

# Auto Bild test&tuning

**Das Duell des Jahres**

schnellsten Seiten des Automobils. Jeden Monat neu

# Brabus CLS 6.1 S [445 PS]

Alles über den neuen Opel GT  
Die Zukunft der Power-Abteilung OPC  
Steinmetz Merifast im Test

## OPEL SPECIAL



# gegen BMW M5 [507 PS]

Nr. 1/2005



Außerdem im Vergleich: Aston Martin DB6 gegen DB9

MG ZT 260 gegen Mitsubishi Lancer Evo VIII





Fotos: Christian Blümmann

TEST



# STATT SPORTWAGEN

Der **Steinmetz Merifast** ist außen klein und innen groß, hat einen Stammplatz auf der linken Spur und tritt ganz schön selbstbewußt auf. Mit 230 Turbo-PS kein Wunder

■ Quizfrage: Welches Auto bietet Platz für vier mit Hund, paßt in jede Parklücke und will sonntags statt Familienausflug lieber mit Vati auf die Rennstrecke?

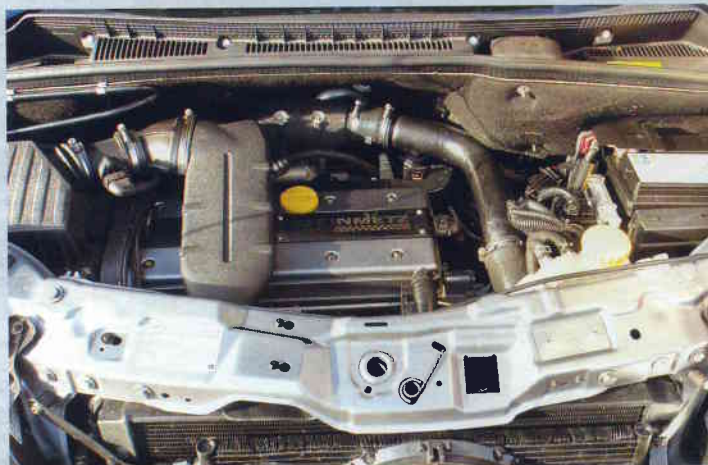
Gibt's nicht? Gibt's doch... Allerdings bisher nur einmal. Im Aachener Firmensitz hat sich Opel-Tuner Steinmetz den Minivan Meriva geschnappt und ihm eine ordentliche Frischzellenkur verpaßt. Herausgekommen ist ein Concept Car mit hohem Spaßfaktor, ein sympathischer kleiner Angeber namens Merifast.

Daß der Merifast es faustdick unter der kurzen Haube hat, ahnen wir schon, als der Wagen auf unseren Parkplatz rollt. Tiefe Frontschürze, Sportspiegel, mar-

kanter Dachspoiler, in Gold und Silber lackiert, dazu ein unverschämt großer Schriftzug. Der Merifast ist wohl der einzige Meriva, der für verdrehte Hälse sorgt. Wer so auffällig daherkommt, muß sein Selbstbewußtsein ja irgendwoher nehmen. Der Blick in den Motorraum verrät, daß hier kein Basismotörchen seine Arbeit verrichtet, sondern ein kräftiger Zweiliter-Turbo. Dessen serienmäßige Leistung von 200 PS haben die Steinmetz-Spezialisten durch eine andere Verdichtung und modifizierte Software auf 230 PS gesteigert. Das maximale Drehmoment macht einen gewaltigen Satz: von 250 Newtonmetern bei 1950 Touren

auf 365 bei 3650 Umdrehungen. Der Hauptgrund: Der Merifast fährt mit einem recht hohen maximalen Ladedruck von 1,35 Bar.

Dafür macht sich beim Beschleunigen ein Turboloch alter Schule bemerkbar, für das sich auch ein früher 911 Turbo nicht zu Schämen brauchte. Zuerst passiert nichts. Doch hat die Ladedruckanzeige die 1,0 und die Drehzahl die 3000er-Schwelle überschritten, preßt es den Fahrer in die guten Leder-Sportsitze, und der Steinmetz Merifast wird „very fast“. Die Turbo-Verzögerung erklärt übrigens auch, warum der schwächere Zafira OPC bis 50 km/h eine halbe Sekunde schneller ▶



**Turbo-Floh:** Der Zweiliter-OPC-Motor leistet im kleinen Meriva 230 PS. Die Sportsitze aus Leder bieten perfekten Seitenhalt, Hüftspeck wird einfach weggepreßt. Alu-Pedale und -Schaltknauf verleihen dem Interieur einen sportlichen Touch. Die Konsole für die Zusatzinstrumente aber wirkt billig



