



Der Opel Astra OPC. Pure Passion.



Opel. Partner des Nürburgrings.

Der Opel Astra OPC, 177 kW (240 PS). In 6,4 Sek. von 0 auf 100 km/h. 244 km/h Spitze. Nürburgring Nordschleife in 8:35:93 Minuten*. Mehr unter opel.de oder 0180 55510 (0,14 €/Min.). *Testfahrt auf abgesperrter Strecke.

Kraftstoffverbrauch innerorts 13,0 l/100 km; außerorts 7,0 l/100 km; kombiniert 9,2 l/100 km. CO₂-Emission kombiniert 187 g/km.



Opel Performance Center

TESTJAHRBUCH 2007 - SONDERHEFT 1/2007

Auto Bild sportscars

sportscars

Test, Tuning & Trends. Jeden Monat neu

SONDERDRUCK Opel OPC Special



ALLE MODELLE
AUF 16 SEITEN

Die blauen Blitze

Sie sind die Sahnehäubchen der Opel-Modellpalette:
Die OPC-Modelle bieten Renn-Feeling für die Straße

Foto: Webk

Opel OPC Special Inhalt

Race Camp

Vom Autofahrer zum Rennfahrer: Hier geht's richtig zur Sache

Technik

So aufwendig entwickelt und erprobt das OPC-Team die Autos

Rekordfahrten

Astra und Zafira OPC: Die Rekordfahrten auf der Nordschleife

Opel Corsa OPC

Agil und kraftvoll: Der neue Corsa OPC setzt Maßstäbe

OPC-Palette

Scharfgemacht: Meriva und Vectra als OPC-Variante

OPC-Line

Fitness-Studio: Sportliche Anbauteile verleihen jedem Opel den OPC-Touch



Sonderpublikation

Axel Springer Auto Verlag GmbH, in Zusammenarbeit mit Opel (verantwortlich für den Inhalt), Projektleitung: Lars Zühlke

Produktion:

Michaela Namesnik, r2-media GmbH, www.r2-media.de, 91126 Schwabach



OPC Race Camp – Wer kriegt die Kurve?

500 Kandidaten, acht Finalisten, ein Rennen. Das ist das OPC Race Camp, Deutschlands erstes Rennfahrercasting

OPC. Drei Buchstaben, die für Szene-Kenner viel mehr sind, als nur eine Abkürzung. Denn sobald das blau-silberne Logo eines der Rüsselsheimer Modelle ziert, wird aus einem normalen Opel ein echter Sportler. Seit der Gründung im Jahr 1997 entwickelt das Opel Performance Center vorhandene Modelle weiter, verfeinert Motoren, Fahrwerke und Bremsen und stimmt Innen-

raum sowie Aerodynamik auf den sportlichen Anspruch ab. Die Resultate können sich sehen lassen. Denn ganz gleich ob Meriva, Astra, Zafira oder Vectra – jede OPC-Variante besitzt die Fähigkeit, es mit den Rennstrecken dieser Welt aufzunehmen, verliert dabei aber nichts von der Alltagstauglichkeit des Basismodells.

Vorhandene Talente zu entdecken, zu fördern und zu perfektionieren, genau das ist der Ansatz des ersten OPC Race Camps. Die Idee: Im Stile einer Casting-Show zeigen normale Autofahrer, was sie draufhaben. Und nur wer gut genug ist, kommt eine Runde weiter. Am Ende lockt die Teilnahme an einem der anspruchvollsten Autorennen auf der härtesten Rennstrecke der Welt: dem 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring.

Doch bevor sich die Kandidaten international erfahrenen Rennfahrern stellen können, sind einige Hürden zu nehmen. Während die erste Auswahl aus Tausenden von Bewerbern noch am



Bevor die Teilnehmer des OPC Race Camp auf die Rennstrecke dürfen, lernen sie unter der ...



... Aufsicht von Manuel Reuter, wie man leistungsstarke Fahrzeuge schnell bewegt



Nur wer die ersten Runden übersteht, darf mit einem der OPC-Modelle über die Nordschleife

Schreibtisch geschieht, müssen die 500 ausgewählten Teilnehmer der ersten Runde bei einem Fahrtraining zeigen, was in ihnen steckt. Egal ob Vollbremsungen, Handlingübungen auf nasser und trockener Straße oder Hochgeschwindigkeits-Spurwechsel – beim „Drive Training 500“ werden die Kandidaten gefordert.

