

rallye racing

motormagazin

H5748EX
Serie: Der Weg
zum Rennfahrer

8. März 1978



Exklusiv

AMG-Mercedes: Nobel und schnell

Neue Autos:
Ford Capri 
Super-Fiat



Interview:
Warum der AvD
den Großen Preis
verkauft hat

Schlußreport:
 50.000 km
Dauertest
Opel Manta GT/E



**Gewinnen
Sie im
Rennsport-Toto**

FAHRBERICHT

AMG-Mercedes

280E 4.5



Feiner Automobilbau
vor feiner Architektur:

Der von der
schwäbischen Edel-
Tuningschmiede AMG
verwandelte Mercedes
entpuppt sich als
gediegener Wolf im
280 E-Schafspelz.
Mehr Sein als
Scheinen
ist die Devise.



Nobel-Re



nner

Fotos: Rüdiger Vogt

Ein Mercedes 280 E gilt gemeinhin nicht gerade als untermotorisiert. Die schwäbische Firma AMG, die sich mit dem Tunen von Fahrzeugen aus dem Hause Daimler Benz befaßt, klagt dennoch nicht über mangelnden Auftragseingang. rallye racing sah sich ein Top-Modell aus dieser Edelschmiede näher an: Den 280 E mit 4,5-Liter-Maschine.

Gemeinhin lassen sich die Besitzer von Limousinen der oberen Preis- und Leistungsklasse in zwei Haupt-Gruppen einordnen. Diejenigen, die mehr Wert auf Sportlichkeit legen, die kaufen sich dann in der Regel einen BMW. Wer dagegen sein Hauptaugenmerk auf Gediegenheit und Komfort legt, fährt üblicherweise einen Daimler-Benz.

Mercedes-Chauffeure, die ihrer keineswegs untermotorisierten Limousine dennoch ein paar Mehr-PS gönnen wollen oder auch Fahrwerk oder Innenraum aufgewertet haben möchten, finden bei Hans Werner Aufrecht, Inhaber der Firma AMG in 7151 Affalterbach (Württ.), ein offenes Ohr.

Er bietet ein umfangreiches Tuning-Programm für alle Sechs- und Achtzylinder-Motoren an, seine Kunden fahren auf nahezu allen Straßen der Welt, sei es in Südafrika, USA oder im Vorderen Orient. Die von AMG überarbeiteten Triebwerke genießen den Ruf hoher Standfestigkeit und problemloser Wartungsmöglichkeiten.

Neu im Programm ist die Transplantation des 4,5-Liter-Achtzylinder-V-Motors in die Karosserie der kleinen Limousinen (offizielle Modellbezeichnung W123).

Wir sahen uns den 280E, mit dem Aufrecht auf der Jochen-Rindt-Show in Essen im Dezember vergangenen Jahres wahre Menschentrauben an seinen Stand lockte und der zugleich eine umfassende Übersicht über

das AMG-Programm bietet, näher an.

Mattschwarze Eloxalteile anstelle serienmäßigen Chroms setzen sportliche Akzente auf der silbergrauen Karosserie. Die Kur, die man jedoch dem Fahrwerk angedeihen ließ, ist schlichtweg phantastisch, macht aus der sportlichen Limousine einen echten Sportwagen. Durch Kürzen der Federn liegt der Aufbau tiefer, die Räder haben leicht negativen Sturz. Aber was sind das für Räder! Die superbreiten BBS-Felgen haben die Dimension 7,5 (vorn) und 8,5 x 15 Zoll (hinten), die Pirelli-P7-Bereifung hat das Format 205 (vorn) und 225/50-15 (hinten). Diese Walzen quellen förmlich aus der Karosserie, und nur bei genauem Hinsehen erkennt man die dezent herausgearbeiteten Kotflügel. Das neue Mercedes-Leichtbau-Coupé inspirierte Meister Aufrecht wohl zu dem sauber integrierten Frontspoiler aus Kunststoff und der Lippe aus Polyurethanschaum auf dem Kofferraumdeckel: Aerodynamische Hilfen, die in dem Geschwindigkeitsbereich, in den der Ex-280er hineingewachsen ist, bestimmt von Nutzen sind.

Das neue Herz hat statt sechs Zylindern in Reihe nunmehr acht, die V-förmig angeordnet sind, und der Hubraum wuchs von 2746 ccm des 280E-Motors auf 4520 ccm des 450SE-Aggregats. Damit stieg die Motorleistung von 177 PS (130 kW) auf 217 PS (160 kW).

Die Triebwerks-Verpflanzung war nicht eben ein Kinderspiel, denn die Achtzylinder-

FAHRBERICHT

AMG-Mercedes

280E 4.5

der-Einheit ist zwar etwas kürzer, dafür aber wesentlich breiter als die sechs hintereinanderstehenden Zylinder. Deshalb mußten Lenkung und Hauptbremszylinder versetzt werden, Vorderachse nebst Federn sind wegen des höheren Gewichts verstärkt. Der große Motor ist etwa zwei Zentimeter tiefer eingebaut als das Serien-Pendant und sitzt zudem weiter in Richtung Wagenmitte, was natürlich eine bessere Gewichtsverteilung zur Folge hat.

