





Luzifer lockt

Test Mercedes 500 SEC AMG

Spitzenmodell des
Mercedes-Tuning-Betriebs mit Vierventil-
Achtzylinder.

Von Klaus Westrup

Der Anruf kam aus Chicago. „Erhard, kannst du mir des mache?“ fragte die Stimme von AMG-Boß Hans-Werner Aufrecht per Tiefseekabel ins 6 000 Kilometer weit entfernte 2 942 Seelen-Dorf Burgstetten, wo Erhard Melcher, einst offizielles M im Firmennamen, inzwischen nur noch geistiger Zulieferant in Sachen bewegte Teile, den Hörer abnahm. Ja, er konnte. Vierventiler hatten ihn schon immer beschäftigt. Und warum eigentlich nicht für einen Mercedes?

Was sich der beziehungsreich in der Daimlerstraße eins des württembergischen Affalterbach residierende AMG-Aufrecht anlässlich eines Chicagoer Autosalons überlegt hatte, nahm unter Melchers geistigen Fittichen verhältnismäßig schnell Gestalt an. Gut anderthalb Jahre nach dem telefonisch überbrachten Ansinnen lief der erste Mercedes V8 mit Vierventil-Zylinderkopf auf dem AMG-Motorenprüfstand – vorläufiges Ende einer Reihe von Zwängen, die von den Einbaumaßen bis zu Lunker-Problemen mit der Gießerei reichten. Melcher ist stolz darauf, daß er denselben Ventilwinkel wie beim Porsche Formel 1-Motor verwirklichen konnte (zwei mal 15 Grad), er gab Obacht, daß die Leistung des Viernockenwellen-Triebwerks im unteren Drehzahlbereich ge-

Fotos: Seufert

Test Mercedes 500 SEC AMG

halten wurde, und er lehnte den einst ebenfalls in die Diskussion gebrachten Turbo rundweg ab. Seine detaillierteren Vierventilstudien, die noch vor den ersten Skizzen lagen, betrafen den BMW Formel 2-Vierzylinder und ein recht erfolgreiches Motorrad-Triebwerk, nämlich den Vierventiler der Honda-Einzylinder namens 500 XL.

Hydrostößel sind, wie Firmenchef Aufrecht erklärt, für die Zukunft geplant, und 200 bis 250 Motoren sollen pro Jahr entstehen – die überwiegende Mehrzahl für Coupé und Limousine, aber denkbar sind auch andere Verwendungszwecke: für den Offshore-Bootsbau und im Sport für die Gruppe C. An eine weitere Transplantation der neuen Leichtmetall-Maschine in andere Mercedes-Modelle ist nicht gedacht. Machbar, so sagt der Herr über 95 Tuning-Werker, die einen Jahres-Umsatz von 40 Millionen Mark bewirken, sei zwar fast alles, aber man wolle es so gut sein lassen.

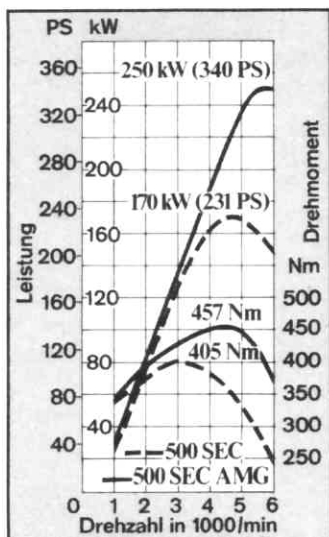
Der Testwagen, in den offiziellen AMG-Unterlagen noch

„motor- und getriebeseitig als Vorserien-Fahrzeug“ deklariert, war die sogenannte Breitversion des 500 SEC, die sich – vom Motorumbau einmal abgesehen – eine ganze Reihe von Modifikationen gefallen lassen mußte. Am auffälligsten sind die Kotflügelverbreiterungen aus Kunststoff vorne und hinten (Verbreiterungen aus Stahlblech befinden sich in Vorbereitung), und wenn man schon beim Beschreiben der

