

vdh-Archiv

Die Preiswerten

Sieben Autos um
10 000 Mark:

Alfasud
Citroen GS Special
Fiat 128 CL
Ford Escort 1.3
Opel Kadett
Simca 1100 LE
VW Golf

Neuer Renault 18— Fahrbericht



Mercedes 280 E mit 205 PS—Test



Porsche 928 mit Automatik— Test



extra Auto und Gel
Aktien · Versicherung
Steuern

Opel Ascona

Die besten Reifen
für Ihr Auto

Sternschnuppe

Kleiner Mercedes mit 205 PS und modifiziertem Fahrwerk.

Unser Ziel war klar", umreißt Hans-Werner Aufrecht, der Eigentümer der Mercedes-Tuning-schmiede AMG* im schwäbischen Affalterbach, sein Tun: „Wir wollten einen kleinen Mercedes bauen, der so gut geht wie ein BMW 733 i.“

Das gesteckte Ziel, dies darf vorweggenommen werden,

* AMG: Initialen der Firmengründer Hans-Werner Aufrecht, Erhard Melcher und des ehemaligen Firmensitzes Großaspach.

wurde erreicht. Denn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 209,3 km/h kam der Mercedes 280 E von AMG genau auf den Wert der schnellsten BMW-Limousine (siehe Test BMW 728, 730, 733 i, Heft 20/1977).

Und in der Beschleunigung darf der Schwaben-Streich gar leichte Vorteile für sich verbuchen: Immerhin vergehen bei ihm statt 8,7 s (733 i) nur 8,4 s, bis 100 km/h erreicht sind. Den Kilometer

mit stehendem Start absolviert der AMG-Mercedes in 29,4 s, der BMW 733 i braucht dazu 30,0 s, und ein schlichter Serien-280 E fällt noch deutlicher zurück (siehe Vergleichstabelle).

„Dabei“, untertreibt Hans-Werner Aufrecht schwäbisch-verschmitzt, „haben wir lediglich jenen technischen Sollzustand hergestellt, den der Konstrukteur ursprünglich vorsah, und den Motor mit geringeren Toleranzen

zusammengebaut, als sich dies am Großserien-Fließband machen läßt.“

Ganz so zurückhaltend ging der Schwabe indes nicht zu Werke, was nicht zuletzt der Preis für die im Testwagen erzielte Leistungssteigerung um 28 PS (20,6 kW) dokumentiert: Bei 3304 Mark für die sogenannte Tuning-Stufe 2 (AMG bietet daneben auch 15 PS- und 45 PS-Stufen an) kostet jedes der Mehr-PS 118 Mark. ➤



Der Frontspoiler unter der vorderen Stoßstange wurde von AMG selbst entwickelt

Fotos: Seufert

12 Renault Modelle in zahlreichen Versionen.

Die Familiären:



Renault 4. 25 kW (34 PS), 845 ccm.



Renault 6. 25 bzw. 33 kW (34 und 45 PS), 845 ccm und 1,1 l.



Renault 12. Von 37 bis 44 kW (50 bis 60 PS), 1,3 l.



Renault 14. Das Raum-Fahrzeug. 42 kW (57 PS), 1,3 l.



Renault 16. Von 48 bis 66 kW (65 bis 90 PS), 1,6 und 1,7 l.

Die Sportlichen:



Renault 5. Von 26 bis 68 kW (36 bis 93 PS), 845 ccm bis 1,4 l.



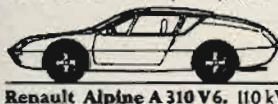
Renault Rodéo. 25 bzw. 33 kW (34 und 45 PS), 845 ccm und 1,1 l.



Renault 15. 44 kW (60 PS), 1,3 l.



Renault 17. 72 kW (98 PS), 1,7 l.



Renault Alpine A 310 V6. 110 kW (150 PS), 2,7 l.

Die Großen:



Renault 20. TL und GTL: 71 kW (96 PS), 1,7 l. TS: 80 kW (109 PS), 2-Liter.



Renault 30 TS V6. 92 kW (125 PS), 2,7 l.

Test

Mercedes 280E / AMG

Für diesen durchaus branchenüblichen Obulus nehmen sich Aufrecht und seine 15 Mann-Crew vor allem des Zylinderkopfes an, wobei seine Brennräume einheitlich ausgelitert und die Bereiche um die Ventilöffnungen kegelförmig ausgefräst werden. Die Verdichtung erhöht sich durch Abtragen an den Kopfflächen von 8,7 : 1 auf knapp 9 : 1.

Weiter steuern zwei „schärfere“ AMG-Nockenwellen über erleichterte und zudem polierte Schlepphebel gleichfalls polierte Ein- und Auslassventile mit abgerundeten Kanten, deren Sitzbreite verkleinert wurde.

Auch im Saugrohr und dem Auspuffkrümmer sorgte die Pollerfräse für strömungsgünstigere und widerstandsärmere Innenflächen, während die Bosch-Einspritzanlage (K-Jetronic) und der Auspuff serienmäßig verblieben.

Dennoch verraten nicht nur an der Karosserie angebrachte AMG-Zeichen, etwas halbstarke wirkende Dekorstreifen und der wohlgeformte Frontspoiler unter der vorderen Stoßstange den Kuraufenthalt des Mercedes in Affalterbach.

Vielmehr tönt der getunte 280E gegenüber seiner Ausgangsbasis auch hörbar kräftiger, wobei sich helles Ansaugtrompeten und sonores Auspuffbrabbeln zu einer Geräuschkulisse verbinden, die ambitionierte Piloten nicht nur aus Freude am Vortrieb zum „Aufdrehen“ drängt.

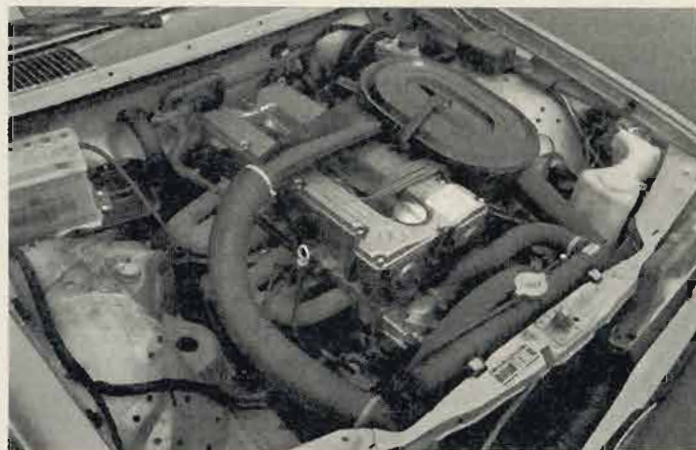
Daß der um zügiges Vorankommen bemühte Fahrer ohnehin zumeist im Drehzahlbereich jener eindrucksvollen akustischen Unternehmung – nämlich zwischen 4000/min und 6500/min –

agiert, hat indes einen zweiten, weitaus triftigeren Grund.

Denn obwohl Tuner Aufrecht danach trachtete, nicht nur die Maximalleistung, sondern auch die Elastizität zu verbessern, übernahm sein 205 PS-Aggregat die grund-

sätzliche Schwäche des Serien-2,8 Liters von Mercedes: Auch er bietet bei niedrigen Drehzahlen vergleichsweise wenig Durchzug und animiert somit zu eifrigem Gebrauch des Schalthebels.

Im AMG-Mercedes stehen dabei fünf Gänge zur Wahl,



Äußerlich gleicht das AMG-Triebwerk dem Serienmotor



Leichtmetallräder mit 205/70 VR 14-Gürtelreifen



Stoffbezogene Sportsitze und Lederlenkrad im Cockpit

denn Hans-Werner Aufrecht bietet das Fünfgang-Getriebe des alten 280 (Typ 114) im Gegensatz zum Untertürkheimer Hersteller auch in der neuen Modellreihe 123 an.

Gleichwohl kann man sich die 3250 Mark-Investition für das aufwendigere Räderwerk guten Gewissens ersparen, bringt dieses doch weder in seiner Schaltbarkeit noch in der Abstufung Vorteile.

Die Gangstufen lassen sich vielmehr deutlich hakeliger einlegen als beim Viergang-Getriebe. Und die Übersetzungsverhältnisse scheinen mit den zu kurz übersetzten ersten beiden Gängen sowie dem allzu großen Drehzahl-sprung zwischen Fahrstufe zwei und drei eher auf die Bedürfnisse von Wohnwa-

gen-Ziehern, denn auf die Wünsche sportlicher Piloten abgestimmt.

Dies hat unter anderem zur Folge, daß die Höchstgeschwindigkeit im vierten Gang erzielt wird, während sich der AMG-280 E im ober-

sten Gang nur zu 206,9 km/h herbeiläßt. Ein Manko, welches Aufrecht dazu veranlaßt, künftig besser abgestufte Getrag-Fünfganggetriebe anzubieten, die indes mit 3600 Mark einschließlich Einbau eine nochmals höhere Investition verlangen.

Bis es soweit ist, tun AMG-Freunde besser daran, das von Aufrecht lieferbare Sperrdifferential zu ordern, welches mangels werkseitigen Angebotes ebenfalls nachträglich und für 1848 Mark auch entsprechend teuer installiert werden muß.

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	Mercedes-Benz 280 E AMG	Mercedes-Benz 280 E	BMW 733 i Alpina	BMW 733 i	Porsche 911 SC
Hubraum cm ³	2746	2746	3210	3210	2993
Leistung kW (PS) bei 1/min	151 (205) 6300	130 (177) 6000	177 (240) 6000	145 (197) 5500	132 (180) 5500
Testverbrauch L/100 km	19,7 S	16,1 S	17,8 S	16,3 S	18,2 N
Preis DM	41 895,-	28 370,-	48 900,-	38 948,-	41 850,-
Beschleunigung in s					
0- 60 km/h	3,7	4,1	3,5	4,3	2,9
0- 80 km/h	5,7	6,4	5,6	6,2	4,8
0-100 km/h	8,4	9,5	7,8	8,7	6,7
0-120 km/h	12,0	13,5	10,7	12,3	9,5
0-140 km/h	16,0	18,7	14,1	16,8	12,6
0-160 km/h	22,5	27,2	19,2	24,1	17,1
0-180 km/h	33,1	-	25,5	34,5	23,3
1 km mit stehendem Start	29,4	31,1	28,3	30,0	27,1
Höchstgeschwindigkeit km/h	209,3	200,6	227,6	209,3	223,6

Der 3,0 Liter von Rémy Martin. DM 235.-a.W.*



Die 3,0-Liter-Flasche erhalten Sie zusammen mit einem Ausgießgestell und einem Ausgießer im Handel oder direkt von SCHNEIDER-IMPORT, Postfach, 6530 Bingen/Rhein.

Falls Sie auf das Ausgießgestell verzichten wollen, ermäßigt sich der Preis um DM 49,-*.

Rémy Martin - Fine Champagne Cognac V.S.O.P.

Das Prädikat exklusiv für den Cognac, der seine Herkunft aus dem engbegrenzten Gebiet der Champagne de Cognac nachweisen kann. Daher darf jede Flasche Rémy Martin diese Karte tragen.



* Unverbindliche Preisempfehlung

Die Sperre vermag jedoch das ohnehin wohlgelungene AMG-Sportfahrwerk weiter zu perfektionieren.

Denn der schwäbische Mercedes-Tuner erzielte mit vergleichsweise einfachen Mitteln — Tieferlegen des

Aufbaus um drei Zentimeter, negativer Sturz an Vorder- und Hinterachse, straffere Stoßdämpfer, sowie breitere Felgen (6,5 J x 14 statt 6 J x 14) und Reifen (205/70 VR 14 statt 195/70 HR 14) — ein Fahrverhalten, das in fast idealer Weise enormes Fahr-

vergnügen mit äußerster Gutmütigkeit selbst bei extrem zügiger Fahrweise vereint.

Dabei setzt sich die gewichtige Limousine in schnell durchteilten Kurven schon beim Einlenken satt auf ihre

Hinterhand und vollführt fortan nur geringste Vertikalbewegungen.

Zugleich bleibt es dem Fahrer und dessen Umgang mit dem Gaspedal überlassen, ob er wie auf Schienen neutral um Ecken rollen, oder ob er lieber die Fahrtrichtung durch die Seitenscheibe anpeilen will.

Der AMG-Mercedes macht gerade Letzteres zum Genuß ohne Reue, weil er selbst bei forciertem Fahren beispielhaft beherrschbar bleibt und auch dann nicht zu Drehern neigt, wenn diese vom Fahrer provoziert werden.

Naturgemäß müssen solche Qualitäten mit Fahrkomfort-Einbußen erkauft werden, doch sind diese lediglich bei langsamer Fahrt spürbar:



Der Aufbau des AMG-Mercedes wurde um drei Zentimeter tiefer gelegt



Speziell auf kurzen Bodenwellen und Querfugen neigt der schwäbische Sport-Mercedes dann verstärkt zum Stuckern. Er wartet aber andererseits mit einem angenehmen, fast an den Serienstandard erinnernden Schnellfahrkomfort auf. Erfreulicherweise sind sämtliche Fahrwerksmodifikationen im Rahmen eines Musterberichtes TÜV-abgenommen.

