

**TUNE UP**  
**Mercedes**  
**SLK 55 AMG**  
Folge 2

Die schnellsten und sportlichsten Autos

Im Supertest

## VW Golf R32

Mit 250 PS und Allradantrieb – sportlicher als der GTI?



Vergleichstest

## Audi TT 2.0 TFSI

gegen

## Opel Astra GTC 2.0 Turbo



Zwei Coupés mit Frontantrieb und 200 Turbo-PS



Porsche Cayman S gegen BMW Z4 M Coupé  
295 gegen 343 PS, Mittel- gegen Frontmotor



Audi S6 gegen BMW M5  
Zehnzylinder-Limousinen im Vergleich



Honda S 2000  
Serie: Gebrauchte Sportwagen

Deutschland  
3,50 €

Österreich 4,00 €, Schweiz sfr 6,90,

BeNeLux 4,10 €, Frankreich 4,70 €, Italien 4,60 €, Portugal (Cont.) 4,60 €, Spanien 4,60 €, Kanada (Can) 4,80 €, Finnland 5,50 €, Griechenland 5,20 €, Norwegen 48 nkr





# Gas-Gesellschaft

Der stetig wachsende Benzinpreis ruft Alternativlösungen auf den Plan. Flüssiggas zum Beispiel, mit dem sich der **Steinmetz-Opel Astra P.Gasus** alternativ zu Super Plus bewegen lässt. Eine 285 PS starke Tuning-Preitiose mit Spaß am Gas

**E**r hat weder mit dem Sternbild noch mit dem geflügelten Pferd der griechischen Mythologie etwas zu tun. Ein gewisser P.Gasus war auch zu Zeiten des Römischen Reiches weder als populärer noch als unbesiegter Kampfgenosse bekannt. Die Namensgebung P.Gasus ist schlicht und ergreifend die leicht kryptische Kurzform von Propan-Gas-Umbau Steinmetz.

Womit klar wird, woher der Wind weht: Gas anstatt Benzin. Das Tuning der Moderne scheint sich neu zu orientieren. Weg vom Spaßfaktor und hin zum Sparfaktor? Nicht nur. Der Steinmetz P.Gasus tritt zur Beweisführung an, dass man das Eine gestrost tun kann ohne gleich das Andere zu lassen. Fahrspaß mit Gas, so lautet die Devise der Aachener Opel-Spezialisten. Womit der Begriff „gib Gas“ seine vollste Berechtigung erhält.

Wirklich Gas gegeben wird allerdings erst nach Knopfdruck, da der Steinmetz-Astra natürlich nach wie vor auch immer noch ein Benziner bleibt. Der P.Gasus ist also ein Zwitterwesen aus den Welten von Super Plus und LPG (Liquified Petroleum Gas), das obendrein ein gehöriges Maß an Sportlichkeit zum Besten gibt.

Denn während die Basis, der Opel Astra OPC, mit einer Leistung von 240 PS und einem maximalen Drehmoment von 320 Newtonmeter aufwartet, mobilisiert der überarbeitete Fronttriebler nun 285 PS und 340 Nm. Ausschlaggebend für die gute Portion Extra-Punch sind die optimierte Motorelektronik des zwei Liter großen Turbo-Aggregats und der Einsatz eines größeren Ladeluftkühlers.

285 PS und Frontantrieb? Das bedeutet eine gewisse Art von kritischer Masse, die ohne weitere Umbaumaßnahmen nicht perfekt zu bändigen ist. Es sei denn, man denkt das Thema konsequenterweise weiter, beziehungsweise – wie im Fall von Steinmetz – auch ganz zu Ende.

Das bedeutet den Einsatz einer verstärkten Kupplung und eines Sperrdifferenzials, um die Schlagkraft des aufgeladenen Vierventilers auch in annehmbaren Vortrieb umzusetzen. Hinzu kommt ein Sportfahrwerk, dessen technische Tragweite allerdings über die Grenzen des hinlänglich Bekannten hinausgeht. Kürzere und straffere Federn mit darauf abgestimmten Stoßdämpfern sind sozusagen Pflicht. Verstärkte Querlenker, eine



Neben der umfangreich geänderten Optik glänzt der P.Gasus im Innenraum mit Aluminium-Accessoires sowie perfekt geschnittenen Recaro-Schalen. Mittels eines Schalters vor dem Handbremshebel kann auch während der Fahrt auf Gasbetrieb umgestellt werden. Der Turbomotor wird durch eine geänderte Steuerlektronik und einen größeren Ladeluftkühler auf 285 PS gedopt. Hinter den filigranen 18-Zoll-Rädern verbirgt sich ein optimal abgestimmtes Sportfahrwerk



weitere Verstärkungsstrebe und ein dicker dimensionierter Stabilisator an der Vorderachse bilden die Kür.

Das Kompletต์programm zeigt sich choreografisch perfekt einstudiert und mündet in einem für einen Fronttriebler hervorragenden Fahrverhalten. Obwohl er mit einer gesunden sportlichen Härte spielt, filtert der P.Gasus auch kurze Absätze perfekt aus. Kein Stuckern bei Querfugen an der Vorderachse, kein Wippen bei langen Wellen im Heck. Das Ergebnis des konzeptionellen Aufwands beim Fahrwerk überzeugt.

Zumal sich der Fronttriebler im Grenzbereich nicht als ein solcher geziemt. Er lenkt bestechend ein, bleibt überaus neutral und zieht sich dank Sperre extrem zielstrebig aus noch so engen Ecken. Die Antriebseinflüsse in der Lenkung sind zwar bis in den dritten Gang spürbar, angesichts des überzeugenden Handlings aber ebenso zu vernachlässigen wie die zart auftretende Anfälligkeit auf Spurrillen.

Dass dieses Concept Car auf Astra-Basis fahrdynamisch einiges auf dem Kasten hat, war aufgrund der Abbaumaßnahmen nach dem Formel 1-GP auf dem Hockenheimring zwar nicht in aller bei sport auto sonst

üblichen Genauigkeit zu belegen. Das im Rahmen des Tuner-GP abgelegte Zeugnis von 1.18,3 Minuten für den Kleinen Kurs – immerhin eine glatte Sekunde schneller als die Basis – darf jedoch als genügender Beweis gelten.

Schließlich ist die gewichtigere Thematik im vorliegenden Fall eine andere: Wo liegen die Unterschiede zwischen Gas und Benzin? Primär darin, dass ein Liter Gas in Deutschland für durchschnittlich 63 Cent zu haben ist. Der Liter Super Plus kostet hingegen mindestens 1,43 Euro.

Dem monetären Vorteil steht jedoch entgegen, dass LPG eine geringere Dichte als Benzin aufweist. Somit ergibt sich trotz des besseren Brennwertes von Flüssiggas ein Verbrauchsnachteil von bis zu 20 Prozent. Auf der Habenseite steht wiederum, dass sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 15 Prozent reduziert und die Laufruhe aufgrund der höheren Oktanzahl von bis zu 115 ROZ wegen der höheren Klopfestigkeit verbessert.

Den somit offensichtlichen Vorteilen von LPG und dem immensen Unterschied bei den reinen Spritkosten geht zunächst der erforderliche Anschaffungspreis für die Gasteknik voraus. Für die Komponenten – beispielsweise den Verdampfer im Motorraum und den die Reserveradmulde ausfüllenden Tank – sind knapp 2000 Euro zu kalkulieren. Der aufwändige Einbau schlägt kaum unter

#### DAS KOSTET DAS TUNING

LPG Gasanlage mit Einbau	3595 Euro
Leistungssteigerung	3330 Euro
Radsatz 18 Zoll	2100 Euro
Karosserie-Kit	2337 Euro
Rennsportfahrwerk	1930 Euro

#### HERSTELLER

Steinmetz Opel-Tuning  
Neuenhofstraße 160  
Telefon 0 2 41/5 68 87 77  
www.steinmetz.de



**Dank des Sperrdifferenzials von Drexler wird die Leistung des Fronttrieblers in bestmöglichen Vortrieb umgesetzt**

1500 Euro zu Buche. Wer auf Gas setzt, sollte also erstmal den Bleistift spitzen und genauestens rechnen.

Obwohl im Fall des Steinmetz P.Gasus der interne Verbrauchsunterschied der Treibstoffalternativen relativ überschaubar ausfällt. Denn von nichts kommt nichts, und so pumpt sich der Turbo-Vierzylinder durchschnittlich 16 Liter Flüssiggas pro 100 Kilometer in die Brennräume. Wer den Schalter in der Mittelkonsole umlegt und somit auf den Konsum von herkömmlichem Sprit umstellt, reduziert den Durchschnittsver-

## TECHNISCHE DATEN

### Steinmetz-Opel Astra P.Gasus

SPAX\* 5,6

<b>Motor</b>	<b>Vierzylinder, Turbo</b>
Ventile	4 pro Zylinder, dohc
Bohrung mal Hub	86,0 x 86,0 mm
Hubraum	1998 cm <sup>3</sup>
Verdichtung/Ladedruck	8,8:1/1,4 bar
<b>Leistung</b>	<b>285 PS bei 5600/min</b>
<b>Drehmoment</b>	<b>340 Nm bei 2400/min</b>
<b>Literleistung</b>	<b>142,6 PS/Liter Hubraum</b>
Kraftübertragung	Vorderradantrieb 6-Ganggetriebe
Bremsen Ø vorn/hinten	321/278 mm
Bereifung (VA / HA)	Michelin Pilot Sport2 225/40 R 18 auf 8,0-Zoll-Felgen
Länge x Breite x Höhe	4290 x 1794 x 1420 mm

