

POWERCAR

AUTOMOBILE FASZINATION TECHNIK REPORTAGE

EIN SONDER

AU
ZEITUNG



VERGLEICHSTEST
STARKE SPORTLIMOUSINE
MASERATI QUATTROPORTE
ALPINA B5
AUDI S6

ERSTER FAHRBERICHT



RENAULT CLIO SP



EXKLUSIVER VERGLEICH PORSCHÉ 911 TURBO MERCEDES SLR McLAREN

FAHRBERICHT

TUNING

PROFI-TRACKTEST

TECHNIK



LAMBORGHINI MURCIÉLAGO LP640



STEINMETZ-OPEL ASTRA MIT 260 PS



**MERCEDES CLK 63 AMG
BMW M6**



**AUDI R10
DER ERSTE DIESEL IM RENNEN**



OPEL-SPEZIALIST STEINMETZ OFFERiert MIT DEM AUFGERÜSTETE
SOWOHL MIT BENZIN ALS AUCH MIT FLÜSSIGGAS BEWEGT WER

VOLL GAS FAH



TEN ASTRA P.GASUS DAS ERSTE TUNING-AUTO, DAS
DEN KANN *Text: Martin Hube Fotos: Willy Bister*

REN



Prototyp: der sehr klangstarke
Endschalldämpfer mit seinem
ungewöhnlichen Flügeldesign

Seriennah: Nur die Alu-Pedalerie unterscheidet ihn vom Seriennmodell



Schraubstöcke: Recaros mit bestem Seitenhalt



Versteckt: Die Gas-Einspritzdüsen





Zwei Liter Hubraum, Turboaufladung und 240 PS. Die ganze Packung in einer nicht mal 1,4 Tonnen schweren und 4,29 Meter kurzen Coupé-Karosserie – und dem Fahrspaß im Opel Astra OPC sind kaum Grenzen gesetzt. Andererseits hat das Gasgeben hier auch Schattenseiten: Vollen Leistungseinsatz quittiert der OPC-Astra mit heftigem Zerren und Ziehen in der Lenkung, auf kurviger Landstraße regelt permanent die Antriebsschlupfregelung, sonst würde das kurveninnere Rad haltlos durchdrehen. Und dann die frustrierenden Erlebnisse an der Tankstelle. Glatt 13,0 Liter Durchschnittsverbrauch ermittelten wir bei einem früheren Test. Wer es wagt, bei freier Autobahn über einen längeren Zeitraum schnell zu fahren, verbraucht mit dem Serien-Opel über 20 Liter pro 100 Kilometer. Das waren Steilvorlagen für Opel-Tuner Steinmetz, und die hat er jetzt mit dem Astra P.gasus voll verwandelt.

»Bei den hohen Benzinpreisen sind auch Tuner gefordert, hier Alternativen anzubieten«

„In genau diesem Punkt gegenzusteuern und dem Kunden hier eine Alternative zum sparsamen Diesel zu bieten, das war unser Ansatz“, sagt Roman Fenners, Entwicklungs-Ingenieur bei Steinmetz. Flüssiggas heißt das Zauberwort. Steinmetz offeriert nicht nur einen schönen Leistungszuwachs auf 260 PS, sondern ermöglicht zudem dem OPC-Motor das Verbrennen von Flüssiggas. Spaß mit Gas. Kernstück des Umbaus ist eine elektronisch geregelte, sequenzielle Flüssiggasanlage. Der Tank ist im Kofferraumboden, er passt exakt in die Reserveradmulde – ein Reifenflickset und ein kleiner Kompressor helfen im Falle einer Reifen-

panne. Die notwendige schlaue Elektronik steckt in einem separaten Gehäuse unter der Motorhaube und steuert jede von unten in das Ansauggeweih geschraubte Einspritzdüse einzeln an. Ob mit Gas oder mit Benzin gefahren wird, entscheidet der Fahrer – unter der Aschenbecher-Abdeckung steckt der (Um-)Schalter. In welchem Modus der knallrote Power-Astra nun gerade fährt, zeigt nur eine kleine Leuchtdiode an, zu spüren ist der Unterschied nicht. Da uns der erste Prototyp nur für eine kurze Ausfahrt zur Verfügung stand, konnten wir noch keinen exakten Durchschnittsverbrauch und die daraus resultierenden Kosten ermitteln. Der auf Grund der etwas geringeren Flüssiggas-Energiedichte zu erwartende Mehrverbrauch im Gasbetrieb dürfte aber durch den günstigen Literpreis mehr als ausgeglichen werden.

Nicht nur der Sparvorteil des P.gasus überzeugt, sondern vor allem seine Kraftentfaltung. „Voll fett“, würden die jüngeren Semester sagen. Tatsächlich folgt der spontanen Gasannahme ein ziemlich nachdrücklicher Anschlag – selbst jenseits der 220 km/h-Marke drückt es den Fahrer noch ins enge, aber erstaunlich bequeme Recaro-Mobiliar. Die größte Show liefert der Steinmetz-Astra abseits der Autobahn: Je kurviger die Landstraße, desto mehr fühlt sich der Opel in seinem Element. Die 19-Zöller verbeißen sich im Asphalt, das straff abgestimmte Komplettfahrwerk gibt dem Piloten in jeder Situation exakte Rückmeldung, ohne dabei durch lästige Vertikalbewegungen zu nerven. Selbst hohes Kurveneingangstempo zwingt den P.gasus nicht ins Übersteuern, und Lastwechsel lassen das Heck genau so eindrehen, wie es sich der Pilot wünscht. Steinmetz-Fahrwerksmann Wollgarten hat schon beim Prototypen eine

sind unterhalb der Ansaugbrücke



Geduckt: Tief gezogene Spoiler und der Sportfedernsatz bringen dem P.gasus ein sehr bulliges Aussehen