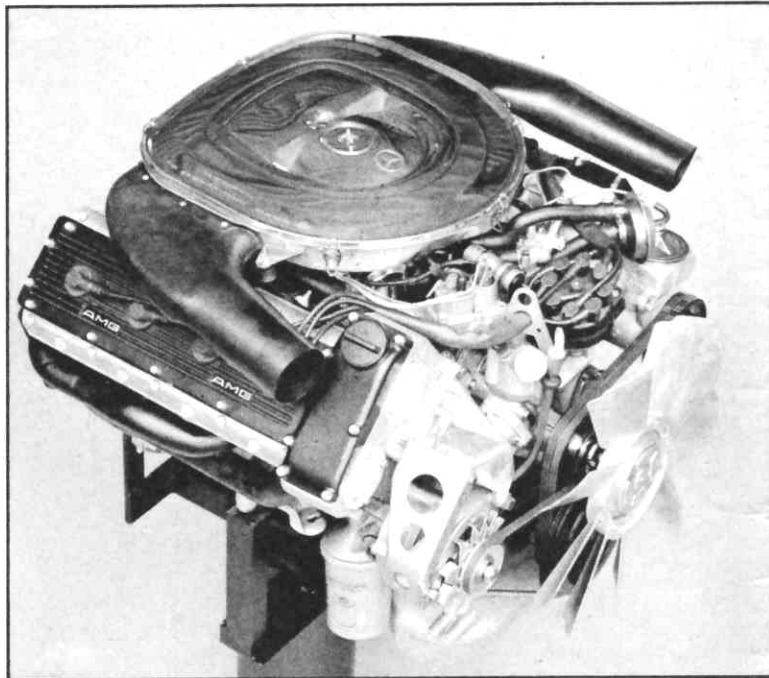
Aufplasterung ist, darf man auch Seitenschweller, Frontspoiler, Heckspoiler und Heckschürze nicht vergessen. Dies alles dient zu einem Teil dazu, Neun-Zoll-Felgen vorne (Reifen: 245/45 VR 16) und Zehn-Zoll-Felgen hinten (265/50 VR 16) unterbringen zu können. Der Luftwiderstandsbeiwert konnte mit 0,35 in etwa gehalten werden; insgesamt hat die Breitversion jedoch mehr Mühe als die Basis mit dem selbst

erzeugten Wind, weil die Stirnfläche um rund neun Prozent zunahm. Kleiner Trost für den Tuning-Freund: Der Hinterachs-Auftrieb wurde um nicht weniger als 93 Prozent reduziert.

Man kann es gebrauchen, denn der AMG-Mercedes zählt zu den Schnellen im Lande. 259 km/h erreicht kaum einer, und wenn man nun die Worte aus der Mottenkiste des Auto-



Leistungs- und Drehmomentkurven zeigen, daß der Vierventiler gut im Futter steht



Journalismus bemühte, dann wäre es höchste Zeit darauf hinzuweisen, daß das breite schwarze Ungetüm wirklich keine „Gegner“ kennt – es sei denn, man geriete zufällig ins Vortraining von Le Mans. Aber selbst da würde man auf der berühmten Hunaudières-Geraden keine schlechte Figur abgeben.

Was solche Tempi auf den zu-meist gut gefüllten deutschen

Vorzüge

- Hohe Fahrleistungen
- Gleichmäßige Leistungsentfaltung
- Exakt schaltbares Fünfgang-Getriebe
- Geringe Windgeräusche

Nachteile

- Schlechter Langsamfahrkomfort
- Schlecht schließende Türen
- Unregelmäßiger Leerlauf

Autobahnen zu suchen haben, ist schon eine andere Frage. Immerhin aber ist dem AMG-Mercedes per Motor-Charakteristik eine Wesensart mit auf die Piste gegeben, die auch ein Fahren mit normalen Geschwindigkeiten nicht nur unter Zwang möglich macht. Der Verzicht auf den Turbolader war sicher auch in diesem Sinne eine richtige Entscheidung, denn man hat es so mit einem ganz lammfromm die Leistungskurve hinaufstetzenden V8 zu tun, der unten herum nicht überwältigend, in der Mitte stramm und kurz vor Erreichen des Drehzahl-Limits von 6000 Touren vehement zur Sache geht. Nicht weniger als 340 Pferdestärken (250 kW) werden bei 5750 Umdrehungen

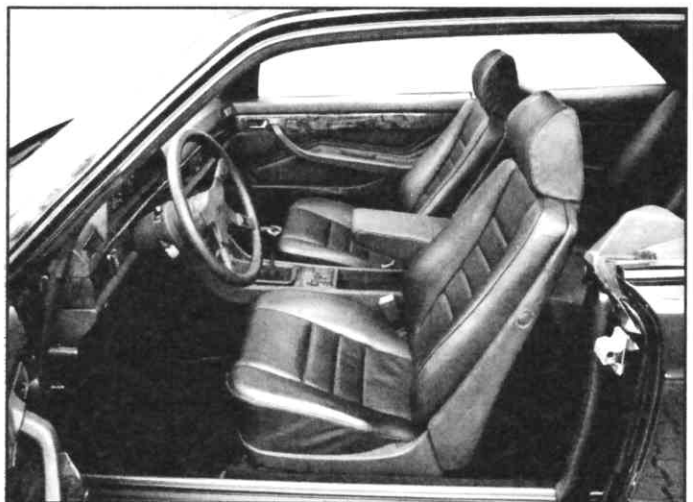
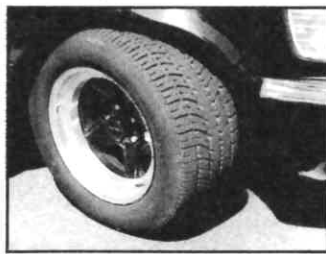
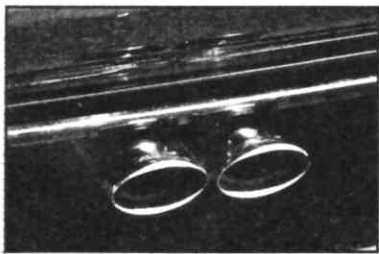
AMG-Extras: Doppelrohr-Auspuff, Neunzöller vorne und Ganzleder-Ausstattung im Interieur

ausgewiesen, eine Menge Holz selbst für die 1756 Kilogramm, die der Testwagen auf die Waage brachte, und das maximale Drehmoment ist ebenfalls nicht von Pappe: 457 Newtonmeter bei 4500 Touren. Dies alles wurde im Falle des Testwagens per Fünfgang-Schaltgetriebe den Verhältnissen angepaßt, und siehe da, es ging sehr ordentlich. Gut, die Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h, in den Köpfen der Tuningbranche vielfach als ausschließliches Synonym für Fahrfreude gewertet, ist mit einem Wert von knapp unter sieben Sekunden gar nicht so eindrucksvoll.

Aber, so muß man hier auch sagen, was sind für ein Auto dieser Leistungsklasse schon 100? Man ist schließlich immer noch im zweiten Gang des leicht und exakt schaltbaren Getrag-Getriebes, das gut gestuft ist und Tempo-Bereiche erschließt, die zumindest für Au-

to-Stammtisch-Gespräche gut sind. Dritter bis 184, Vierter bis 225. Und ehe wir es vergessen: Der Tacho, signiert von Prinz Nawaf bin Saud bin Abdul Azis, AMG-Vertreter in Saudi-Arabien, geht bis 300.

Recht eindrucksvoll sind auch die Geräusche, die das Auto von sich gibt. Zunächst einmal ist zu loben, daß die doch erheblich veränderte Karosse auch bei hohen Geschwindigkeiten kaum Windgeräusche verursacht und aus diesem Grund dem Triebwerk das akustische Feld weitgehend überläßt. Es ist, ganz im Gegensatz zum Serienmotor im 500 SEC, noch wahrhaftiger V8-Klang, der hier aus dem Doppelrohr pustet, mechanisch erstaunlich leise, was gerade das Ohr des Zylinderkopf-Schöpfers angenehm überraschte. Bei hoher Drehzahl und voller Last dann ein eher zorniges, immer noch ein wenig unregelmäßig klin-



Test Mercedes 500 SEC AMG

gendes Stakkato, keine Zweifel daran lassend, daß dieses Auto viel mehr Platz braucht, als es normalerweise zur Verfügung hat.

Aber, wie gesagt, es geht auch anders. Ab 800 Umdrehungen läßt sich der mit einem etwas unruhigen Leerlauf arbeitende V8 in den unteren Gängen hochbeschleunigen, und wer des Schaltens müde ist, muß

Armaturen: keine Veränderung der Funktionalität



wirklich nur das Nötigste machen. Auch auf der Autobahn kann der AMG notfalls fast ausschließlich im großen Gang gefahren werden.

Daß man hier auf einen sehr guten Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten setzen darf, ist sicher beruhigend, ebenso wie die Tatsache, daß die Fahrwerksmodifikationen den guten Grund-Komfort dieses Mercedes-Modells nicht einschneidend verändert haben. Der Langsamfahrkomfort ist, je nach Reifenfabrikat, durch Poltern auf Quertufen und kleinen Unebenheiten getrübt – insgesamt jedoch kann, im Verein mit den geringen Windgeräuschen, mit einem befriedigenden Fahrkomfort gerechnet werden.

In Kurven läßt sich die hohe Leistung erstaunlich gut auf den Boden bringen, wobei der AMG-Mercedes ein insgesamt gutmütiges Verhalten an den Tag legt. Bei Nässe ist Vorsicht angesagt – was Wunder bei diesem Reifenformat und den erwähnten Bärenkräften. Auch die Bremsen, bei schnellen Autos doch immer wieder einmal ein Thema, zeigten sich, obwohl völlig serienmäßig, bei vorausschauender Fahrweise von den Pressionen weitgehend unbeeindruckt.