Die Daimler-Benz AG rüstet die 450er-Modelle werksseitig mit Automatik-Getriebe aus. Um jedoch optimale Fahrleistungen zu erzielen, stattet Aufrecht den 280 E 4,5 mit einem ZF-Fünfgang-Getriebe aus, dessen voluminöses Gehäuse eine Verbreiterung des Innentunnels erforderlich macht. In Verbindung mit der serienmäßigen Hinterachse des 450SE dürfte dann die Beschleunigung von 0-100 km/h in weniger als sieben Sekunden abgeschlossen sein, die Höchstgeschwindigkeit soll deutlich über 245 km/h liegen.

245 km/h mit nur 217 PS? Verzeihung, beinahe hätten wir etwas vergessen. Das Achtzylinder-Aggregat wird – natürlich – noch ein wenig aufgepöppelt. Bis zu 40 Mehr-PS liegen im Bereich des Möglichen. Zum Zeitpunkt unserer Testfahrt erfolgte die Kraftübertragung leider noch über das Automatik-Getriebe und eine Hinterachse mit der längsten Übersetzung, die bei Mercedes erhältlich ist.

Begeistern konnte dafür die Straßenlage der breitspurigen Limousine. Wenngleich die Vorderräder schmaler sind als die hinteren, bauen sie aufgrund ihres negativen Sturzes so viel Seitenführung auf, daß bei vollem Kraftein-

satz eine leicht übersteuernde Fahrweise möglich ist. Ein 25prozentiges Sperrdifferential sorgt für nahezu verlustfreien Vortrieb unter allen Bedingungen. Dank der breiten Reifenauftragfläche läßt sich die über 1500 kg schwere Limousine erstaunlich schnell abbremsen, aufgrund innenbelüfteter vorderer Bremsscheiben sind keine Ermüdungserscheinungen festzustellen. Vier

Selten trägt der Schein so wie hier: Wenn der AMG-Mercedes bei 230 km/h noch kräftig zulegt, wird Porsche-Carrera-Piloten die Luft knapp (oben). Edel sind selbst die feinen Kotflügelverbreiterungen des Nobel-Renners (rechts).



Bilstein-Gasdruck-Stoßdämpfer sorgen für eine satte Straßenlage frei von Wank- und Schaukelbewegungen, ohne dabei den Komfort zu schmälern.

Der Innenraum strahlt eine gleichermaßen sportliche wie komfortable Atmosphäre aus. Die stark schalenförmig ausgebildeten Recaro-Sitze sind mit Original-Daimler-



herrlich griffigen und hübschen Ati-Leder-Lenkrad. Trotz der sehr umfangreichen und tiefgreifenden Tuning-Arbeiten hat der AMG-Mercedes 280E 4,5 seinen Ursprungs-Charakter bewahrt. Mehr noch, Aufrecht gelang es, die positiven Eigenschaften des Basisautos, als da sind Komfort, gute Fahrleistungen und sichere Straßenlage, weiter zu verbessern. Ohne dabei – und



Die kraftvolle Seitenlinie (oben) unterstreicht optisch die voluminöse Achtzylinder-Kraftquelle (rechts daneben). Ein ungewöhnliches Bild: Mercedes-Cockpit mit Schalen-sitzen und Lederlenkrad (links).

Benz-Velours bezogen und bieten ausgezeichnete Seitenführung. Sehr geschickt sind ein Drehzahlmesser und ein Ölthermometer in das Armaturenbrett integriert, das Serien-Volant wich einem

diese Tatsache kann nicht hoch genug bewertet werden – nachteilige Eigenschaften wie beispielsweise starke Geräuscentwicklung und geminderten Komfort zu akzeptieren, was leider von vielen anderen Tuningfirmen als unumgänglich hingestellt wird.

Daß Perfektion und Exklusivität ihren Preis hat, ist selbstverständlich. So verkörpert das hier vorgestellte Fahrzeug einen Wert von annähernd 100000 Mark. Viel, aber für den, der es sich leisten kann, nicht zu viel Geld für ein rundum erfreuliches und, dank des Sport-appeals, überaus attraktives Auto. **Bernd Renneisen**

Das kostet der AMG-Mercedes 280E 4,5

Preis des Basisautos
Daimler-Benz 280E 40000 Mark

getunter Motor 4,5 l	20500 Mark
Fünfgang-Getriebe	4000 Mark
Hinterachse	2000 Mark
Montage	
dieser Aggregate	15000 Mark
Breite Räder	3200 Mark

überarbeitete Bremsen	800 Mark
überarbeitetes Fahrwerk mit Gasdruck-Stoßdämpfern und Tieferlegen (inkl. Einbau)	1000 Mark

Schalensitze mit Original-Daimler-Bezug	2000 Mark
Frontspoiler (inkl. Lackierung und Montage)	550 Mark
eloxierte Chromteile	3000 Mark