

sportscars

Test Tuning & Trends. Jeden Monat neu



EXKLUSIV

4 Super-Roadster

2430 PS: Lambo Murciélago Spyder gegen Mercedes SLR 722 S, Ferrari F430 Spider & Pagani Zonda Roadster F

4 AUTOS IM HEFT



BMW Supersport
Leichtbau-ler mit 300 PS



Generationen-Duell
Dodge Challenger trifft Urahn



Tuning-Dreikampf
651 PS: Kleinwagen mit Biss



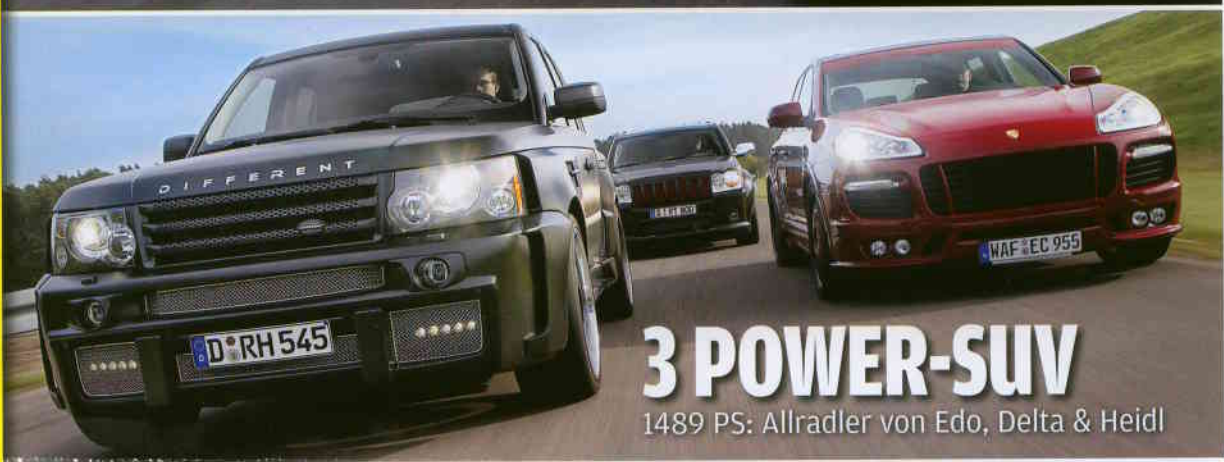
Das Focus-Duell
Wolf ST gegen MS Design ST