Beaufsichtigt wird alles von einem der besten Rennfahrer Deutschlands: Manuel Reuter. Der zweifache Le-Mans-Sieger, ITC-Champ und erfahrene DTM-Pilot (über 200 Einsätze) ist Lehrer und Schiedsrichter in einer Person. Nur wer unter den Augen des 45-jährigen Mainzers und sei-

nes Teams die harten Prüfungen besteht und überzeugen kann, hat eine Chance auf die nächste Runde.

Diese führt die rund 100 übriggebliebenen Teilnehmer zum ersten Mal in die Eifel. Bei der „Track Challenge Nürburgring“ wird echte Rennluft geschnuppert. Unter den Aufsicht von Manuel Reuter und weiteren Instruktoren lernen die Teilnehmer das Fahren im Grenzbereich, ideale Rennlinien sowie den perfekten Fahrhythmus.

Am Ende des Tages müssen die Kandidaten in einem echten Rennwagen demonstrieren, was sie gelernt haben. Nur wer am Steuer eines mo-



Foto: Werk

difizierten Opel Corsa OPC die Jury überzeugen kann, kommt in die nächsten Runde.

Und spätestens hier ist Schluss mit lustig. Neben dem Erwerb der nationalen Rennlizenz (A-Lizenz) fahren die nun noch 20 Teilnehmer zum ersten mal auf der Nordschleife des Nürburgrings. Die Rennstrecke, von Rennfahrern ehrfürchtig „Grüne Hölle“ genannt, verlangt auf 20,8 Kilometern alles von Fahrer und Auto. Wer hier nicht weiß, wo es langgeht, hat verloren. Nachdem das Instrukteurenteam den Teilnehmern die verschiedenen Streckenabschnitte vermittelt hat – heißt es für weitere zwölf Teilnehmer Ab-



Der Renn-Profi Manuel Reuter gibt den Teilnehmern Tipps im Umgang mit den OPC-Modellen

schied nehmen. Denn nur die besten acht Kandidaten kommen weiter, haben es dann aber auch geschafft. Als Mitglieder des OPC Race Camp Team nehmen sie 2008 unter der Aufsicht von Manuel Reuter und Joachim Winkelhock am 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring teil.

Doch bevor die zwei Vierer-Teams an den Start gehen, werden sie perfekt auf diesen Einsatz vorbereitet. Dazu zählen neben einem speziellen Fitness- und Ernährungsprogramm auch fünf Gleichmäßigkeitsprüfungen im Rahmen des Castrol Haugg Cups sowie die Teilnahme an zwei Läufen des Langstreckenpokals (VLN-Serie).

Hier erwerben die Teilnehmer die internationale Rennlizenz (C-Lizenz) und sammeln die ersten Erfahrungen am Steuer ihres rund 280 PS starken Renn-Astra OPC.

Und so können Sie sich bewerben: Unter www.opel.de einfach den OPC Race Camp Button anklicken und das Online-Formular ausfüllen. Am Ende noch ein kleiner Tipp für alle, die es nicht geschafft haben: Das OPC Performance Training bietet den Spaß der ersten Runde und kann von jedem gebucht werden. Informationen gibt es unter www.opel-opc.de; die fünf Termine entnehmen Sie dem Info-Kasten rechts oben.



Für all diejenigen, die es nicht ins OPC Race Camp geschafft haben, gibt es dennoch eine ...



... Chance, OPC-Fahrzeuge im Grenzbereich zu bewegen. Das OPC Performance Training ...



... gleicht der ersten Runde des OPC Race Camp und kann von jedem gebucht werden

OPC Performance Training – Termine

- 12. Mai 2007
- 15. September 2007
- 30. Juni 2007
- 27. Oktober 2007
- 21. Juli 2007



Qual der Wahl: Vom 180 PS starken Opel Meriva OPC über den 240 PS starken Astra OPC bis hin zum 280 PS starken Opel Vectra OPC – die Teilnehmer haben Zugriff auf sämtliche Modelle der OPC-Palette

Auf dem Prüfstand

Tausende Stunden auf Prüfständen und Teststrecken haben nur ein Ziel: die perfekte Abstimmung von Motor und Fahrwerk



Auf verschiedenen Prüfständen werden die Fahrzeuge auf Herz und Nieren geprüft



Das Ergebnis der Computer-Abstimmung wird durch das „Popometer“ erfahrener Tester ...