Kann mal ein Großer werden – die Zutaten stimmen jedenfalls: 18-Zoll-Aluräder im Magnesium-Look, Sportspiegel mit eingraviertem Schriftzug, Dachkantenspoiler und ein Doppelrohrauspuff



Technische Daten	Steinmetz Merifast
Motor	R4, Turbolader
Einbaulage	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1998 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	86,0 x 86,0 mm
Verdichtung	8,8 : 1
kW (PS) bei U/min	170 (230)/5500
Nm bei U/min	365/3650
Literleistung	115 PS/Liter
Leistungsgewicht	6,4 kg/PS
Bremsen vorn	308 mm/bel./geschlitzt
Bremsen hinten	264 mm/belüftet
Getriebe	5-Gang manuell
Radgröße vorn/hinten	8 x 18
Reifen vorn/hinten	225/35 ZR 18 Y
Reifentyp	Pirelli PZero Nero
Länge/Breite/Höhe	4042/1948/1604 mm
Radstand	2630 mm
Spurweite vorn/hinten	1449/1464 mm
Wendekreis links/rechts	12,4/12,1 m
Tankinhalt	52 l
Leergewicht	1485 kg
Zuladung	345 kg
Höchstgeschwindigkeit	228 km/h

Meßwerte	Steinmetz Merifast
Beschleunigung	
0–100 km/h	7,7 s
0–130 km/h	11,5 s
0–160 km/h	17,5 s
0–200 km/h	34,0 s
<b>AUTO BILD TEST &amp; TUNING-Spurt</b>	
<b>100–200 km/h</b>	<b>26,3 s</b>
Elastizität	
60–100 km/h im 4. Gang	7,0 s
80–120 km/h im 5. Gang	9,7 s
Bremsweg (Verzögerung)	
100–0 km/h kalt	41,7 m (–8,91 m/s <sup>2</sup> )
100–0 km/h warm	40,8 m (–9,20 m/s <sup>2</sup> )
200–0 km/h warm	158,6 m (–9,42 m/s <sup>2</sup> )
Verbrauch auf 100 km	
minimal/maximal	9,7/27,4 l
Durchschnitt	15,0 l Super plus
Reichweite	350 km

Preise in Euro (inkl. MwSt.)	Steinmetz Merifast
Serienfahrzeug	16 250
Tuning (in Auszügen)	
Motor	1450
Fahrwerk	195
Sportspiegel	380
Frontspoiler	258
Radsatz inklusive Reifen	2082
Dachspoiler	199
Auspuff	335
Heckschürze	238
Alu-Schaltknopf	60
Alu-Fußstütze	115
Alu-Pedalset	89
<b>Wert Testwagen</b>	<b>48 500 Euro</b>



► Opel Meriva 1.6 (Serie)

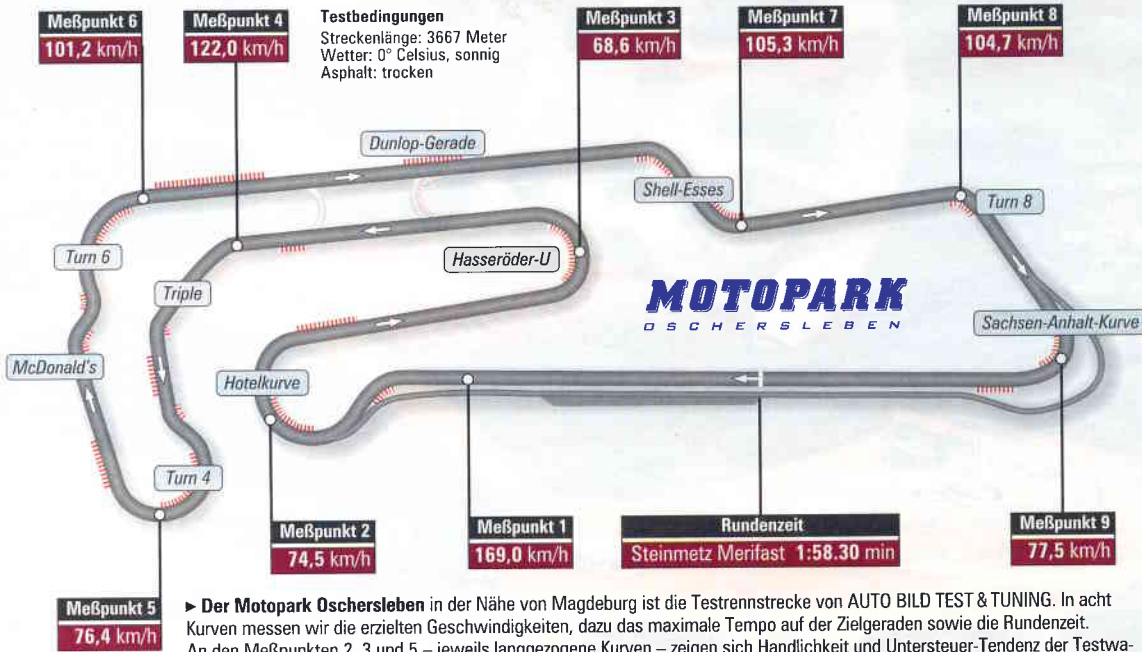
Rufnummer 019 05-16 16-...

...990 31

► Informationen zum Faxabruf (0,62 €/min.) finden Sie auf Seite 6



## Geschwindigkeiten/Rundenzeit



► Der Motopark Oschersleben in der Nähe von Magdeburg ist die Teststrecke von AUTO BILD TEST & TUNING. In acht Kurven messen wir die erzielten Geschwindigkeiten, dazu das maximale Tempo auf der Zielgeraden sowie die Rundenzeit. An den Meßpunkten 2, 3 und 5 – jeweils langgezogene Kurven – zeigen sich Handlichkeit und Untersteuer-Tendenz der Testwagen. Das schnelle Linkseck an Meßpunkt 4 deckt vor allem Instabilität beim Einlenken auf. Punkt 6 steht für Spurhaltung beim Herausbeschleunigen, Punkt 7 für Stabilität beim Richtungswechsel. Meßpunkt 8 verdeutlicht unter anderem zu große Seitenneigung.

## Hitliste

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

- Koro 4.6 RM S  
1:39.65 min  
132,41 km/h
121. Audi RS2 Avant  
1:58.01 min  
111,87 km/h
122. JE Design A3 2.0 TDI  
1:58.06 min  
111,82 km/h
123. MB C30 CDI AMG T-Mod.  
1:58.07 min  
111,81 km/h
124. Steinmetz Merifast  
1:58.30 min  
111,59 km/h
125. MR Sweden V70 T5  
1:58.40 min  
111,50 km/h
126. Peugeot 206 RC  
1:58.45 min  
111,45 km/h
127. Rudolph Diardi R 25  
1:58.57 min  
111,34 km/h

ist als der Merifast, bei 130 km/h dagegen schon eine Sekunde zurückliegt. Hat der Turbo-Floh erst mal freie Fahrt, erreicht er ruck, zuck die Höchstgeschwindigkeit von 228 km/h und verscheucht reinweise verblüffte E-Klasse-Piloten von der linken Spur – begleitet von einem famosen Soundgeböller aus der Sportauspuffanlage. Beeindruckend sicher und ruhig liegt er dabei auf der Straße, selbst tiefe Bodenwellen und Spurrillen können ihm kaum etwas anhaben. Verantwortlich für das gelungene Set-up sind unter anderem

ein Bilstein-Sportfahrwerk (30 Millimeter tiefer) und veränderte Querlenker vorn. Auch auf der Rennstrecke macht die Abstimmung eine gute Figur, das typische Frontantriebs-Untersteuern hat Steinmetz dem kleinen Rüsselsheimer ausgetrieben. Lediglich beim Herausbeschleunigen hat der Merifast des öfteren mit durchdrehenden Rädern zu kämpfen, weswegen man beim Aachener Tuner momentan über den Einbau eines Sperrdifferentials nachdenkt. Einziges Manko des Merifast in unserem Test: die Bremsanlage, die ebenso wie das

Getriebe unverändert vom Zafira OPC übernommen wurde. Werte von mehr als 40 Metern aus 100 km/h bis zum Stillstand sind ausgesprochen schwach. Außerdem ging kurz nach dem Messen der ABS-Geber kaputt, so daß weitere Vollbremsungen zu Schlittenfahrten gerieten. Dafür stimmt die Qualität des Innenraums versöhnlich. Die bereits erwähnten Sportsitze sind nicht nur bequem, sondern bieten darüber hinaus perfekten Seitenhalt, den man sonst nur von Rennschalen gewohnt ist. Aluminium-Komponenten wie

Pedale, Schaltknäufel und Handbremsgriff sowie Cockpit- und Türleisten in Carbon-Optik werten das Interieur geschmackvoll auf. Schade lediglich, daß die Steinmetz-Zusatzkonsole für Ladedruck und Temperaturanzeige aussieht wie aus einer vorweihnachtlichen Bastelgruppe. Doch wir sind nachsichtig, schließlich ist der Merifast ein rollender Versuchsballon. Nachträgliche Verbesserungen sind nicht ausgeschlossen. [Ingo Roersch] Kontakt: Steinmetz, Tel. 02 41-5 68 87 77, www.steinmetz.de



## FAZIT

■ Der Steinmetz Merifast ist ein Kampfwagen – aber ein sympathischer. Großspürige Optik, aggressiver Sound und mit mächtiger Turbo-Wucht ausgestattet. Abzüge gibt's für die nicht abgestimmte und leider recht schwache Bremsanlage sowie die amateurhaft wirkende Zusatzkonsole.

Fotos: T. Baeder, C. Eitmann, S. Klieger, A. Lindhahn, H. Schepfer, U. Sonntag

**Titel**

**8 BMW M5 gegen Brabus CLS 6.1 S**  
Das Duell: Hochdrehzahl contra Hubraum

**Panorama**

- 20 Ford Fiesta ST**  
Fahrbericht: erste Eindrücke mit 150 PS
- 22 Venturi Félish**  
Vorstellung: Der Elektro-Sportler ist serienreif
- 24 Hohlkammer-Räder**  
Zubehör: noch leichtere Aluräder von BBS

**Test**

- 34 Rasante Schlittenfahrt**  
Ab in den Schnee mit BMW, Porsche und VW
- 38 Koch Mégane Sport**  
Was einfache Zusatzelektronik so alles kann
- 39 Infinitas Z4 3.0i**  
Mit „Volkskompressor“ 286 PS stark
- 88 MG ZT 260 gegen Mitsubishi Lancer Evo VIII**  
Fünfsitzige Limousinen – anders als normal
- 94 Oschersleben-Rangliste 2004**  
Die Rundenzeiten aller bislang getesteten Autos

**Report**

- 26 Essen Motor Show 2004**  
Vom Smart Cabrio bis zum Über-997
- 30 Race Night 2004**  
Ein Abend mit Supercars und Superstars
- 98 Aston Martin DB6 gegen DB9**  
Englischer Sportgeist vom Feinsten



**Seite 26** Jede Menge Autos und schräge Ideen: Essen Motor Show 2004

**Rubriken**

- 6** Leserbrief, Termine, Impressum
- 40** Expertentips
- 42** Kreuzworträtsel
- 43** Motorbörse
- 106** Vorschau

**special**

**Alles über Opel**

- 67** Inhalt und News
- 68** Opel-Vorstand Alain Visser über das OPC
- 70** Fahrbericht: Opel Vectra OPC Twinturbo
- 74** Porträt: Opel-Tuner Lexmaul
- 76** Opels sportliche Zukunft: der neue GT
- 78** Test: Steinmetz Merifast
- 82** News: Opel-Treffen und Modellautos 1:5
- 84** Historie: Lotus Omega

**Liebe Leser,**

was gut ist, hat seinen Preis. Das gilt auch für AUTO BILD TEST & TUNING: Ab sofort müssen wir leider pro Heft 20 Cent mehr verlangen. Nur so können wir Ihnen auch weiterhin interessante Storys in gewohnt guter Qualität liefern. Wie zum Beispiel das Test-Duell der beiden neuen Super-Limousinen BMW M5 und Brabus CLS (Seite 8). Oder den Vergleich von alten und neuen Traumwagen wie Aston Martin DB6 und DB9 (Seite 98). Oder auch Specials wie das über Opel (Seite 67). Opel? Ja, gerade Opel. In Zeiten, in denen Opelaner wie Opel-Fans darüber rätseln, wie es mit dem Blitz weitergeht, haben wir einen Blick geworfen in die werkeigene Tuningabteilung OPC – den „kreativen Unruheherd“, wie das Center intern genannt wird. Und die Opel-Tuning-Szene unter die Lupe genommen. Und dann haben wir noch einen Tip, wenn Sie sich zu Weihnachten etwas besonders Gutes tun wollen: 51 unserer heißesten Geschichten gibt es jetzt als hochwertiges Sonderheft. Das AUTO BILD-Spezial „SUPERCARS“ mit 268 Seiten Power und Dynamik pur für nur 14,90 Euro, ein Muß für Fans – jetzt im Zeitschriftenhandel. Viel Spaß wünscht

Ihr AUTO BILD TEST & TUNING-Team



**Seite 78** Echter Powerzwerg: der 230 PS starke getunte Minivan Meriva von Steinmetz im Test



Heiß auf weitere Sportscar-News und -Geschichten?  
www.autobild-testundtuning.de – das Online-Archiv mit den besten Storys aus unseren Heften

Fotos: C. Bittmann, U. Sonntag