. Verdammt, ich hab das Fenster noch oben! Also runter mit dem Glaskondom und den OPC kurz in den Begrenzer, bis es kommt. Das unvermeidliche Ende des Tunnels. Ein ausblauer BMW M3 folgt mir

in respektvollem Abstand. Seit gut 100 Kilometern ist der E36 mein „Wingman“ und scheint sich an meinem Sound zu erfreuen. Und dass ich die Bahn vor ihm räume.

OPC plus 34 PS

Eine Woche zuvor hat mich Danny Bradtke von MTB Fahrzeugtechnik

angerufen. „Und, wie gefällt euch mein Astra?“ war seine Frage. Grinsend faselte ich was von einer schönen Auspuffanlage, fettem Sound und dass der Zwei-Liter Turbo wirklich giftig geworden ist. Das Tuning von MTB beschränkt sich im Wesentlichen nämlich auf eine geänderte Abgasanlage aus Edelstahl mit 76 Millimeter

Danny Bradtke hat die serienmäßigen Flaggendekors entfernt



satte 440 Newtonmeter über ein größeres Drehzahlband, als beim serienmäßigen Z20LEH. Und ein Begrenzer, der erst bei 7.000 U/min den Spaß zügelt.

Wie schnell der OPC damit ist? Keine Ahnung. Bei 260 km/h ist die Tachoskala zu Ende. Der Vortrieb ist es nicht. 6.200 Touren in der höchsten Fahrstufe bedeuten 250 km/h, soviel als Richtwert, den Rest muss man eben schätzen.

Die Leistungs- und Soundspritze kostet etwa 2.200 Euro. Wer mehr ausgeben will, für den holt MTB bis zu 400 PS aus dem Astra OPC. Für den Alltag und Nordschleifenbesuche am Wochenende sind die 274 PS allerdings durchaus ausreichend.

Nummer 378

Nur 835 Stück legt Opel von der Nürburgring Edition auf. Denn in genau 8 Minuten und 35 Sekunden bezwang Manuel Reuter im Astra H OPC die gut 20 Kilometer der Nordschleife. Das Signet der Grünen Hölle zielt nicht nur das schwarze Leder der Recarositze, sondern

Durchmesser, Softwareoptimierung und geänderter Auslassnockenwelle. Resultat sind 274 PS und



Sehr guten Seitenhalt bieten die Recarositze. Leider sind sie etwas zu hoch montiert

TUNING-FACTS

Astra H OPC Nürburgring

MOTOR: 1.998 ccm Vierzylinder Turbo (Z20LEH), Serie: 240 PS; Auslassnockenwelle mit Spezialprofil und Softwareanpassung von MTB Fahrzeugtechnik; Leistung: 274 PS

AUSPUFF: MTB Fahrzeugtechnik Edelstahlanlage mit 76 mm Durchmesser ab Turbolader; 200-Zeller Sportkat

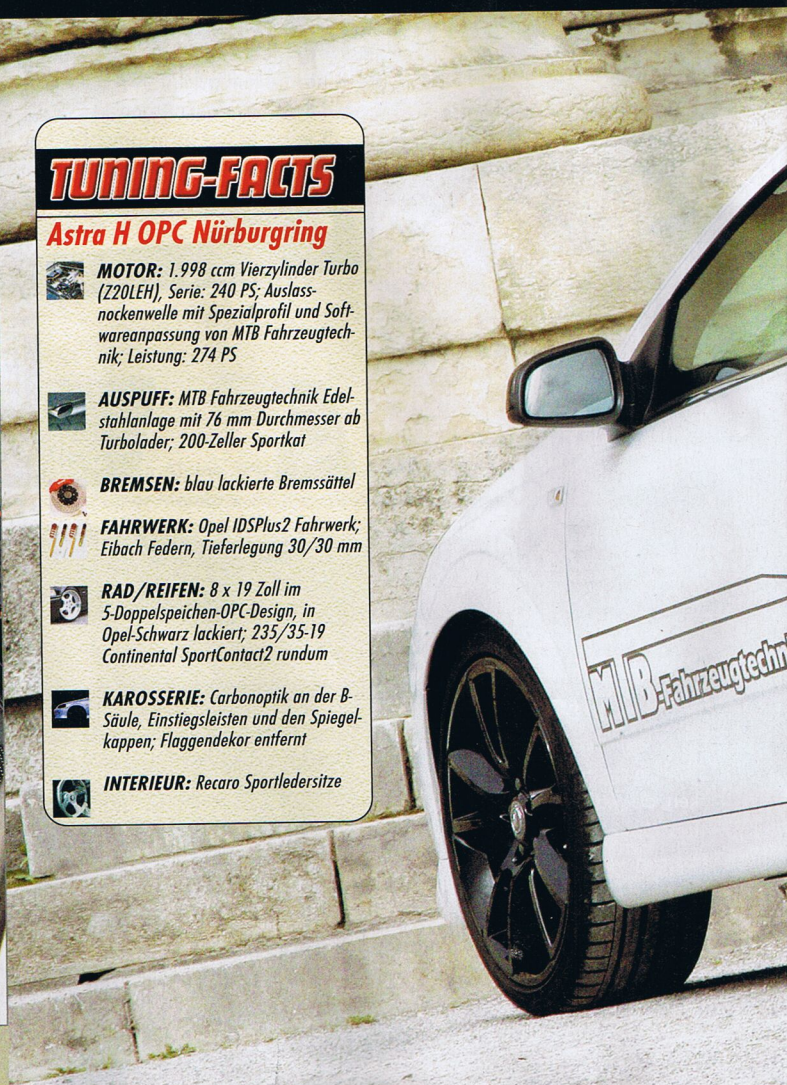
BREMSEN: blau lackierte Bremssättel

FAHRWERK: Opel IDSPlus2 Fahrwerk; Eibach Federn, Tieferlegung 30/30 mm

RAD/REIFEN: 8 x 19 Zoll im 5-Doppelspeichen-OPC-Design, in Opel-Schwarz lackiert; 235/35-19 Continental SportContact2 rundum

KAROSSERIE: Carbonoptik an der B-Säule, Einstiegsleisten und den Spiegelkappen; Flaggendekor entfernt

INTERIEUR: Recaro Sportledersitze



Die 19 Zoll Felgen sind optional bei Opel erhältlich, die Lackierung allerdings nicht



Das Zwei-Liter Triebwerk könnte noch mehr leisten, für den Alltag reichen aber 274 PS



auch die im Carbonlook gehaltenen B-Säulen. Auf dem Ascher sitzt die Plakette, die mir verrät, dass ich in der Nummer 378 von 835 Nord-schleifen-OPCs sitze.

Der Abschied von Nummer 378 fällt schwer, vor allem Sound und Dynamik des Astras haben mich überzeugt. Als ich auf der Abbiegespur zur Autobahntanke langsamer werde schließt der blaue M3 auf. Der Fahrer des Bayern nickt herüber und verabschiedet sich respektvoll mit „Daumen hoch“. Da

hat er absolut recht, dem habe ich nichts mehr hinzuzufügen.

■ Text M. Cehak
■ Fotos A. Becker

TUNING-Leserservice

Danny Bradtke
www.mtb-fahrzeugtechnik.de
info@mtb-fahrzeugtechnik.de

Die Edelstahlanlage mit 76 Millimeter ab Turbo lässt den Opel böse klingen



Dank 274 PS entschwindet dieser Anblick auf der Autobahn recht schnell