... verbessert und unter extremen Bedingungen auf die harte Probe gestellt

Es ist eine Szene, die Menschen mit Benzin im Blut nicht unberührt lässt. Immer und immer wieder dreht der Motor auf dem Prüfstand in den Begrenzer, läuft einige Zeit brüllend unter Vollast und fällt dann wieder in den Leerlauf.

Der von heißen Abgasen tiefrot glühende Abgaskrümmter darf erst dann knisternd abkühlen, wenn der Testlauf nach Stunden beendet ist. Ganz egal um welchen OPC-Motor es sich handelt, jeder hat diese Prozedur hinter sich.

Auch der 192 PS starke Vierzylinder des neuen Corsa OPC. Der hatte, als er das erste Mal im Auto getestet wurde, bereits 5000 bis 6000 Stunden auf dem Prüfstand absolviert. Dort musste das kleine Kraftpaket bei diversen Vollast- und Temperaturwechseltests zeigen, was in ihm steckt. Erst dann wurde der Motor im Corsa selbst getestet, um zum Schluss seine Meisterprüfung zu bestehen – ein Martyrium über 25 000 Vollast-Kilometer auf der Nordschleife des Rings.

Der über 20 Kilometer lange Eifelkurs gilt als die härteste Rennstrecke der Welt. Seit 1960 testet Opel in der „Grünen Hölle“ und hat im Laufe der Zeit über vier Millionen Testkilometer auf der von Rennfahrern gefürchteten Strecke abgepult. Namhafte Opel-Klassiker wie der Opel GT und Commodore GS/E „erfahren“ hier schon ihre Feinabstimmung, und auch alle Modelle der OPC-Baureihe mussten hier beweisen, was in ihnen und den Fahrwerken steckt.

„Mit seinen Kurvenkombinationen, Steigungen, Gefällstrecken und wechselnden Belägen bildet der Nürburgring die Realität so detailliert und facettenreich ab wie keine andere Strecke der Welt“, sagt Otwin Fleischmann, Entwickler im Chassisbereich bei Opel. „Deswegen ist er eine ideale Ergänzung zu den beiden Testzentren in Dudenhofen und Pferdsfeld sowie den Prüflabors in unserem Entwicklungszentrum ITEZ in Rüsselsheim.“

Getestet werden auf der Nordschleife des Nürburgring alle denkbaren Aspekte des Fahrverhaltens: das Handling und die Bremsstabilität im Grenzbereich, das Wank- und Nickverhalten der Fahrzeuge, die Reifeneigenschaften und vieles mehr. Mit seiner Fähigkeit, die Substanz eines Fahrwerks ungeschönt und vollständig freizulegen, ist der Ring ein gnadenloser Gegner. Und unersetzlich. Aus diesem Grund ist Opel an seiner Hausstrecke während der gesamten Testzeit von Ende März bis Mitte September präsent. Je nach Art und Umfang der laufenden Versuchsprogramme sind bis zu fünfzehn Test-

ingenieure und Mechaniker auf diesem wichtigen Außenposten der Fahrzeugentwicklung beschäftigt.

Die Vielzahl charakteristischer Streckenabschnitte gestattet, die Grenze der Belastbarkeit der Fahrwerke auszuloten. Im „Schwedekreuz“ beispielsweise analysieren die für die Fahrwerksabstimmung mitverantwortlichen Testfahrer wie Manuel Reuter oder Joachim Winkelhock das Einlenkverhalten bei hohen Geschwindigkeiten und in der nachfolgenden „Aremberg-Passage“ das Hineinbremsen in enge Kurven; Streckenabschnitte wie „Metzgesfeld“, „Wehrseifen“ und „Schwalbenschwanz“ offenbaren das Anlenkverhalten im Grenzbereich. Schiebt das Auto über die Vorderräder, verhält es sich neutral oder neigt es dazu, um die Hochachse zu gieren und Dreher zu provozieren? Fragen, die der Ring in schonungsloser Deutlichkeit beantwortet.

„Brünnchen“ und „Fuchsröhre“ – volkstümlich und naturnah klingende Namen, die es aber in sich haben. An diesen Stellen taucht das Fahrzeug jeweils mit hoher Geschwindigkeit in eine Talenke ein und wird gnadenlos zusammengestaucht: Die Federung geht an die Anschläge, Biege- und Torsionssteifigkeit der Karosserie werden aufs Höchste beansprucht. Das krasse Gegenteil: die Sprungkuppe im „Pflanzgarten“, wo das Fahrzeug leicht und leichter wird, dann abhebt und hart wieder aufsetzt – hier werden Traktion und Balance auf härteste Proben gestellt. Schließlich die lange Zielgerade der „Döttinger Höhe“, ein bevorzugtes Testareal für abrupte Spurwechsel bei Höchstgeschwindigkeiten mit hoher Aussagekraft zur Beherrschbarkeit und Stabilität des Autos.