Vergleichstest
Elektronik-Fahrwerke



STARKES QUARTETT

2131 PS: Power-Limos von Audi, Alpina, BMW & Mercedes



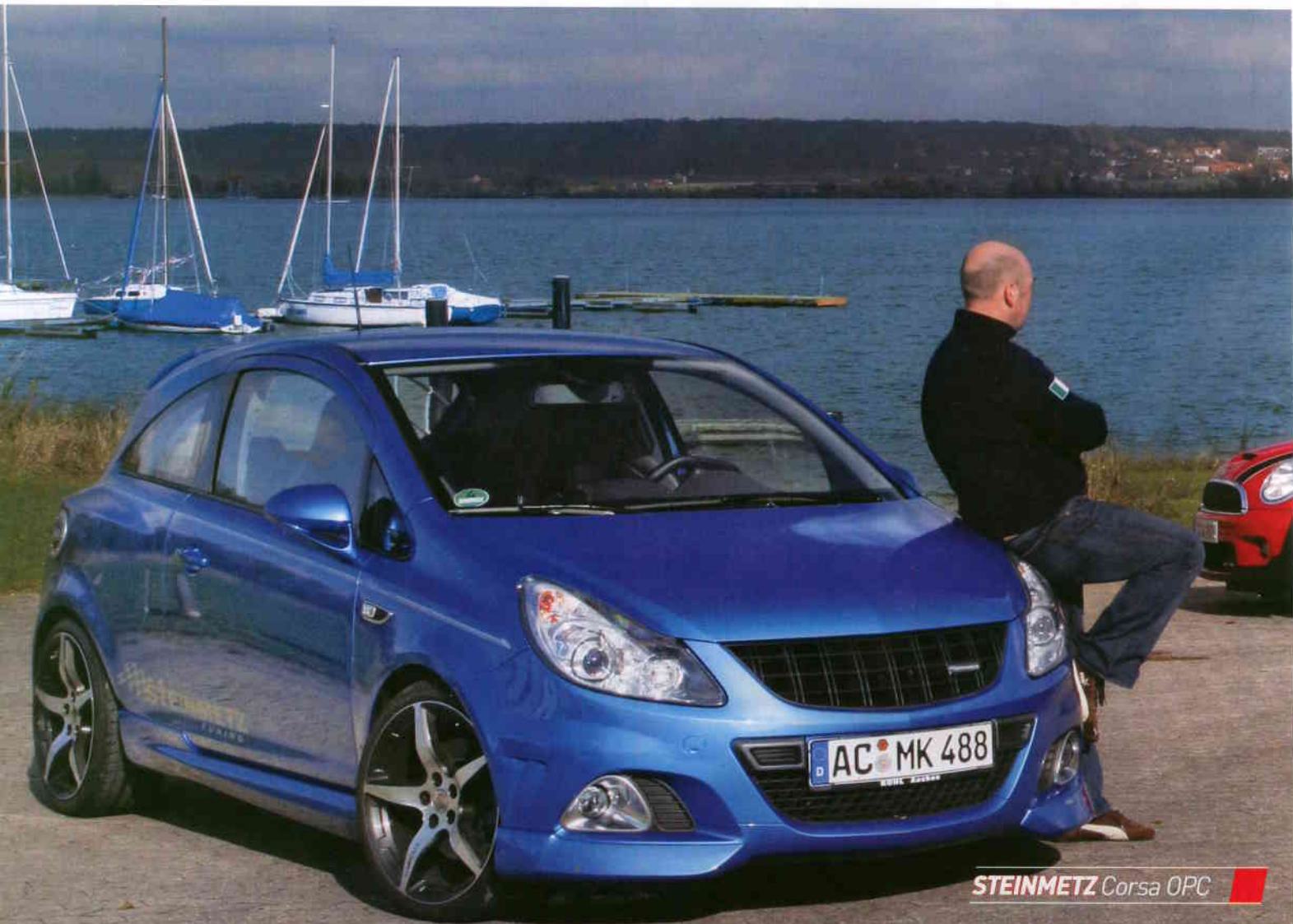
3 POWER-SUV

1489 PS: Allradler von Edo, Delta & Heidl



KRAFT-ZWERGE

393 PS: Renault Twingo RS gegen Suzuki Swift Sport und 500 Abarth



STEINMETZ Corsa OPC

KLASSENKAMPF

Mit 211 PS sticht der von John Cooper geschärfte Lifestyle-Floh Mini plötzlich in das Revier der wilden Tuning-Rabauken von Clemens Motorsport und Steinmetz - ein Wettstreit der Kulturen

Ihre Wege kreuzen sich nur gelegentlich, sonst gehen sie eher auf Abstand. Zu unterschiedlich sind die kulturellen Neigungen: Jazzcafé und Cocktailbar hier, nächtliche Tankstellen-Treffs und spontane Sprintrennen dort. Und doch lassen sich die Piloten von Mini John Cooper Works, Clemens 207 CM-RC und Steinmetz Corsa OPC durch dieselbe Droge stimulieren: Etwa zehn Liter Hochoktani-

ges aus der Zapfsäule reichen, um den Adrenalinspiegel für die folgenden 100 Kilometer brodeln zu lassen.

