

Damit man weiß, was man hat, AMG-Logo im Armaturenbrett

Liebe zum Detail: Schalthebelpfand aus poliertem Wurzelholz



Tuning diskret: Keine Spoiler, die inneren Werte überwiegen

Unter Ausschluß der Öffentlichkeit

TEST

Mercedes 500 E 6.0 AMG

Leistung zeigt man nicht, sondern man hat sie. Wer auf Publikum keinen Wert legt, findet im 500 E von AMG eine der diskretesten Möglichkeiten, sich an 374 PS zu erfreuen.

Es hat es faustdick unter der Motorhaube, aber man sieht es ihm nicht an. Der Mercedes 500 E kommt mit seinen 326 PS ganz unscheinbar daher, und genau diese Diskretion macht ihn für eine bestimmte Klientel zur ersten Wahl im Mercedes-Programm.

Die Kombination des Antriebsstrangs aus dem SL mit der biederen W 124-Karosserie – wenn man so will, ein SL im Arbeitsanzug – bietet perfektes Understatement.

Natürlich gibt es keinen vernünftigen Grund, ein Auto, das in weniger als sieben Sekunden von null auf Tempo 100 beschleunigt und 250 km/h Höchstgeschwindigkeit erreicht, in die Hände eines Tuners zu geben. Aber was heißt schon vernünftig? Der 500 E ist nicht vernünftig – er macht einfach Spaß. Und sein spezieller Reiz liegt eben in der Leistung, im schieren Überfluß.

Und dieser Überfluß läßt sich auf die Spitze treiben – sogar mit dem Segen des Werks. AMG Motorenbau in Affalterbach, einem Dorf in der Nähe Stuttgarts, ist seit Ende 1990 durch einen Kooperationsvertrag mit Mercedes verbunden. AMG-Produkte werden über Mercedes-Händler vertrieben, die Bestellung erfolgt über die offizielle Preisliste, und auch die Garantie – bei Tuning immer ein heikler Punkt – entspricht den Werksvorgaben: ein Jahr ohne Kilometerbeschränkung.

Zur Zeit durchläuft ein 500 E mit Sechslitermotor und 374 PS die Qualitätsprüfungen des

Werkes, er soll ab Januar 1993 über die Mercedes-Händler vertrieben werden. Doch das Auto gibt es jetzt bereits zu kaufen: direkt bei AMG. Dort wird der Mercedes 500 E 6.0 AMG jedoch nicht als Komplettfahrzeug verkauft, es werden ausschließlich angefertigte Autos umgerüstet.