Auch das IDS-Plus-Fahrwerk bekam hier seinen letzten Feinschliff. Herzstück des Systems, das aus verschiedenen passiven und aktiven Fahrsicherheitssystemen besteht, ist die elektronische Stoßdämpferregelung CDC (Continuous Damping Control). Das System passt die Dämpfungsrate der Stoßdämpfer mehrere Hundert Mal in der Sekunde auf die Straßenverhältnisse an und berücksichtigt dabei auch die Fahrzeugbewegungen sowie die individuelle Fahrweise des Fahrers. Das Ergebnis sind optimierte Traktion und Bremshaftung. Doch damit nicht genug. Durch einen Knopf im Armaturenbrett kann der Fahrer das IDS-Plus-Fahrwerk in den Sport-Modus schalten.

Das Resultat ist eine straffere Fahrwerksabstimmung sowie ein noch direkteres Ansprechen von Lenkung und Gaspedal.



Foto: West

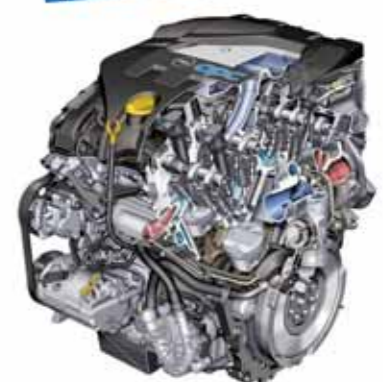
1.6 VIERZYLINDER TURBO



2.0 VIERZYLINDER TURBO



2.8 V6 TURBO



Eines der typischen Merkmale von OPC-Motoren ist die Turboaufladung. Der Vorteil sind hohe Literleistungen (siehe Technische Daten Seite 67) bei vergleichsweise kleinen Hubräumen. So besitzt der 240 PS starke 2,0-Liter-Turbomotor des Astra und Zafira OPC eine höhere Literleistung als ein Ferrari F430



Rekordbesucher

Rundenrekorde für **Astra OPC** und **Zafira OPC** in ihren Klassen – die **Nordschleife** ist Opels beste Visitenkarte

Manuel Reuter streift seinen Helm ab und strahlt. Gerade hat der ehemalige Opel-Werkspilot einen Zafira OPC in Rekordzeit über die berühmt-berüchtigte Nordschleife des Nürburgrings geschickt. Bei 8:54,38 blieb die Uhr stehen, als er die Ziellinie passierte. Damit markiert der Zafira OPC einen neuen Streckenrekord für Kompaktvans auf der 20,8 Kilometer langen Nordschleife des Nürburgrings.

Der Opel Zafira OPC ist damit nicht nur der weltweit schnellste Serienvan, er repräsentiert zudem eine bislang konkurrenzlose Kombination aus Fahrdynamik und Variabilität. Den dynamischen Part übernimmt dabei ein 2,0-Liter-Benzinmotor mit Turboaufladung und einer Höchstleistung von 177 kW/240 PS. Das Triebwerk beschleunigt den Sportvan binnen 7,8 Sekunden auf Tempo 100; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 231 km/h.

„Techniktransfer von der Rennstrecke auf die Straße“ lautete das Motto, aus dem im Jahr 1999 die Idee der OPC-Hochleistungsfahrzeuge hervorging. ... und zurück auf die Rennstrecke“ ließe sich aus aktuellem Anlass ergänzen. Doch der neue Zafira OPC absolvierte nicht als erstes OPC-Modell eine Rekordrunde auf der Nordschleife des Nürburgrings. Bereits im Oktober 2005 hatte der frühere DTM-Pilot Manuel Reuter mit einem Astra OPC auf der Nordschleife einen neuen Rekord für Fahrzeuge in der Zweiliter-Kategorie aufgestellt.

Und so war es diesmal: An einem Montagmorgen im Mai 2006 versammelt sich die OPC-Testmannschaft an der Einfahrt zur Nürburgring-Nordschleife. Die Hauptdarsteller des Tages: ein schwarzer Zafira OPC und ein groß gewach-

sener Mann im Rennoverall. Manuel Reuter, mit über zweihundert DTM-Einsätzen und diversen Le-Mans-Siegen der erfahrenste Opel-Werkspilot überhaupt, kennt den Zafira OPC wie kaum ein anderer. Der 45-jährige Mainzer war aktiv an der Fahrwerksabstimmung des Zafira OPC beteiligt, absolvierte mit dem Kompaktvan Runde über Runde auf der Nordschleife.

