

# ERFOLGS- GESCHICHTE

BRABUS E V12 S



Wie man sich als Veredler unsterblich macht? Sicherlich gibt es mehrere Antworten auf diese komplizierte Frage. Zwei haben wir gefunden – und gefahren...

Viele Köche verderben den Brei nicht immer. Das stellt zumindest fest, wer den Brabus E 6.5 V8 unter die Lupe nimmt. Als dessen Basis diente schließlich der legendäre E 500. Und an dessen Rezeptur teilte nicht nur Mercedes herum. Sowohl bei Entwicklung als auch Montage war Porsche mit im Boot. Die Kooperation trug stütze Früchte: 326 PS leistete der Überflieger – verpackt in dezenter Hülle.

Letztere rührt Brabus, das dritte Glied in der Kette, nicht an. Weiß der Veredler doch genau, welches Vergehen auf direktem Weg ins Tuning-Fegefeuer führt: der Versuch, den werksseitigen Breibau der sauber gezeichneten W 124-Designkone zu verschlimmern. Deshalb belässt er auf den ersten Blick nahezu alles beim Alten: Lediglich die serienmäßigen 16-Zöller müssen größeren Rädern weichen – damit sich

die üppig dimensionierte Brabus-Bremse nicht eingegipft fühlt. Verwendung findet eine Aluminium-Vierkolben-Festsattel-Anlage. Was heutzutage ein Gähnen hervorruft, ist Anfang der Neunziger der letzte Schrei.

Dem Interieur nähern sich die Bttoprer ebenfalls mit Behutsamkeit: Die Sitze beledert Brabus neu, das Armaturenbrett überzieht er

Der Erfolg muss ins Runde: Das Modell W 124 ist bereits zum Klassiker gereift – im Zeitraffer. Die Produktion lief vor gerade mal zwölf Jahren an.

BRABUS E 6.5 V8



MEILENSTEINE



1977 **ES 600 100** Anflüge in beschallender Umgebung – hier als Bild von 1980



1982 **KAROSERIE** Intelligenter Multimedia-Overkill für sämtliche Modelle



1985 **SCHNITZ** C-Wert von 0,26 mit einem Best vom Typ W 124 – Weltrekord



1986 **BRANDTENSCHNITT** Brabus ist beim KBA gelistet und hat damit Herstellerstatus



1986 **SAUBERE SACHEN** 190 E AD1 mit 136 PS – erstes Tuningauto mit Katalysator



1986 **GEBUNDENES WACHSTUM** Brabus baut neu und zieht innerhalb Bttoppers um



Auf der Lauer, vor der Mauer: Was steht an? Bruderkuß oder Keilerei?

**BRABUS E 6.5 V8**

**BRABUS E V12 S**

doch auf den Zahn, schreckt er vor Höchstleistungen keineswegs zurück. Im Stile des legendären George Foreman packt er bei Bedarf den Hammer aus und lässt ihn unbarmherzig niederschwingen auf alles, was krecht und fleucht auf der linken Autobahnspur. Mit bis zu 285 km/h spult der Längsdynamiker Kilometer um Kilome-

ter ab – erst die aufkeimende Ebbe im 90 Liter fassenden Tankbehälter bremst ihn ein. Oder Kurven etwas spitzerer Ausprägung. Deren Durchquerung macht dem Fahrer unmissverständlich klar, dass die Wurzeln seines Fahrzeugs im Dunstkreis kommoder Taxi-Schaukelei zu finden sind. Aber wir wollen fair bleiben: 1993 gilt schon der

gewöhnliche E 500 als ungeahntes Agilitätswunder, als eines der allerersten wirklich sportlichen Straßenfahrzeuge von Mercedes. Das wiederum von Porsche vorgenommene Feintuning des Setups rundet Brabus mit einem penibel abgestimmten Sportfahrwerk ab.

Der E V12-Jungspund profitiert in Sachen Fahrdynamik von der

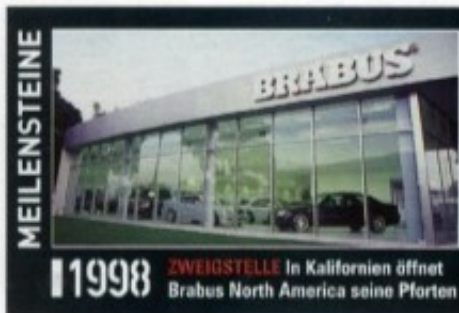
Gnade der späten Geburt. Natürlich fährt und liegt er besser. Trotzdem reichen seine geballten 1100 Newtonmeter maximales Drehmoment dicke aus, um sich mit Karacho in den Orbit zu verabschieden. Und auf Wolke sieben darüber zu sinnieren, ob die etwas gelassenere Art des Alten nicht doch ihre Vorzüge hatte. [Ben Arnold]



Große Klappe, viel dahinter: Der Karies keine Chance – an diesen prächtig gepflegten Gebissen hätte jeder Zahnarzt seine Freude

Technische Daten*	Brabus E 6.5 V8	Brabus E V12 S
Motor	V8	V12, Biturbo
Einbaulege	vorn längs	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	3 pro Zylinder/4
Hubraum	6409 cm <sup>3</sup>	6233 cm <sup>3</sup>
kW (PS) bei 1/min	331 (450)/5900	537 (730)/5100
Literleistung	70 PS/Liter	117 PS/Liter
Nm bei 1/min	662/3800	1100/2100 (abgeregelt)
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad
Getriebe	4-Gang-Automatik	5-Gang-Automatik
Bremsen vorn	330 mm/innenbel./genutet	375 mm/innenbel./genutet
Bremsen hinten	280 mm/innenbel.	355 mm/innenbel./gelocht
Radgröße vorn / hinten	9,5J x 18 / 10J x 18	8,5J x 19 / 9,5J x 19
Reifen vorn / hinten	245/40 R 18 / 285/35 R 18	255/35 R 19 / 285/30 R 19
Reifentyp	Yokohama Advan Sport	Yokohama Advan Sport
Länge/Breite/Höhe	4750/1796/1390 mm	4818/1822/1400 mm
Radstand	2800 mm	2854 mm
Leergewicht/Zuladung	1710 kg/450 kg	2000 kg/360 kg
Leistungsgewicht	3,8 kg/PS	2,7 kg/PS
Tankinhalt	90 l	80 l
EU-Normverbrauch 0 auf 100 km	ca. 16,5 l Super	16,3 l Super Plus
Beschleunigung von 0–100 km/h	5,2 s	4,2 s
Höchstgeschwindigkeit	285 km/h	350 km/h (abgeregelt)
<b>Serienfahrzeug ohne Extras</b>	<b>189 000 Mark</b>	<b>365 249 Euro</b>

\*Herstellangaben



**1998** ZWEIFTELSTELLE In Kalifornien öffnet Brabus North America seine Pforten



**1999** GANZ OBEN Mit Anbau zum Superlativ: größter „Tuner“ der Welt



**1999** AUFGESTOCKT Chrysler-Veredelung unter dem Label „Startech“



**Lautsprecher und Leisetreter:** Die vier Endrohre des E V12 S singen das Lied von der Leistung. Der alte E bläst auf seinem Serien-Auspuff eine recht verhaltene Melodie. Die beinhaltet trotzdem ein unverkennbares V8-Räuspren



**Alte Sachlichkeit:** Tief in den bequemen Sitzen ruhend, vergisst der Fahrer die Außenwelt, blickt verloren auf die Holzvertiefung und denkt über den Kauf eines Hauses auf dem Land nach



**Neuer Schick:** Spätestens der Blick auf den Tacho erinnert an die Schnelligkeit der modernen Zeit. Uppiger Carbon-Schmuck verweist auf die Leichtigkeit des Seins



mit Alcantara. Wer auf den Tacho blickt, kratzt sich nachdenklich am Kopf: Will die Zeiger 300 am Ende der Skala doch gar nicht zur schlichten Behaglichkeit passen, die das grandiose Interieur ausstrahlt.

Erst unter der Haube packt Brabus den Hammer aus. Aufdröhnliche Ehrfurcht vorm legendären V8! Fehlansätze. 1993 ist das Aggregat schon im Seriennriment Siate of the Art: Vierventiltechnik, kompakte Fremtmanne, Nockenwellenverstellung. Viel wichtiger für den Tuner: die tipprige Dimensionierung aller Bauteile – viel Fleisch für den Tuner um, schließt fein, installiert neu und bohrt auf. Resultat: rechenverdrängte 6,4 Liter Hubraum – in der Typbezeichnung von Brabus auf 6,5 Liter gerundet.

Hat der Motor sein Fett weg, darf er wieder im Vorderwagen Platz

**Mehr Infos zum Brabus E V12:**  
[die MEERARCHIV](#)  
**200443020ab**

Wie der sein würde in der Hand? Von der auf Seite 4 nehmen. Seine neuen Interieur trägt er mit Stolz zur Schau. Darf er dank ihrer doch mit 450 PS und 602 Newtonmetern protzen.

Das Schicksal seines neuzeitlichen V8-Bruders im aktuellen E V12 S (Brabus E 500) macht ihm erspart. Der machte sich eben noch Hoffnung auf eine tragende Rolle, da ward er schon als Allentui geschickt. Gradlos abserviert und angetanzt gegen einen Zeitlinder. Dessen Vorzüge sind schwer von der Hand zu weisen: In der aktuellsten Ausbaustufe leistet das phänomenale Biturbo-Aggregat 730 PS. Neben etlichen anderen Maßnahmen veranwaltet effizientere Lader die neue Fracht und Herrlichkeit. Voll in Fahrt drüsten sie die E-Klasse nach vorn wie einst Boris Becker den Tennisball.

Da kann der Uralt nicht mithalten. Will er aber auch gar nicht. Er bedient sich seiner 450 PS mit Bedacht. Fühlt ihm der Pilot je



**11987** **NEU** Besteller auf dem Prüfstand – 3,6-Liter Sechszylinder mit 245 PS

**11992** **100 BLEICH** Der erste getunte V12 von Brabus – 6,9 Liter Hubraum, 500 PS

**11994** **FELGENBLAU** Brabus wird Regal-Werkstauer – der EB110 Reggt trotzte

**11995** **LEICHTER KOST** Erste Kohlenfaser-Bremse vom Tuner – mit 30 000 Mark zu teuer

**11995** **LÄNGE LAUFT** Gestreckte S-Klasse – 59 Zentimeter länger als die Serie

**11996** **1400 UNTERS** Gegenüber High-End V12: 7,3 Liter Hubraum, 542 PS