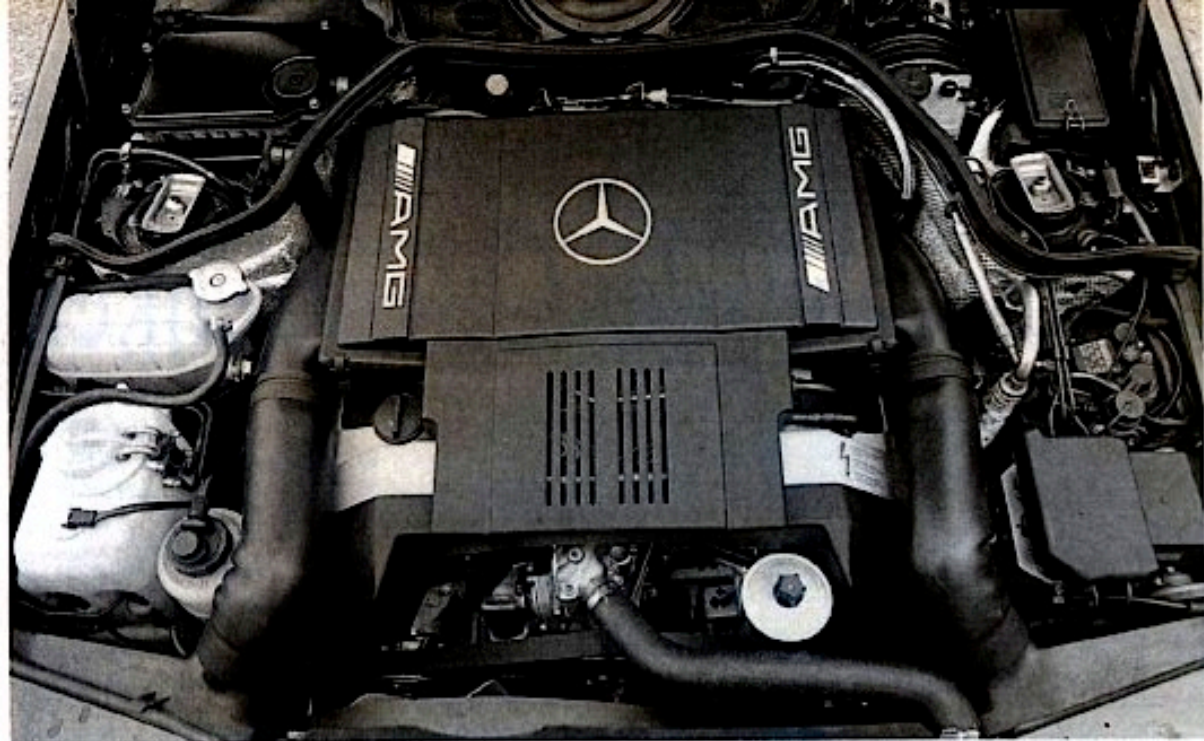
Der Achtzylinder-Vierventiler wird durch spezielle Kolben und die Kurbelwelle aus dem verbliebenen 560 SE auf knapp sechs Liter Hubraum gebracht, dazu werden die Zylinderköpfe feinarbeitet und die LH-Jetronic angepaßt. Speziell auf die langhubige Kurbelwelle ist man bei AMG stolz: Der Hubraumriese dreht ebenso schnell hoch und läuft dabei noch vibrationsärmer als der ohnehin schon vorbildliche Seriemotor.

Nach der Hubraumsteigerung um 983 Kubikzentimeter leistet der V8 374 PS (275 kW) bei 5500/min. Noch eindrucksvoller als der reine Leistungszuwachs (48 PS) ist das Drehmoment-Plus: 580 Newtonmeter statt 480 bei gerade 3500/min. Die Drehmomentkurve verläuft so flach wie die norddeutsche Tiefebene: Bereits bei 1000 Umdrehungen liegen 450 Newtonmeter an, und zwischen 2000 und 5300 Umdrehungen sind es immer über 500. Das ist die Theorie.

In der Fahrpraxis bedeuten diese Zahlen ein geradezu atemberaubendes Durchzugsvermögen. Egal bei welcher



Foto: H.P. Brunel



Eine Hubraumerweiterung auf sechs Liter bietet die gesunde Basis für 48 PS Mehrleistung und ein gewaltiges Drehmoment von 580 Newtonmetern

Motordrehzahl oder Geschwindigkeit: Ein leichter Tritt auf das Gaspedal genügt, und der AMG stürmt eindrucksvoll nach vorn.

Dieser Eindruck wird von den Meßwerten untermauert. Um aus dem Stand auf 100 km/h zu beschleunigen, braucht der 1,8 Tonnen schwere AMG-Mercedes zwar 5,9 Sekunden (Serienmeßwert 6,8 s), aber dann geht es eigentlich erst richtig los. Bereits nach 21,7 Sekunden ist der schwere Wagen schon bei Tempo 200 angelangt, ein Kilometer mit stehendem Start wird in 25,2 Sekunden absolviert – das sind Traumwerte für eine Limousine dieses Kalibers.

Bei diesen Kraftakten meldet sich der Achtzylinder deutlich vernehmbar zu Wort, bei niedrigen Drehzahlen fällt der V8 dagegen nur durch gedämpftes Grummeln auf. Wie mühelos dem Tuning-Mercedes diese Fahrleistungen von der Hand gehen, verdeutlicht eine Zahl: Bis zur elektronischen Abriegelung des Autos bei 250 km/h Höchstgeschwindigkeit genügt rein rechnerisch schon eine Leistung von 240 PS – 136 stehen noch zur Verfügung.

Da ist denn auch kein Problem, daß der Mercedes kein eng gestuftes Fünf- oder gar

Sechsganggetriebe besitzt, sondern eine Viergangautomatik – viel Drehmoment ist allemal besser als viele Gänge. Die Automatik, ausgestattet mit zwei Programmen für Sport und Economy, schaltet im Normalfall ruckfrei und bar jeder Hektik.

Mit dieser Souveränität ist es jedoch schlagartig vorbei, wenn über Kickdown die volle Leistung abgerufen wird. Dann wird der niedrigste erreichbare Gang eingelegt – selbst wenn nur noch eine Drehzahlreserve von knapp 500 Umdrehungen zur Verfügung steht – und in großer Hektik sofort wieder hochgeschaltet. Am angenehmsten fährt sich der Sechsliter deshalb im Economy-Programm und von Hand durchgeschaltet.

Sehr kurz ist die Achsübersetzung. Der Mercedes tritt mit serienmäßigem Hinterachsantrieb von 2,82 an, das heißt, bei rechnerischen 260 km/h dreht der Motor voll aus. Dieses führt einerseits zu hervorragenden Beschleunigungswerten, andererseits aber auch zu Dauerdrehzahlen von über 5000/min auf der Autobahn und damit auch zu unzeitgemäßen Verbrauchswerten. Im Testdurchschnitt konsumierte der AMG 6.0 18,4 Liter pro 100 Kilometer, die Spitzenwerte auf freier Autobahn lagen bei 22,9 Litern – das ist deutlich zuviel.

Abhilfe schafft hier eine wahlweise angebotene längere Übersetzung von 2,65, die das Drehzahlniveau um knapp 1000 Umdrehungen und den Verbrauch laut AMG um fast zwei Liter absenkt. Der Verlust an Temperament ist vernachlässigbar: Etwa 0,2 Sekunden mehr bis 100 km/h, das spielt nicht mal am Stammtisch eine Rolle.

Das AMG-Fahrwerk hält mit der Leistungskurve locker mit. Größere Bremsscheiben vorne (320 Millimeter, aus dem 600 SL), 20 Millimeter kürzere und straffere Federn, um 20 Prozent steifer ausgelegte Dämpfer und ein stärkerer Stabilisator an der Vorderachse machen in Verbindung mit den breiten 17 Zoll-Rädern aus dem 1,8-Tonner eine Sportlimousine par excellence. Kurven umrundet der Mercedes fast ohne Seitenneigung und nahezu neutral, unerwünschte Lastwechselreaktionen finden nicht statt.

Eine große Hilfe, besonders bei nasser Fahrbahn, ist die serienmäßige Antriebsschlupfregelung ASR. Zu heftige Betätigung des Gaspedals führt nicht etwa zum Durchdrehen der Hinterräder, sondern nur zu einem kurzen Zucken des Hinterteils. Dann schließt sofort die Elektronik – angesteuert über die

ABS-Sensoren – die Drosselklappe und nimmt so Leistung zurück. Falls diese Vorsichtsmaßnahme nicht reicht, werden auch die Hinterradbremmen aktiviert, das Heck bleibt auf Kurs.

Natürlich sind einige Abstriche beim Fahrkomfort zu machen, denn der AMG-Mercedes ist keine Sänfte. Doch wirklich unkomfortabel reist man nicht. Ein Problem sind allerdings Trennfugen oder ähnliche kurze Unebenheiten. Diese werden ohne Umschweife an die Insassen weitergegeben und auch akustisch sehr deutlich vermeldet. Abhilfe ist möglich: Der Testwagen war mit sehr hart abrollenden Bridgestone-Reifen bestückt, es sind auch erheblich geschmeidigere Dunlop-Pneus im Angebot.

Keine Frage, den AMG 6.0 zu fahren ist ein Vergnügen. Allerdings ein sehr teures Vergnügen. Exakt 218 997 Mark muß man einplanen, wovon rund 145 000 Mark für einen 500 E an Mercedes gehen und rund 74 000 Mark auf den Tisch des Hauses AMG zu blättern sind. Viel Geld zwar, aber für einige wenige offenbar nicht zu viel – in Affalterbach liegen bereits 32 Bestellungen vor.

Harald Prüssmann

Karosserie

Viersitzige Limousine mit gutem Raumangebot, reichhaltige Ausstattung, praktische Bedienung, sehr gute Verarbeitungsqualität

Antrieb

Achtzylindermotor mit Ventiltechnik, sehr drehfreudig, ausgezeichnete Laufkultur, enorme Kraftreserven in jedem Drehzahlbereich

Fahrwerk

Leicht untersteuerndes, gutmütiges Kurvenverhalten, präzise Lenkung, guter Geradeauslauf, stark eingeschränkter Abrollkomfort

Wirtschaftlichkeit

Hoher Anschaffungspreis, reichhaltige Ausstattung, hohe Unterhaltskosten, hoher, den Fahrleistungen angemessener Verbrauch

Technische Daten

Motor

Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor vorn längs. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Duplexkettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt. Thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator. Elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch LH-Jetronic). Geregelter Dreizehnerkatalysator.
Leistung 275 kW (374 PS) bei 5500/min, spezifische Leistung 46,2 kW/L (62,8 PS/L). Hubraum 5956 cm³, Bohrung x Hub 100,0 x 94,8 mm. Verdichtungsverhältnis 10,0:1. Maximales Drehmoment 580 Nm bei 3750/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 17,4 m/s. Ölhalt Motor 8,0 L, Kühlsysteminhalt 12,5 L. Batterie 12 V 100 Ah, Drehstromlichtmaschine 1540 Watt.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, automatisches Vierganggetriebe. Antisclippregelung (ASR). Übersetzungen: I. 3,870, II. 2,250, III. 1,440, IV. 1,000, R. 5,590. Achsantrieb 2,820:1. Geschwindigkeit bei 1000/min im IV. Gang 42,3 km/h.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Dämpferbeinen, Schraubenfedern, hinten mit Querlenkern, Zug- und Schubstreben, Federbeinen. Stabilisator vorn und hinten. Kugelumlauflenkung mit Servounterstützung. Lenkübersetzung 15,7:1. 3 Lenkradumdrehungen. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem (Bosch). Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Rädergröße 8 1/2 x 17.

Karosserie

Viersitzige Limousine mit vier Türen. Luftwiderstandsbeiwert c_w*
Sitztiefe vorn/hinten 480/490 mm, Normsitzraum 720 mm, Wendekreis rechts/links 11,7/11,8 m. Lenkraddurchmesser 390 mm. Tankinhalt 90 L. Leergewicht 1805 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 53,9/46,1%, zulässiges Gesamtgewicht 2150 kg, Zuladung 345 kg, Dachlast 100 kg.