Dennoch steht Manuel Reuter heute unter Beobachtung. Dutzende von Filmteams warten gespannt auf den Start, der technische Aufwand zur filmischen Dokumentation der Rekordfahrt ist riesig. Weil die gesamte Fahrt später per Film nacherlebbar sein soll, steht sogar ein Helikopter bereit, um den Zafira OPC aus der Luft zu begleiten. An mehreren markanten Streckenpunkten sind zudem Fahrzeuge postiert, aus denen heraus der vorbeifliegende Zafira ebenfalls gefilmt und fotografiert werden soll.

Zusätzlich wird der wilde Ritt zwecks technischer Analyse per Data Recording minutiös aufgezeichnet: Jede Drosselklappenbewegung, die kleinste Drehung am Lenkrad, sämtliche Bremsvorgänge werden gespeichert, damit die gesamte Fahrt in Form von Zahlen und Diagrammen bis ins kleinste Detail nachvollziehbar wird.

Dennoch ist Manuel Reuter cool wie immer und bereitet sich konzentriert auf die Rekordfahrt vor. Denn die Nordschleife vergibt einem nahezu keinen Fahrfehler: Bergwerk, Hohe Acht, Flugplatz – diese Streckenpassagen fordern selbst von einem Profi wie Reuter höchste Aufmerksamkeit. Dazu kommt: Es ist Montag und am zurückliegenden Wochenende haben sich Touristenbusse über die Strecke gewälzt und dabei Schmutz- und Ölspuren hinterlassen. Die



Der 240 PS starke Opel Zafira OPC mit Manuel Reuter am Steuer auf dem Weg zum Rundenrekord auf der Nürburgring-Nordschleife. Für die 20,8 Kilometer lange Strecke benötigte er nur 8:54,38 Minuten





Fotos: WWA

Teams der Streckensicherung waren schon früh unterwegs, um die gefährlichen Hinterlassenschaften mit Bindemittel zu beseitigen. Trotzdem: Wer sich auf diesem Parkett mit Rekordambitionen am Limit bewegt, muss nicht nur fahrerische Extraklasse aufbieten, sondern auch über das entsprechende Material verfügen.

In diesen Punkten hat die Opel Performance-Truppe optimal vorgesorgt. Manuels Fahrerqualitäten und Ringkenntnisse stehen ohnehin außer Zweifel. Wie bei einem Einzelzeitfahren in der DTM oder der Formel 1 muss die angepeilte Rekordrunde in ein festgelegtes Zeitfenster passen. Eine komplette Streckensperrung, die Koordination der Überwachungs- und Kontroll-

systeme, das Neueinrichten der Kameras, der Helikopter – all das wäre für mehrere Durchgänge viel zu aufwendig. Doch Mensch und Maschine funktionieren an diesem Tag auf den Punkt und absolvieren die Runde in der atemberaubenden Zeit von 8:54,38 Minuten.

„Da wäre noch mehr drin gewesen. Das Auto gibt es her, die Performance ist ausgezeichnet“, kommentiert Reuter hinterher. Und ergänzt verschmitzt: „Vielleicht setzen wir demnächst noch eins drauf. Es gibt ja weitere OPC-Modelle, die das Zeug dazu haben. Zum Beispiel den neuen Opel Corsa OPC.“

Fazit: Wichtigstes Messgerät auf der Nordschleife ist und bleibt der Mensch. Vor allem die

subjektiven Eindrücke erfahrener Testingenieure sind es, die entscheidende Informationen für das Feintuning der Fahrzeuge liefern. In den OPC-Modellen steckt dabei sogar das Know-how und die Erfahrung zweier ehemaliger Opel-Werksfahrer, die zu den erfolgreichsten Tourenwagenpiloten Europas gehören: Neben Manuel Reuter ist Joachim „Jockel“ Winkelhock, ebenfalls ein exzellenter Ring-Kenner, bei den Abstimmungsfahrten prominentestes Mitglied der Testmannschaft. Sein Fazit ist eindeutig: „Die Nordschleife ist die beste Visitenkarte für alle Opel-Modelle, besonders aber für die OPC-Varianten.“ Die Rekordfahrten unterstreichen dies in eindrucksvoller Weise.