Das läßt sich von den Menschen, die den Preis für dieses Auto vernennen, allerdings nur in Ausnahme-Fällen sagen. Wer sich von dem mit Büffelleder ausgestatteten Luzifer locken läßt, muß fast 225 000 Mark locker machen – der Vierventiler allein kostet schon 35 000 Mark. Doch so teuer das hierzulande auch erscheinen mag – in anderen Teilen dieser Welt ist man da nicht so kleinlich. Dies gilt besonders für Saudi-Arabien, einen der wichtigsten Exportmärkte der Affalterbacher Tuning-Truppe. Hier ist der AMG-Mercedes nichts anderes als leichtverdiente Seelenmassage für gelangweilte Wüstensöhne. Der Koran hat nichts dagegen.

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	Mercedes-AMG 500 SEC	Mercedes 500 SEC	Aston Martin Vantage	BMW Alpina B7 Turbo Coupé	Jaguar XJ-S H.E.
Motorbauart/Zylinderzahl	V/8 ¹⁾	V/8	V/8	R/6 ²⁾	V/12
Hubraum cm ³	4973	4973	5340	3430	5307
Bohrung × Hub mm	96,5 × 85,0	96,5 × 85,0	110,0 × 85,0	92,0 × 86,0	90,0 × 70,0
Leistung kW(PS) bei 1/min	250(340) 5750	170(231) 4750	279(380) 6000	243(330) 5800	217(295) 5500
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	457 bei 4500	405 bei 3000	– ³⁾	512 bei 3000	427 bei 4000
Verdichtungsverhältnis	9,8:1	9,2:1	9,0:1	8,0:1	12,5:1
Art der Ventilsteuerung	2 ohc ³⁾	ohc	2 ohc	ohc	ohc
Gemischaufbereitung	mech.Einspritzung Bosch	mech.Einspritzung Bosch	vier Fallstrom-Doppelvergaser Weber	elektr.Einspritzung Bosch	elektr.Einspritzung Bosch
Kraftübertragung	Fünfganggetriebe	Viergang-Automatik	Fünfganggetriebe	Fünfganggetriebe	Dreigang-Automatik
Beschleunigung in s					
0–60 km/h	3,5	4,0	2,9	3,4	4,1
0–80 km/h	5,0	5,8	4,4	4,6	5,7
0–100 km/h	6,8	8,0	6,1	6,1	7,7
0–120 km/h	9,2	11,2	8,1	7,6	10,2
0–140 km/h	12,2	15,4	10,7	10,1	13,2
0–160 km/h	15,7	20,5	13,7	12,6	17,2
0–180 km/h	21,0	27,4	17,4	15,9	22,2
0–200 km/h	28,0	41,5	23,3	21,0	29,3
1 km mit stehendem Start	26,8	28,9	25,5	25,2	27,5
Elastizität in s					
40–100 km/h	(IV.Gang)13,3	5,5 ⁵⁾	(IV.Gang)10,6	(IV.Gang)13,5	5,3 ⁵⁾
60–120 km/h	(V.Gang)17,8	7,2 ⁵⁾	(V.Gang)12,8	(V.Gang)16,0	6,1 ⁵⁾
Höchstgeschwindigk. km/h	(V.Gang)259	(IV.Gang)231	(V.Gang)267	(V.Gang)270	(III.Gang)243
Normverbrauch nach DIN 70 030 in L/100 km					
Bei 90 km/h	Super 10,0	Super 9,1	Super – ⁴⁾	Super 8,5	Super 10,0
Bei 120 km/h	12,0	11,4	– ⁴⁾	10,9	12,5
Stadtverkehr	16,5	15,2	– ⁴⁾	16,2	18,0
Testverbrauch L/100 km	18,7	15,7	24,2	17,7	19,1
Innengeräusch in dB(A)					
Bei 100 km/h	71	65	72	68	65
Bei 130 km/h	73	69	76	72	71
Bei 160 km/h	77	72	81	76	74
Bei 180 km/h	79	75	82	78	77
Bei 200 km/h	81	78	85	81	79
Preis DM	224 655,–	85 386,–	215 580,–	116 000,–	79 880,–

¹⁾V = V-Motor, ²⁾R = Reihomotor, ³⁾overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle, ⁴⁾vom Werk nicht angegeben.

⁵⁾Beschleunigung mit Kickdown