Krasse Gegensätze tun sich hingegen beim Balzverhalten um die Lenkradbesetzung auf. Behutsam, fast schon schüchtern lockt der rote Mini mit seinen neu gewonnenen Kräften. Kreuzbespeichte 17-Zöller, rot lackierte Bremssättel, ein modifizierter Auspuff und John-Cooper-

Works-Embleme genügen an Kraftmeierei. Wünsche nach zusätzlichem optischen PS-Geprahle erfüllt der englische Kulthersteller nach Art des Mutterhauses BMW: Schwarz lackierte Streifen auf der Motorhaube gefällig? Macht 80 Euro. Sie wünschen ein frecheres Styling per Aerodynamik-Paket mit deutlicher konturierten Schürzen und Schwelern? Kein Problem, schlägt allerdings vierstellig zu Buche.

Für solche Beträge garantiert Peugeot-Tuner Clemens ein Sieges-Abo für sämtliche Show-and-Shine-Siegertreppchen und den Massenaufbau am samstäglich gefüllten Waschplatz. Kaum eine Kolbenbreite kauert der zusätzliche Frontspoiler mit Carbon-Bart über der Straße, mehr Freiraum trennt auch die Seitenschweller nicht vom Asphalt. Am durch die Heckschürze aufgeplusterten Hintern rahmt ein ▶



MINI John Cooper Works

Foto: G. Barinelli

CLEMENS 207 CM-RC

Ansichtssache: Die Piloten von Steinmetz Corsa und Clemens 207 fragen sich, ob der vom Motorsport abgeleitete JCW-Mini ihren Tuningautos fahrdynamisch das Wasser reichen kann

Gezielter Feinschliff: Die Leistungssteigerung von Clemens raubt dem drehfreudigen und durchzugsstarken Vierzylinder nichts von seiner Alltagstauglichkeit - Operation geglückt



Leicht instabil: Das ab Werk installierte Sportgestühl sieht zunächst gut aus. Im Grenzbereich geben die Seitenwangen aber nach - und lassen die Passagiere so entgleiten

Falsch besohlt: Auf der Rennstrecke lassen die Toyo-Reifen das vom Tuner gekonnt abgestimmte Fahrwerk im Stich und sträuben sich gegen den Aufbau hoher Seitenführungskräfte. Die Serienbremse überzeugt nur bedingt



Druckmittel: Zusammen mit dem Heckflügel soll der in Carbon gehüllte Diffusor das Heck an den Boden pressen. Klappt gut, kostet aber Topspeed

martialisch hervorstechender Carbondiffusor den Edelstahlauspuff ein. Den Stummelhintern drückt ein steil emporragender Carbonspoiler auf den Asphalt. Nettes zusätzliches Gimmick: Seitlich angeklebte Löwenilhouetten dienen quasi als tätowierte Liebeserklärung an den französischen Hersteller.

Zwischen den Fronten fährt der gedopte Corsa aus Aachen. Schi-

ckes Bicolor-Schuhwerk und feingliedrige Zierstreifen scheinen zu-

Das Motto des Clemens 207: Auffallen um jeden Preis

nächst fahrdynamische Feingeister im Visier zu haben. Mit der Alu-Tankdeckelverkleidung und dem

umgeleiteten Auspuff samt Doppelrohr bekennt sich der Veredler dann aber doch deutlich zur Tuningfraktion. Die optisch veränderte Abgasentsorgung war in der Redaktion allerdings nicht unumstritten, entstellt Sie doch die Funktion eines elementaren Designelements - des V-förmigen Endrohrs.

Sonor knurrende Klänge des Doppelrohr-Duos ersticken aber je-

de Kritik am Eingriff ins Blechkleid. Dämpfer klingend als die Serie, stimmt der Steinmetz Corsa seinen Dompteur auf schnelles Tempo ein, dazu pfeift der Turbolader hochfrequent in die Landschaft. Hohe Erwartungen werden so geschürt - die der 230-PS-Turbomotor sogar noch übertrifft. Zwar verzahnen sich die Michelin-Gummis trotz Sperrdifferenzial bis etwa 50 km/h nur wider-



MINI John Cooper Works

Pures Vergnügen: Der Engländer mit deutschen Genen interpretiert Kurven wie kaum ein anderer. Selbst Freunden des gepflegten Drifts wird etwas geboten - natürlich nur ohne ESP