Rekord-Freude: Zafira OPC-Fahrer Manuel Reuter



Kleinkraftwerk

Opel baut den stärksten Corsa aller Zeiten. Der **Corsa OPC** leistet 192 PS und erreicht 225 km/h



Sportlich: Mit unten abgeflachtem Sportvolant, farbigen Lüftungsdüsen, Recaro-Sitzen



Die Frontpartie glänzt mit einer tief nach unten gezogenen Frontschürze samt Lufteinlässen



Der Corsa OPC rollt ab Werk auf 17-Zöllern. Optional kann man 18-Zöller montieren lassen

Aktuelle Kleinwagen haben mit ihren Ur-ahnen nur noch die Klasseneinteilung gemeinsam. Wo noch vor 20 Jahren gut 3,50 Meter Außenlänge, rund 50 PS und eine allgemeine Beschränkung auf das Wesentliche ausreichten, müssen heutige Exemplare ernst zu nehmende All-rounder sein. Kein Wunder, dass die „Kleinen“ die Vier-Meter-Marke teils sogar überragen und die Motoren fast 200 PS erreichen. Da will Opel mit dem neuen Corsa natürlich nicht hintenanstehen. Auf dem Genfer Autosalon (8. bis 18. März 2007) präsentiert Opel erstmals eine OPC-Version des Corsa, der mit seinen 192 PS zur einem wahren GT-Killer mutieren dürfte.

Für Druck in allen Lebenslagen sorgt ein 1,6 Liter großer Vierzylinder, der Dank eines Turbo-

laders eine Literleistung von 120 PS erreicht. Zur Power gesellt sich ein maximales Drehmoment von 230 Newtonmetern, das sich per Overboost-Funktion kurzzeitig sogar auf 266 Newtonmeter steigern lässt. Damit erreicht der ausschließlich dreitürige Corsa OPC in 7,2 Sekunden Tempo 100 und eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h. Trotzdem soll sich der stärkste Corsa aller Zeiten mit 7,9 Litern im Schnitt begnügen.

Klar, dass der Corsa OPC angesichts dieser Zahlen auch optisch die Muskeln spielen lässt. Kraftvolle Front- und Heckschürzen mit markanten, kiemenartigen Luftein- bzw. -auslässen, speziell geformte Außenspiegel und ein Dachspoiler verleihen dem OPC einen starken Auftritt. Im Zentrum des Diffusors befindet sich zudem das cha-

rakteristische und als Dreieck geformte Auspuff-Endrohr. Ab Werk steht der Corsa OPC auf 17-Zöllern mit 215/45er-Reifen. Die Speichenräder erlauben einen genauen Blick auf die üppig dimensionierte Bremsanlage.

Am Fahrwerk haben die Ingenieure ausgiebig gefeilt. Wie es sich für ein sportlich ambitioniertes Auto gehört, fanden die Abstimmungsarbeiten auf der Nürburgring-Nordschleife statt. Das serienmäßige ESP haben die Ingenieure an die neuen Gegebenheiten angepasst und deutlich sportlicher ausgelegt. Auch im Innenraum hebt sich der Corsa OPC deutlich von seinen schwächeren Brüdern ab. Neben OPC-typischem Cockpit beeindruckt der Corsa mit Recaro-Sportsitzen samt Seitenairbags.

Zack und Pack

Meriva und Vectra OPC überzeugen mit eindrucksvollen Fahrleistungen und bieten genügend Platz für die Familie

Die Liste der angebotenen OPC-Fahrzeuge, sie wächst und wächst. Was 1999 mit dem ersten Astra OPC begann und 2001 mit dem Zafira OPC ergänzt wurde, kann man inzwischen getrost als eine Marke innerhalb der Marke bezeichnen.

Auf ganze fünf Modelle, den kommenden Corsa noch nicht eingeschlossen, beläuft sich die OPC-Palette mittlerweile, die beiden aktuellsten Modelle sind der Meriva und der Vectra.

Letzterer wird als Fließheck-Limousine und als Caravan angeboten und besetzt innerhalb der OPC-Baureihe sowie im gesamten Opel-Programm die Spitzenposition.

Als Antrieb dient dem Vectra OPC ein echtes Power-Paket. Dank zweiflutiger Turboaufladung und variabler Ventilsteuerung leistet der 2,8 Liter große Sechszylinder 280 PS.

Noch beeindruckender fällt das maximale Drehmoment aus. 355 Newtonmeter liegen zwischen 1800 und 4500 Umdrehungen durchgehend an und sorgen für Dampf in allen Lagen.