## MESSWERTE

	Benzin	LPG
Tankinhalt	52 Liter	55 Liter
<b>Grundpreis</b>	<b>28 000 Euro</b>	<b>28 000 Euro</b>
Testwagenpreis	45 900 Euro	49 500 Euro
<b>Gewicht</b>		
Fahrzeug voll getankt	1418 kg	1418 kg
Gewichtsverteilung vorn/hi.	61,0/49,0 %	61,0/49,0 %
<b>Leistungsgewicht</b>	<b>5,0 kg/PS</b>	<b>5,0 kg/PS</b>
<b>Beschleunigung</b>		
0 - 40 km/h	2,1 s	2,0 s
0 - 60 km/h	3,4 s	3,4 s
0 - 80 km/h	4,3 s	4,4 s
<b>0 - 100 km/h</b>	<b>6,2 s</b>	<b>6,3 s</b>
0 - 120 km/h	8,3 s	8,4 s
0 - 140 km/h	11,2 s	11,2 s
0 - 160 km/h	14,2 s	14,3 s
<b>0 - 180 km/h</b>	<b>18,1 s</b>	<b>18,3 s</b>
<b>Elastizität</b> im 4./5./6. Gang aus 80 km/h		
bis 100 km/h	2,6 s / 3,6 s / 5,4 s	2,6 s / 3,7 s / 5,7 s
bis 120 km/h	5,0 s / 7,0 s / 9,8 s	5,1 s / 7,2 s / 10,0 s
bis 140 km/h	7,8 s / 10,3 s / 14,1 s	7,9 s / 10,6 s / 14,6 s
bis 160 km/h	10,8 s / 13,9 s / 18,6 s	10,9 s / 14,4 s / 19,3 s
bis 180 km/h	14,6 s / -- s / -- s	14,7 s / -- s / -- s
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	<b>260 km/h</b>	<b>260 km/h</b>
<b>Bremsweg</b>		
<b>aus 100 km/h (kalt/warm)</b>	<b>37,2 m</b>	<b>37,2 m</b>
Verzögerung	10,4 m/s <sup>2</sup>	10,4 m/s <sup>2</sup>
<b>Testverbrauch</b>		
Minimalverbrauch	10,8 L/100 km Super Plus	12,1 L/100 km LPG
Maximalverbrauch	20,2 L/100 km Super Plus	22,2 L/100 km LPG
Durchschnittsverbrauch	14,3 L/100 km Super Plus	16,2 L/100 km LPG

\* Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung:  $[\text{Leistungsgewicht in kg/PS} + 0-100 \text{ km/h in s}] : 2 = \text{SPAX}$

\* Basierend auf dem Fahrzeuggrundpreis



**Zum Tanken wird der mächtige Gas-Zapfhahn auf einen Adapter oberhalb des herkömmlichen Einfüllstutzens geschraubt**

brauch bei flotter Fahrweise auf rund 14 Liter des jedoch mehr als doppelt so teuren Super Plus.

Subjektiv ist die unterschiedliche Treibstoffart weder während der direkten Umstellung zu spüren, noch wirkt sie sich in irgendeiner Form auf das Ansprechverhalten des Vierventilers aus. Erst bei der Elastizitätsmessung sind feine Unterschiede erkennbar. Beispielsweise beim Zwischenspur von 80 auf 160 km/h im sechsten Gang, wo „Gas geben“ sieben Zehntelsekunden länger dauert – Peanuts. Ähnlich beim Spurt von null auf 180 km/h, wo der P.Gasus-interne Vergleich lächerliche zwei Zehntel beträgt, während die Steinmetz-Kreation dem Basis-OPC per se immerhin 1,5 Sekunden abnimmt.

Mit LPG betrieben scheint der Astra also lediglich einen Hauch weniger maximales Drehmoment auf die Kurbelwelle zu wuchten. Jedoch immer noch genug, um den Serien-OPC deutlich in seine Schranken zu weisen. Obwohl der umfassend modifizierte Opel allein durch die Gastechologie zirka 50 Kilogramm Mehrgewicht mit sich herumschleppen muss.

Trotzdem, LPG ist mehr als nur eine Alternative und macht Tanken auch wieder zum Erlebnis. Einerseits zum freudigen, weil eine Tankfüllung mit 55 Liter gerademal 35 Euro kostet. Andererseits auch zum spannenden Unterfangen, weil Gastankstellen zuweilen nur an entlegenen Orten abseits der geplanten Route zu finden sind.

Tanken irgendwo in der Prarie – und das auch noch im Wild-West-Stil: Der Zapfhahn ist nämlich eine Wumme größeren Kalibers. Die wiederum wird auf den Adapter oberhalb des herkömmlichen Einfüllstutzens aufgeschraubt und arretiert. Dann ist Durchhaltevermögen gefragt, da während der kompletten Dauer ein Knopf an der Säule gedrückt werden muss. Und beim Abnehmen zischt und raucht der Colt dann auch noch.

Die Technik hat Unterhaltungswert – beim Gas geben wie auch beim Gas nehmen.

*Jochen Übler*