CLEMENS 207 CM-RC

Beflügelnd: Auf dem Dach thront ein mächtiger Heckspoiler – gleichfalls im Dienste des Anpressdrucks. Neben reichlich Luft sammelt er ebenso viele Blicke – Hinguckfaktor garantiert

willing mit der Straße, trotzdem spurtet der Corsa in nur 6,8 Sekunden auf 100 km/h – eine halbe Sekunde schneller als die gemessene Serie. Untermalt von rennwageninspiriertem Knallen liefert jeder leicht hakelige Gangwechsel neuen, nachhaltigen Schub und ungehemmte Drehlust bis 7000 Touren. Genüsslich bringt der OPC-Pilot Sportwagenfahrer der 250-PS-Klas-

se zur Verzweiflung und enteilt der Ausgangsbasis bis 200 km/h um sa-

Der Steinmetz beschleunigt den Basis-OPC brutal aus

genhafte 9,1 Sekunden – selten hat sich 20 Prozent Mehrleistung derart profilieren können. Allerdings

steckt die Kraftkurve noch im Prototypenstatus. Bei 233 km/h geht der Tempozuwachs zur Neige – 6 km/h schneller, als das gemessene Werksauto läuft.

Trotz Muskelnachteil hält der traktionsstärkere Mini mühelos mit, schiebt seine Knubbelnase mit zunehmendem Tempo immer weiter voraus und genießt bis 200 km/h drei Sekunden Vorsprung auf den

getunten Blitz – ein Verdienst der besonders gelungenen Getriebeabstufung. Erst bei 238 km/h meldet die GPS-gesteuerte Driftbox: Schluss, aus, Feierabend. Feinstfühlend folgen die rennsportorientierten Kolben und Ventile jeder Zehenzuckung, die Power wird geschmeidiger serviert als im etwas ruppig antretenden Tuning-OPC. Dazu reichen zwei Finger für den ▶



Taktstock: Sechs eng aneinandergeschmiegte Gänge fungieren als wohlgesätes Spielwiese für den sahnigen und drehfreudigen Turbomotor



Universaltalent: Ob schaltfaules Bummeln oder drehwilliges Begrenzerschnuppern – der 211 PS starke Vierzylinder beherrscht alle Disziplinen und treibt das Kultobjekt auf 238 km/h



Benchmark: Hinter den serienmäßigen „Cross Spoke Challenge“-Rädern schiebt die fadingfreie Works-Bremsanlage zuverlässig Tempo herunter



Nicht gerade üppig: Die serienmäßigen Sportsitze bieten nur mäßigen Halt. Klammerartig greifende Schalen kosten freche 1219 Euro – pro Sitz! Dafür werden die standfesten Stopper und eine elektronische Sperre ohne Aufpreis geliefert



Ungehemmt: Mit vehementer Kraftentfaltung loten 230 PS die Grenzen von Sperre und Reifen aus



Zwiespalt: Bicolor-18-Zöller setzen die Serienbremse schön in Szene – Letztere schwächt



Traditionell: Das wabengespickte Gitter macht unmissverständlich klar – ich bin ein Steinmetz



STEINMETZ Corsa OPC

Wie zu Hause: Kurvige Landstraßen zerfließen im getunten Rüsselsheimer zu einer nicht enden wollenden Slalompartie mit Suchtgarantie

Foto: Lena Barthelmeff



Design oder nicht Design, das ist die Frage: Steinmetz lenkt das Abgas vom Dreieck in zwei links und rechts platzierte, dumpf tönende Rohre um



Gut so: Der Tuner sieht keinen Grund, die Werks-Recaros zu tauschen, denn in den lederbespannten Schalen sitzt man jederzeit vorzüglich

Übersetzungswechsel – knackig direkt und dennoch leichtgängig fliegt der Schalthebel durch die Gassen. Mit aktivierter Sport-Taste verschärft sich die Gasannahme noch und wird somit zum Eil-Dolmetscher für Vortriebsbefehle. Der Works-Auspuff garniert das antrittsstarke Spektakel mit passendem Soundtrack: Rotzig frech knallt

und sproxt der Mini vor sich hin, dezentes Laderzischeln inklusive. Das Mini-Herz pocht auch unter der auffälligen Haube des Clemens 207 – seine 175 Basis-Pferde galoppieren auch im normalen Cooper S. Eine angepasste Motorsteuerung presst nunmehr 210 Rösser aus den zwangsbeatmeten Zylindern. Beim Spurt erweist sich das etwas lang-

wegige Fünfganggetriebe zunächst nicht als Hemmschuh. Ein Schaltvorgang bis 100 Sachen genügt, bei der Konkurrenz sind es zwei. Auch

die Traction des veredelten Franzosen ist tadellos – abzulesen am besten Spurt aus dem Stand auf Stadttempo. So schnuppert der Clemens bis 100 km/h an den Endrohren von Mini und Corsa, hängt dabei den gemessenen Serien-RC um fünf Zehntel ab. Darüber wird die Luft dünner. Die 200er-Marke fällt nach 34 Sekunden – immerhin eine

**Herzerfrischend:
die Landstraßenhatz
im Super-Mini**

Sekunde früher als beim Basis-207. Doch die aufgeplusterten Anbauteile, insbesondere der mächtige Heckspoiler, fressen offenbar ordentlich Leistung. Mehr als 215 km/h sind im Clemens nicht drin – damit verfehlt er die vom Werk versprochene Vmax um 5 km/h. Löblich hingegen: Die souveränen Umgangsformen der Ausgangsbasis werden nicht verdorben. Nach wie vor reagiert der Motor sensibel und turbolochfrei auf Gasbefehle.

Eigenschaften, die auch das Vergnügen auf der Landstraße steigern. Beim Hineinstecken in Kurven knabbert die Vorderachse hungrig am Scheitelpunkt. Diesen anzupeilen fällt mit der präzisen Lenkung leicht, ohne dass das ESP vorschnell und spaßraubend dazwischenpfuscht. Kein grobes Herunterregeln, sondern wohl dosierte Kraft macht sich im 207 breit.

Mehr ins Schwitzen kommt die Regelelektronik des Steinmetz Corsa. In engen Kurven werden die Antriebsräder trotz Sperre geschöpft, die 230 Pferde rupfen in den unteren drei Gängen heftig am Lenkrad. Trotzdem gelingt Steinmetz eine weitere Sensation, trieben die Aachener dem Serienfahrwerk eine große Schwäche aus. Wo der Basis-OPC nervös um die Hochachse tänzelt und geradezu zickig auf kleinste Lenkschnipser reagiert, hält der Steinmetz Corsa auch bei Höchstgeschwindigkeit stoisch seine Spur. Amüsant: Das beim Gaslupfer die Kurvenradien verengende, mitlenkende Heck blieb erhalten.

Mehr Infos zum Corsa OPC (oben) und 207 RC:

HEFTARCHIV

►200808086sc

►200720034ab

Geben Sie die Nummer beim autobild.de-Heftarchiv ein

Zum wahren Driftmeister ist der Mini auserkoren. Kaum ein Fronttriebler lässt nach Lastwechseln so lange den Hintern raushängen. Nasse Autobahnkreuze mutieren bei ausgeschalteter Stabilitätskontrolle zur Wertungsprüfung – in die Gehörgänge gesellt sich Zuschauerjubiläum, Rallyefahreridol Rauno Aaltonen lenkt im Geiste gegen.

Auf dem trockenen Sachsenring zeigt sich bei lahmgelegtem ESP ein weiterer Vorteil: Die Elektronik simuliert nun eine Differenzialsperre, indem sie das jeweils durchdrehende Vorderrad gezielt einbremst; Untersteuern wird so im Keim erstickt. Zwar erstaunt die übersteuernde Auslegung des Mini zu-

nächst, doch mit der zielgenaueren Lenkung im Vergleich gibt der JCW-Fahrer stets souverän die Richtung vor. Am meisten beeindruckt aber die für das Works-Modell verstärkte Bremsanlage. Runde für Runde stauchen die Stopper den 1182-Kilo-Kult fadingfrei und wohl dosiert zusammen. Da auch die Runflat-Contis mit gutem Grip aufwarten, fliegt der Mini nach 1:47,38

Minuten über die sächsische Zielinie – fast zwei Sekunden fixer als ein 175 PS starker Cooper S.

Ein Blick auf die Reifen des Steinmetz Corsa weckt Zweifel: Herstellungsdatum Mitte 2005. Wie innig verbinden sie sich noch mit dem Pistenasphalt? Brachial stürmt der getunte OPC aus der Box, durch die ungestüme Kraftentfaltung kommt er subjektiv am gewaltigsten rüber.

In den Kurven erweist sich Michelin mal wieder als Mischungsmeister. Trotz fortgeschrittenen Alters beißt der Pneu herzhaft in den Teer. Darüber hinaus läuft auch die Sperre in den schnelleren Pistenbiegungen zur Hochform auf. Der Corsa heizt mit noch geringerer Untersteuerneigung um den Kurs und fliegt nach 1:46.31 Minuten an der Lichtschranke vorbei – und zieht

TECHNISCHE DATEN	CLEMENS 207 CM-RC	MINI JOHN COOP. WORKS	STEINMETZ CORSA OPC
Motor	R4, Turbolader	R4, Turbolader	R4, Turbolader
Einbaulage	vorn quer	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Hubraum	1598 cm³	1598 cm³	1598 cm³
Bohrung x Hub	77,0 x 85,8 mm	77,0 x 85,8 mm	79,0 x 81,5 mm
Verdichtung	10,5 : 1	10,0 : 1	8,8 : 1
kW (PS) bei 1/min	154 (210)/6100	155 (211)/6000	169 (230)/5850
Literleistung	131 PS/Liter	132 PS/Liter	144 PS/Liter
Nm bei 1/min	305/2000	260/1850-5700 ¹⁾	320/2150
Antriebsart	Vorderrad	Vorderrad	Vorderrad
Getriebe	5-Gang manuell	6-Gang manuell	6-Gang manuell
Bremsen vorn	302 mm/innenbelüftet	316 mm/innenbelüftet	308 mm/innenbelüftet
Bremsen hinten	249 mm	280 mm	264 mm
Radgröße vorn / hinten	8 x 18	7 x 17	8 x 18
Reifen vorn / hinten	225/35 R 18	205/45 R 17	205/40 R 18
Reifentyp	Toyo Proxes T1 R	Continental SportContact 3 SSR	Michelin Pilot Sport 2
Länge/Breite/Höhe	4030/1748/1437 mm	3714/1683/1407 mm	4040/1713/1468 mm
Radstand	2540 mm	2467 mm	2511 mm
Leistungsgewicht	6,1 kg/PS	5,6 kg/PS	5,5 kg/PS
Zuladung	325 kg	398 kg	470 kg
Tankvolumen	50 l	50 l	45 l

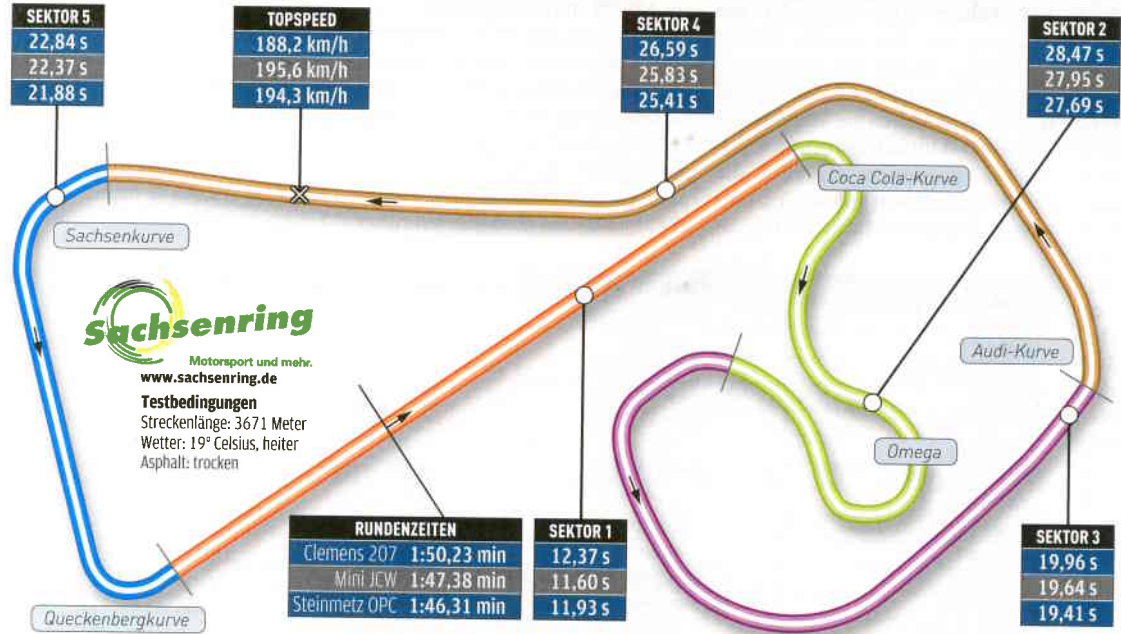
MESSWERTE	CLEMENS 207 CM-RC	MINI JOHN COOP. WORKS	STEINMETZ CORSA OPC
Beschleunigung			
0-50 km/h	2,6 s	2,7 s	3,0 s
0-100 km/h	6,9 s	6,6 s	6,8 s
0-130 km/h	11,3 s	9,6 s	10,0 s
0-160 km/h	17,3 s	14,1 s	15,1 s
0-180 km/h	23,2 s	18,2 s	19,6 s
0-200 km/h	34,0 s	24,0 s	27,0 s
Viertelmeile			
0-402,34 m	15,30 s	14,57 s	14,92 s
Elastizität			
60-100 km/h im 4. Gang	5,0 s	4,9 s	4,3 s
80-120 km/h im 5. Gang	6,3 s	5,9 s	5,4 s
80-120 km/h im 6. Gang	-	6,8 s	6,8 s
Bremsweg (Verzögerung)			
100-0 km/h kalt	36,7 m (-10,5 m/s²)	34,8 m (-11,1 m/s²)	34,8 m (-11,1 m/s²)
100-0 km/h warm	37,7 m (-10,2 m/s²)	35,1 m (-11,0 m/s²)	35,5 m (-10,9 m/s²)
Testverbrauch			
Ø auf 100 km	10,0 l Super Plus	10,4 l Super Plus	9,5 l Super Plus
Reichweite	500 km	480 km	470 km
Leergewicht	1275 kg	1182 kg	1265 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	CLEMENS 207 CM-RC	MINI JOHN COOP. WORKS	STEINMETZ CORSA OPC
GPS-Messung (www.leitspeed.de)	215 km/h	238 km/h	233 km/h

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	CLEMENS 207 CM-RC	MINI JOHN COOP. WORKS	STEINMETZ CORSA OPC
Serienfahrzeug ohne Extras	21 250 Euro	27 700 Euro	23 100 Euro
Tuning			
Leistungssteigerung	799	Serie	noch keine Angabe
Sportfahrwerk	139 (Federnsatz)	Serie	1310
Radsatz	1700 (inkl. Adapterscheiben)	Serie	1990
Auspuff	1199	Serie	1320
Anbauteile	1862	Serie	2179
Sperrdifferenzial	-	Serie (elektronisch)	2269
Preis Testwagen	26 949 Euro	30 550 Euro	34 868 Euro

¹⁾ mit Overboost 280 Newtonmeter von 2000 bis 5300 Umdrehungen

GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN



Sachsenring
Motorsport und mehr.
www.sachsenring.de

Testbedingungen
Streckenlänge: 3671 Meter
Wetter: 19° Celsius, heiter
Asphalt: trocken

► **Sachsenring** Wir messen die Rundenzeiten, das maximale Tempo auf der Gegengeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht es um maximale Geschwindigkeit, Top-Speed wird allerdings auf der Gegengeraden vor der Sachsenkurve erreicht. Sektor 2, das Omega, stellt den Grip an der Vorderachse auf den Prüfstand, Sektor 3 erfordert neutrales Fahrverhalten bei hohem Tempo. Für Sektor 4 ist ebenfalls ein neutrales Fahrverhalten wichtig, hier messen wir Top-Speed und stellen die Bremsen auf eine harte Probe. Sektor 5 erfordert wieder maximale Traktion an der Vorderachse.

HITLISTE

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

1. Porsche 911 Carrera S
1:39,08 min
133,38 km/h
12. Steinmetz Corsa OPC
1:46,31 min
124,31 km/h
13. Audi RS4 Cabrio
1:46,44 min
124,16 km/h
14. Mazda 3 MPS
1:47,25 min
123,22 km/h
15. Mini John Cooper Works
1:47,38 min
123,07 km/h
20. Mini Cooper S
1:49,17 min
121,06 km/h
24. Clemens 207 CM-RC
1:50,23 min
119,89 km/h
26. Opel Corsa OPC
1:50,62 min
119,47 km/h



Stechen auf der Landstraße: Durchzugsschwäche ist dank turbounterstützter Drehmomentfülle kein Thema. Der Clemens kränkelt etwas an nur fünf Gängen mit entsprechend größerer Spreizung

FAZIT

1 MINI
■ Souverän: Zwar muss sich der John Cooper Works auf der Piste geschlagen geben, kontert aber mit den besten Fahrleistungen, spaßig-agilem Musterhandling, höherer Alltagstauglichkeit und vergleichsweise fairem Preis.

2 STEINMETZ
■ Eindrucksvoll: Selten hat sich ein Tuningauto so deutlich von der Ausgangsbasis abgehoben. Bei der Pistenperformance beweisen die Aachener ihr ganzes Können. Das kostet allerdings, zudem sprintet er schlechter.

3 CLEMENS
■ Gelungen: Das fair bepreiste Tuningpaket verbessert den 207 RC gegenüber der Serie spürbar. Die im Vergleich mauen Fahrleistungen und hölzernen wirkenden Pneus verhindern aber, dass er der Konkurrenz gefährlich wird.

V8-Kraftprotzen à la Audi RS4 Cabrio respektlos davon. Leider spendiert Steinmetz dem fahrdynamischen Überflieger keine angepasste Bremse. Laut quietschend und spürbar ermüdet, betteln die strapazierten Seriensekstopper um gemächliches Abkühl-Cruising.

Auch die Bremsen des Clemens kämpfen mit der außergewöhnlichen Belastung. Dazu kommt, dass die Toyo-Pneus kaum Seitenkraft aufbauen. Gripniveau: Marke Holzreifen. So bleibt dem veredelten Franzosen mit einer Zeit von 1:50,23 Minuten trotz des homogen abgestimmten Fahrwerks nur Bronze.

Was sich auch bei der Schlusswertung nicht ändert. Zu deutlich zieht die Konkurrenz dem sympathischen, durchaus empfehlenswerten 207 davon. Mit seiner beeindruckenden Rennstreckenshow hätte sich der Steinmetz fast die Siegetrophäe geschnappt – doch der Mini beschleunigt noch besser, balanciert Schlaglocheinlagen und Kurvenkratzen harmonischer aus und bringt alle wichtigen fahrdynamischen Komponenten kostengünstig ab Werk mit – was den Kulturkampf weiter lodern lässt. [fw]
Kontakt: Clemens Motorsport, Tel. 0731-63352, www.clemens-motorsport.de; Steinmetz Opel Tuning, Tel. 0241-5688777, www.steinmetz.de