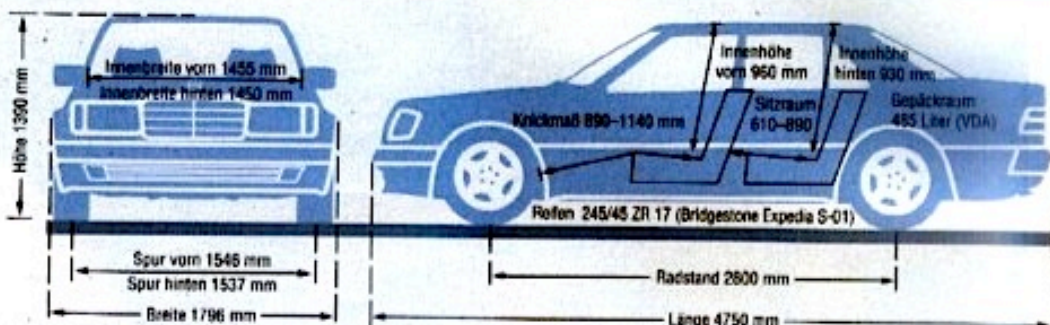
Wartung

Inspektion alle 20 000 km
Ölwechsel alle 10 000 km

DIN-Verbrauch

Bei 90 km/h 11,0 L/100 km
Bei 120 km/h 12,7 L/100 km
Stadtverkehr 18,0 L/100 km

* keine Werksangaben erhältlich



Test-Werte

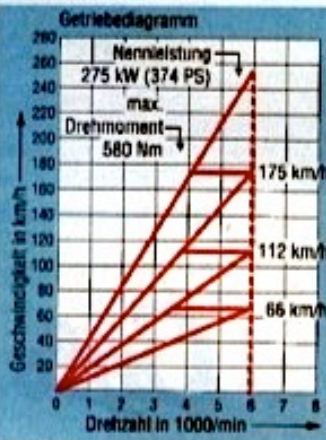
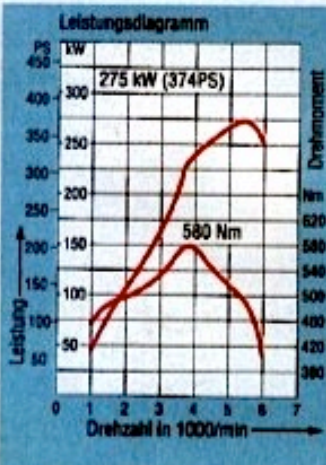
Fahrleistungen	
Beschleunigung	
0-60 km/h	3,1 s
0-80 km/h	4,5 s
0-100 km/h	5,9 s
0-120 km/h	7,9 s
0-140 km/h	10,4 s
0-160 km/h	13,1 s
0-180 km/h	16,6 s
0-200 km/h	21,7 s
1 km mit stehendem Start	25,2 s
Höchstgeschwindigkeit	251 km/h

Testverbrauch	
Super bleifrei	
minimal	15,2 L/100 km
maximal	22,9 L/100 km
Durchschn.	18,4 L/100 km
Reichweite	489 km

Lenk- und Pedalkräfte	
Lenkung im Stand	31 N
Lenkung bei Fahrt	28 N
Gaspedal	25 N
Bremspedal kalt	380 N
Bremspedal warm	460 N

Bremsweg	
aus 100 km/h kalt	36,4 m (Verzögerung 10,6 m/s ²)
aus 100 km/h warm	36,4 m (Verzögerung 10,6 m/s ²)

Innengeräusch	
Bei 50 km/h	60 dB(A)
Bei 100 km/h	67 dB(A)
Bei 130 km/h	71 dB(A)
Bei 160 km/h	75 dB(A)
Bei 200 km/h	80 dB(A)



Ausstattung, Preise, Kosten

Grundpreis DM 144 324,-
Testwagenpreis DM 218 997,-

Serienausstattung

Antiblockiersystem, Antriebschlupfregelung (ASR), Außenspiegel beheizbar und rechts elektrisch verstellbar, Automatikgetriebe (Viergang), Fensterheber elektrisch betätigt, Geschwindigkeitsregelanlage, Gurthöhervorstellung vorn, Klimaanlage, Lederlenkrad, Leichtmetallräder, Metalllackierung, Nebelscheinwerfer, Niveauregulierung an der Hinterachse, Scheibenwaschanlage beheizt, Servolenkung, Sitzverstellung elektrisch betätigt, Sportsitze, wärmedämmendes Glas, Zentralverriegelung.

Zusetausstattung	DM
Airbag für Fahrer und Beifahrer*	1710,-
Bremsanlage der Vorderachse verstärkt*	4845,-
Hinterachsübersetzung ändern	4332,-
Lederpolster*	3580,-
Leistungssteigerung*	41 667,-
Schiebe-Hebedach elektrisch betätigt*	2177,-
Sportfahrwerk inklusive Leichtmetallräder 17 Zoll*	16 188,-
Tachogleichung*	1471,-

* im Testwagenpreis enthalten

Steuer DM 13,20 pro 100 cm³ Hubraum DM 792,-

Haftpflicht (Regionalklasse RS 2, 100 Prozent, Prämie jährlich) DM 1625,-

Teilkasko (Typklasse 39, Regionalklasse R2, ohne Selbstbeteiligung) DM 1374,-

Vollkasko (Typklasse 36, Regionalklasse R2, mit 650 Mark Selbstbeteiligung, 100 Prozent-Prämie) DM 5093,-