Abstimmung gefunden, die einen cleveren Kompromiss zwischen Dynamik und Fahrkomfort bietet. Der größte Spaß: die präzise Lenkung. Ein Sperrdifferenzial zügelt die Energie und sorgt mit einer harmonisch einsetzenden Sperrwirkung (variabel bis zu 75 Prozent) dafür, dass der P.gasus – der Sage nach ist Pegasus das geflügelte Pferd – zentimetergenau in die vorgegebene Richtung galoppiert. Vom OPC-Zerren ist nicht mehr viel zu spüren. Der Fahrer muss nur sagen, wo es langgehen soll – Wechselkurven und Zwischenspurts sind die vergnüglichen Highlights. Ach ja, 61 Cent kostet übrigens derzeit der Liter Flüssiggas im Schnitt. ■

»Viel zu wenig Tuner setzen aufs Sperrdifferenzial – damit macht auch Frontantrieb Spaß«



Der Macher: Rainer Vogel, Geschäftsführer der Kohl-Unternehmensgruppe in Aachen, zu der seit 1993 auch Steinmetz gehört, präsentiert die neueste Entwicklung: das 18-Zoll-Rad ST4-BiColor

DER TUNER: STEINMETZ

Die Geschichte der Opel-Tuning-Firma Steinmetz, gegründet von Klaus Steinmetz, ist eine wechselvolle und zunächst geprägt durch herausragenden motorsportlichen Einsatz. Steinmetz Automobiltechnik war in den Jahren 1970 bis 1976 ein Synonym für sportliche Opel-Modelle. Besonders die auffälligen gelb-schwarzen Opel Commodore blieben in Erinnerung. Die packenden Rennduelle der GS 3000 mit deutlich stärkeren Autos wie Porsche 911, Ford Capri oder BMW Coupé prägten das Image des Unternehmens. Zudem offerierte Steinmetz schon damals ein umfassendes Angebot an Tuning-Produkten für Opel-Serienmodelle. Doch 1976 verschwand der Name Steinmetz völlig von der Bildfläche. Klaus Steinmetz wandert nach Italien aus und orientiert sich beruflich neu. Erst Jahre später, als die Kohl-Gruppe in Aachen neben dem BMW-Handel auch ein Opel-Autohaus aufbaute, wurde die Idee geboren, auch ein Opel-Tuningprogramm zu initialisieren. Marketing-Manager fanden nämlich heraus, dass der Name Steinmetz noch immer wohlbekannt ist. So kam es 1993, nachdem man sich mit Klaus Steinmetz über die Nutzung des Namens einig war, zur Gründung der Steinmetz GmbH. Den neuen Verantwortlichen gelang es sogar,

mit Hans-Joachim Stuck, Hans Heyer, Prinz Poldi von Bayern und Dieter Fröhlich viele alte Steinmetz-Piloten zusammenzutrommeln, um den Frankfurter IAA-Messeauftritt von 1993 zu begleiten. Man zeigte hier neben dem ersten neu entwickelten Tuning-Fahrzeug einen komplett neu aufgebauten Commodore-Rennwagen der 70er-Jahre. Für große Aufmerksamkeit selbst beim Hersteller Opel sorgte ein Omega mit Zweiliter-Turbomotor und 170 PS. Der Steinmetz GmbH gelang die Wiederbelebung des Tuning-Namens auch deshalb, weil viele alte Opel-Händler sich noch sehr gut an die spannenden Steinmetz-Erfolge der 70er-Jahre erinnerten und den Neustart unterstützten. Die technische Entwicklungsarbeit leisten jetzt aber andere, so zum Beispiel Manfred Wollgarten, der für die Fahrwerksabstimmungen verantwortlich zeichnet. Heute hält Steinmetz für jedes Opel-Modell ein nahezu komplettes Tuningprogramm parat. Da das Angebot direkt über viele Opel-Händler vertrieben wird, ist die Fertigungsqualität auf Herstellerniveau. Passgenauigkeit bei Aerodynamik-Bauteilen ist hier ebenso gewährleistet wie die gute Funktion der Leistungssteigerungen. TÜV-Gutachten und Garantie sind selbstverständlich.

TECHNIK

STEINMETZ ASTRA P.GASUS

ECKDATEN

Motor	4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbolader
Hubraum	1998 cm ³
Leistung	191 kW / 260 PS bei 5600 /min
Drehmoment	340 Nm bei 2400 /min
Getriebe	6-Gang, manuell
Antrieb	Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer; ESP
Bremsen	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Bereifung	225/35 ZR 19
Felgen	8 x 19
Länge / Breite / Höhe	4290 / 1753 / 1405 mm
Radstand	2614 mm
Leergewicht / Zuladung	1380 / 460 kg
Kofferraumvolumen	340 - 1070 l
Abgasnorm	EU 4
Versicherungs-Typklassen	18 HP / 27 VK / 27 TK

FAHRLEISTUNGEN¹

0-100 km/h	5,9 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Verbrauch	9,9 l SP / 100 km

KOSTEN

Grundpreis	28 000 Euro
Leistungssteigerung	in Vorbereitung
Flüssiggasanlage, sequenziell	2750 Euro
Sportfedersatz	210 Euro
Aerodynamik-Kit	in Vorbereitung
Endschalldämpfer	in Vorbereitung

¹ Tunerangaben