Die Folge sind Fahrleistungen, die sich vor denen reinrassiger Sportwagen nicht verstecken müssen. So braucht die Limousine für den Sprint von null auf 100 km/h gerade einmal 6,3 Sekunden, der Caravan benötigt für die gleiche Disziplin mit 6,5 Sekunden nur wenig länger.

In Sachen Höchstgeschwindigkeit befinden sich die beiden OPC-Modelle in guter Gesellschaft. Obwohl theoretisch weitläufigere Geschwindigkeiten drin wären, regeln Limousine und Caravan bei 250 km/h elektronisch ab.

Bei so viel Vortrieb ist es klar, dass auch das Fahrwerk dem Leistungsgrad angepasst wurde. So verfügen die beiden Vectra-OPC-Modelle über die neueste Entwicklungsstufe des IDS-Plus-Systems (siehe auch Seiten 58). Das Netzwerk aus ESP, Traktionskontrolle (TC), Untersteuer-Kontroll-Logik (UCL), Kurvenbremskontrolle (CBC) und die elektronische Stoßdämpferregelung (CDC) garantieren ein sicheres und agiles Fahrverhalten auf höchstem Niveau.

Noch sportlicher wird es durch den sogenannten SportSwitch-Schalter im Innenraum. Einmal gedrückt, strafft sich das Fahrwerkssetup, die Lenkung agiert direkter und der Motor nimmt schneller Gas an. Zu guter Letzt sorgt eine Sportbremsanlage für standesgemäße Verzögerungswerte.

Dafür dass auch andere Verkehrsteilnehmer das Leistungspotenzial dieses Vectra erkennen, sorgen die typischen OPC-Merkmale. Front- und Heckschürzen, Seitenschweller, ein dezenter Spoiler und die 18-Zoll-Leichtmetallräder im typischen Sechspeichendesign setzen außen optische Akzente. Und auch der Innenraum wurde gründlich überarbeitet.

Hier versprühen exklusive OPC-Sportsitze von Recaro, ein mit Leder bezogenes Sportlenkrad, Einstiegsleisten im OPC-Design sowie Sportinstrumente mit einer Tachoskalierung bis 300 km/h sportliches Flair.

Nicht ganz so schnell, mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 220 km/h aber auch alles andere als langsam ist der Meriva OPC. Das

VECTRA OPC



Hinter der großen Kofferraumklappe des Vectra Caravan OPC verbirgt sich ein Kofferraumvolumen von bis zu 1850 Liter. Typisch OPC: Sportlenkrad und Schaltknäuf sind serienmäßig mit Leder bezogen



MERIVA OPC



Foto: WWA

jüngste Kind im OPC-Programm ist seit 2006 auf dem Markt erhältlich. Dank eines 1,6-Liter-Vierzylinder-Turbomotors mit 180 PS beschleunigt der kompakte Fünfsitzer in nur 8,2 Sekunden von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 222 km/h.

Die direkte Servolenkung und das serienmäßige Sportfahrwerk des Meriva OPC lassen das kompakte Raumwunder zu einem echten Kurvenrüber werden. Dank des maximalen Drehmoments von 230 Nm, das bereits bei 2200 Umdrehungen anliegt und per Overboost-Funktion sogar kurzfristig auf 266 Nm erhöht wird, verlieren Überholvorgänge ganz schnell ihren Schrecken.

Von außen unterscheidet sich der schnelle Meriva klar von den schwächeren Varianten. Front- und Heckschürze, Seitenschweller, 17-Zoll-Alufelgen im typischen OPC-Design sowie ein Dachspoiler und das trapezförmige Auspuffrohr zitieren die bekannte OPC-Designsprache.

Gleiches gilt für den Innenraum. Hier unterstreichen zwei hochwertige Recaro-Vordersitze mit serienmäßigem Stoff-Leder-Bezug, Sportlenkrad und -schalthebel mit Lederbezug, Aluminiumpedale und ein spezieller Tacho mit chrom-eingefassten Instrumenten den exklusiven Charakter des Meriva OPC.

Trotz dieser Maßnahmen blieb der praktische Innenraum-Nutzen vollständig erhalten. Dieser

ist, für ein Fahrzeug mit nur 4,05 Meter Außenlänge, erstaunlich hoch. Dank des einzigartigen FlexSpace-Innenraumkonzepts lassen sich die Sitze der Rückbank jeweils einzeln verschieben, umklappen und im Boden versenken. Je nach Bedarf wird aus dem Fünfsitzer so mühelos ein geräumiger Vier-, Drei-, Zwei- oder Einsitzer. Das Kofferraumvolumen steigt bei dieser Prozedur nach und nach von 415 Liter auf maximal 1410 Liter.

