

# sportscars

Die schönsten und schnellsten Seiten des Automobils. Jeden Monat neu

**NEU IN GENÈVE**  
**CARRERA KOMBI VON RINSPEED**

**NEUE KATZE**  
**JAGUAR XK**



**NEUES EXTRA**  
**DVD IM HEFT \***

**28 SEITEN MASERATI SPECIAL**

**BESSER ALS**  
**DER ENZO?**

**MC12 IM TEST**

**MITFAHREN!**  
**IM ASTRA OPC**  
**UM DEN RING**



**GIPFELTREFFEN**  
**STARS AM RING**

Bentley Continental GT, BMW M6, Lamborghini Gallardo SE, Mercedes CLK DTM AMG, Porsche Carrera GT

# Nicht nur heiße Luft

Dieser Bodybuilder hält ganz locker, was er verspricht: Mit 92 PS pro Liter Hubraum steht der **Steinmetz Astra GTC 1.9 CDTI** ordentlich im Futter

Ein gutproportionierter Körper kann einen weit bringen. Steinmetz ist das aber nicht genug. Der Tuner aus Aachen zeigt, daß auch innere Werte zählen. Haben wir es hier mit dem neuen Mister Universum zu tun?

**Karosserie/Qualität** Mehr Optik geht kaum. Das muskelbepackte und extrovertierte Auftreten polarisiert, das Finish der zahlreichen Anbauteile ist jedoch tadellos. Vor allem der Rücken entzückt: Das Heck zeigt sich durch den zweigeteilten Dachspoiler und die mächtige Vierrohr-Auspuffanlage aus Edelstahl muskelbepackt wie Arnie zu seinen besten Zeiten. Mit Aluminium-Teilen (Schaltknäuf, Bremshebel, Pedalerie) hebt sich der Steinmetz im Innenraum vom Serien-Allerlei ab.

**Fahrfreude/Antrieb** Ein Zusatzsteuergerät mobilisiert 175 PS und damit 25 PS mehr als in der Serie. Gelungen: Die Grundcharakteristik des Motors bleibt erhalten. Maximal zeren 380 Nm (Serie: 320) an den Vorderrädern – und schon ab 1600 Umdrehungen pro Minute läßt es sich wunderbar auf der Drehmomentwelle surfen.

**Fahrleistungen** Auch objektiv kann der GTC überzeugen. Für den



## Dramatische Optik, bulliger Motor: ein Diesel zum Liebhaben

Sprint von null auf 100 km/h (8,4 Sekunden) nimmt er seinem Serienbruder eine halbe Sekunde ab – bis 160 sogar glatte zwei Sekunden. Den Kampf gegen Luft- und Rollwiderstand verliert der Bodybuilder bei 215 km/h (Serie: 210). **Fahrwerk/Komfort** In Anbetracht der fetten 19-Zöller mit extrem niedrigem Querschnitt und der um 30 Millimeter kürzeren Fe-

dern geht der Fahrkomfort in Ordnung. Da Steinmetz nur die Federn ersetzt, bleibt die Funktion des in der Serie aufpreispflichtigen IDS-plus-Fahrwerks erhalten. **Preis/Kosten** Wer schön sein will, muß nicht immer leiden. Die 6093 Euro, die Steinmetz für sein legales Doping verlangt, gehen in Ordnung. Der 19-Zoll-Radsatz für 2289 Euro ist fast ein Schnäppchen. Auch die 995 Euro für 25 Mehr-PS sind fair kalkuliert.

[Sebastian Schneider]

**Kontakt** Steinmetz Opel-Tuning, Telefon 02 41-5 68 8777, [www.steinmetz.de](http://www.steinmetz.de)

Mehr Infos zum Opel Astra GTC 1.9 CDTI:

**HEFTARCHIV**  
 ►► 200545060ab

Alles über das [autobild.de](http://autobild.de)-Heftarchiv lesen Sie auf Seite 6

TECHNISCHE DATEN	
Motor	R4, Turbodiesel vorn quer
Hubraum	1910 cm <sup>3</sup>
Leistung	129 kW (175 PS) bei 4200/min
Literleistung	92 PS/l
max. Drehmoment	380 Nm bei 2000/min
Getriebe/Antrieb	6-Gang/Front
Bremsen	Scheiben, vorn innenbelüftet
Räder vorn/hinten	8,0 x 19 Zoll
Reifen vorn/hinten	225/35 ZR 19 Y
Leergewicht/Zuladung	1405/475 kg
Leistungsgewicht	8,0 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Meßwerte	
0–100 km/h	8,4 s
60–100 km/h im 4. Gang	5,5 s
80–120 km/h im 5./6. Gang	7,9/11,1 s
Bremsweg aus 100 km/h kalt/warm	38,6/35,7 m
Testverbrauch auf 100 km	7,5 l Diesel
Tuning	
Leistungssteigerung	995 Euro
Radsatz	2289 Euro
Federnsatz	210 Euro
Auspuff	630 Euro
Anbauteile	1969 Euro
Kosten	
Steuer pro Jahr	309 Euro
Schadstoffklasse	Euro 4
<b>Preis</b>	<b>29 034 Euro</b>

**+** qualitativ hochwertige Anbauteile, paßgenau verbaut und mit hohem Show-Effekt, akzeptabler Komfort, unveränderte Motorcharakteristik

**-** nur geringfügig höhere Endgeschwindigkeit, mit den am Testwagen montierten BF-Goodrich-Reifen definitiv falsch besohlt – bei Nässe extreme Untersteuertendenz

**NOTE 2–**



Steinmetz weiß, was der Kunde wünscht: Spoiler, Schweller und 19-Zöller mit extrem niedrigem 35er-Querschnitt verbessern Optik und Handling. Imposant: der dicke Schaltknäuf