Auf dem Motorsektor bemühte sich die Firma AMG nach Jahren TÜV-widrigen Treibens ebenfalls um mehr Legalität. „Daimler-Benz“, erklärt Hans-Werner Aufrecht seinen im Vergleich zu anderen Tuning-Kollegen späten Gang zur ordnungsgemäßen Absegnung seiner Aktivitäten durch den TÜV, „untersagt Tuning an seinen Produkten heute nicht mehr ausdrücklich und gibt uns

damit die Möglichkeit, beim TÜV eigene Gutachten erstellen zu lassen.“

Die 205 PS des Testwagens lassen sich dementsprechend in die Fahrzeug-Papiere eintragen, wie das Gesetz es befiehlt. Ein Argument, das die Fahrt nach Affalterbach für Freunde gut motorisierter Automobile auch in Deutschland interessanter macht.

Dabei rekrutieren sich jene drei bis vier Fans pro Woche, die für einen getunten Mercedes 280 E immerhin rund 42 000 Mark ausgeben, nur zu einem kleinen Teil aus Mercedes-Stammfahrern. Aufrecht: „Für unsere Autos interessieren sich vor allem Porsche- und BMW-Piloten, die bei einem Mercedes suchen, was sie bei BMW und Porsche nicht finden.“ *cdt*

Technische Daten und Meßwerte

Mercedes 280 E/AMG

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 86,0 x 78,8 mm, Hubraum 2746 cm³, Verdichtungsverhältnis 8,8 : 1, Leistung 151 kW (205 PS) bei 6300/min, spezifische Leistung 55,0 kW/L (74,7 PS/L), maximales Drehmoment 247 Nm bei 4900/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6300/min) 16,5 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 2600/min) 6,8 m/s, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen, Antrieb über Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlsystem-Inhalt 10,0 L, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromfilter, Ölkühler, Ölinhalt Motor 6 L, mechanische Kraftstoffeinspritzung (Bosch K-Jetronic), elektrische Benzinpumpe, 80 L-Kraftstofftank über der Hinterachse, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterrad-Antrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,96 (14,02), II. 2,34 (8,28), III. 1,43 (5,06), IV. 1,0 (3,54), V. 0,875 (3,10), R. 3,66 (13,0), Achsantrieb 3,54:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 38,3 km/h.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Doppel-Querlenkern, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, vorn und hinten Schraubenfedern und Gummi-Zusatzfedern, vorn und hinten Blastein-Gasdruck-Stoßdämpfer, vorn und hinten Stabilisator, Servolenkung, hydraulische Zweikreisbremse, Bremskraftverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), mechanische Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Leichtmetallräder 6,5 J x 14, Gürtelreifen Michelin XWX 205/70 VR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2795 mm, Spur 1488/1446 mm, Außenmaße 4725 x 1786 x 1438 mm, Innenbreite vorn 1455 mm, hinten 1460 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 940 mm,

hinten 890 mm, Sitztiefe vorn 520 mm, hinten 460 mm, Knieraum hinten 80–400 mm, Normknieaum 220 mm, Wendekreis links 11,3 m, rechts 11,0 m, 3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 448 Liter.

GEWICHTE

Leergewicht (vollgetankt) 1620 kg, davon Vorderachse 890 kg, Hinterachse 730 kg, Gewichtsverteilung 54,9:45,1, zulässiges Gesamtgewicht 1980 kg, Zuladung 360 kg, Personenindexzahl 4,2, Leistungsgewicht (vollgetankt) 93,2 kW/t (7,9 kg/PS), bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 77,0 kW/t (9,6 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit im IV. Gang (6200/min) 209,3 km/h
im V. Gang (5400/min) 206,9 km/h
Beschleunigung siehe Vergleichstabelle.
Elastizität (im IV. Gang) im V. Gang
40– 60 km/h (6,2) 7,8 s
40– 80 km/h (13,1) 16,5 s
40–100 km/h (20,1) 26,5 s
40–120 km/h (26,8) 36,7 s
40–140 km/h (34,2) 48,5 s

40–160 km/h (42,5) 62,6 s
1 km ab 40 km/h (37,4) 41,2 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand 59 Phon (dBA)
Bei 50 km/h 64 Phon (dBA)
Bei 80 km/h 66 Phon (dBA)
Bei 100 km/h 74 Phon (dBA)
Bei 120 km/h 72 Phon (dBA)
Bei 130 km/h 73 Phon (dBA)
Bei 140 km/h 74 Phon (dBA)
Bei 160 km/h 77 Phon (dBA)
Bei 180 km/h 80 Phon (dBA)
Bei 200 km/h 82 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin
Testverbrauch 19,7 L/100 km

WARTUNG

Inspektion alle 15 000 km
Ölwechsel alle 7 500 km

RICHTPREIS

Mercedes-Benz 280 E AMG DM 41 895,-
Hersteller: Daimler-Benz AG, Postfach, 7000 Stuttgart 60.
Tuner: AMG GmbH, Mercedesstraße 1, 7151 Affalterbach.