Im Zusammenspiel mit der bis zu 1,5 Meter langen Ladefläche wird der kompakte Meriva so zu einem echten Kleintransporter, der Ausflüge zu schwedischen Möbelgeschäften und kleinere Umzüge schnell und ohne Probleme bewältigt.

MERIVA OPC



Dank der speziellen OPC-Armaturen hat der Fahrer die sportlichen Fahrleistungen stets im Blick

Schöner fahren

Sportliches Aussehen und erstklassige Verarbeitung sind die Merkmale der OPC-Line-Produkte



Für alle, die ihren normalen Opel sportlicher aussehen lassen wollen, gibt es seit Neuestem die OPC-Line. Perfekt gestylte Karosserieanbauteile sowie Leichtmetallräder und spezielle Lenkräder und Schaltknäufe verleihen Opel-Modellen wie dem Tigris TwinTop (siehe oben) das gewisse Extra.

Frontspoiler, Heckschürze und Seitenschweller lassen das kleine Klappdach-Cabrio deutlich kraftvoller aussehen. Komplettiert wird das sogenannte OPC-Line Paket 1 durch markante Leichtmetallfelgen im 17-Zoll-Format.

Und auch der neue Opel Corsa (siehe rechts) kann durch verschiedene Anbauteile innen wie

außen individualisiert werden. Zum Beispiel mit dem OPC-Line Paket 2. Dieses bietet im Vergleich zum Paket 1 nicht nur andere Stoßfänger, sondern verschönert mit einem speziellen Lenkrad auch den Innenraum.

Die OPC-Line gibt es für die Opel Modelle Tigris, Corsa, Meriva, Astra (GTC, 5-Türer und Caravan), Zafira und Vectra (alle Modelle) sowie den Signum.

Alle Anbauteile können ab Werk bestellt werden und sind als Zubehör einzeln erhältlich. Dank ihrer hochwertigen Qualität gilt für alle OPC-Line Komponenten eine 24-monatige Werksgarantie.



Alle Anbauteile der OPC-Line sind ab Werk bestellbar und besitzen 24 Monate Garantie

| Technische Daten | Corsa OPC | Meriva OPC | Astra OPC | Zafira OPC | Vectra OPC / Carav. |
|-----------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| Motor/Einbaulage | R4/vorn quer | R4/vorn quer | R4/vorn quer | R4/vorn quer | V6/vorn quer |
| Ventile/Nockenwellen | vier pro Zylinder/zwei | vier pro Zylinder/zwei | vier pro Zylinder/zwei | vier pro Zylinder/zwei | vier pro Zylinder/vier |
| Hubraum | 1598 cm ³ | 1598 cm ³ | 1998 cm ³ | 1998 cm ³ | 2792 cm ³ |
| kW (PS) bei 1/min | 141 (192)/5850 | 132 (180)/5500 | 177 (240)/5600 | 177 (240)/5600 | 188 (280)/5500 |
| Literleistung | 120 PS/Liter | 113 PS/Liter | 120 PS/Liter | 120 PS/Liter | 100 PS/Liter |
| Nm bei 1/min | 230 (266)*/1980 | 230 (266)*/2200 | 320/2400 | 320/2400 | 355/1800 |
| Antriebsart | Frontantrieb | Frontantrieb | Frontantrieb | Frontantrieb | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang, manuell | 6-Gang, manuell | 6-Gang, manuell | 6-Gang, manuell | 6-Gang, manuell |
| Leergewicht | 1203 kg | 1330 kg | 1393 kg | 1665 kg | 1580 / 1613 kg |
| Leistungsgewicht | 6,3 kg/PS | 7,4 kg/PS | 5,8 kg/PS | 6,9 kg/PS | 5,6 / 5,7 kg/PS |
| Beschleunigung | 7,2 s | 8,2 s | 6,4 s | 7,8 s | 6,3 / 6,5 s |
| Höchstgeschwindigkeit | 225 km/h | 222 km/h | 244 km/h | 231 km/h | 250 km/h** |
| Preis Testwagen | noch nicht bekannt | ab 14 359 Euro | ab 19 700 Euro | ab 34 059 Euro | ab 39 598 Euro |

* Kurzfristige Drehmomenterhöhung per Overboost-Funktion / ** elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit