

IAA
FRANKFURT 95



Sternschnuppe

TEST

Brabus C V8

Mercedes-Tuner Brabus rüstet die C-Klasse mit einem 408 PS starken Achtzylindermotor aus. Das Ergebnis: Fahrleistungen wie von einem anderen Stern.

Für 200 000 Mark kann man seinen Reichtum in einer S-Klasse zur Schau stellen oder die höchste Form des Understatements wählen: eine C-Klasse ohne Stern auf der Haube, aber mit 408 PS unter der Haube.

Auf den Stern muß der Käufer verzichten, weil der Hersteller dieses hohen C nicht

mehr Mercedes, sondern die Firma Brabus ist – so tiefgreifend waren die Änderungen des Bottroper Tuningbetriebs.

Die Umbauten ziehen sich beim Brabus C V8 tief in die technischen Eingeweide. Brabus-Entwicklungschef Ulrich Gauffrès – ehemals Motorenentwickler bei Mercedes –, der die Konstruktion des C V8 er-

arbeitet hat: „Wenn man bei einem Auto wie dem C 180 nicht nur den Hubraum um den Faktor drei vergrößert, sondern gleichzeitig mit dreifacher Leistung antritt, dann steht man in weiten Bereichen des Antriebs vor einer Neukonstruktion.“

Dennoch war es nicht sehr problematisch, den ausladenden V8-Motor unter die schmale

Haube des C-Modells zu zwingen. „Das ging mit ein paar wenigen Änderungen im oberen Bereich der Spritzwand recht gut“, erzählt Gauffrès. „Doch bis alle Nebenaggregate vom ABS-System bis zur Modulbox für die elektronischen Steuerungen einen passenden Platz gefunden hatten, der es erlaubte, mit dem serienmäßi-



FOTOS: H.D. SEIFERT

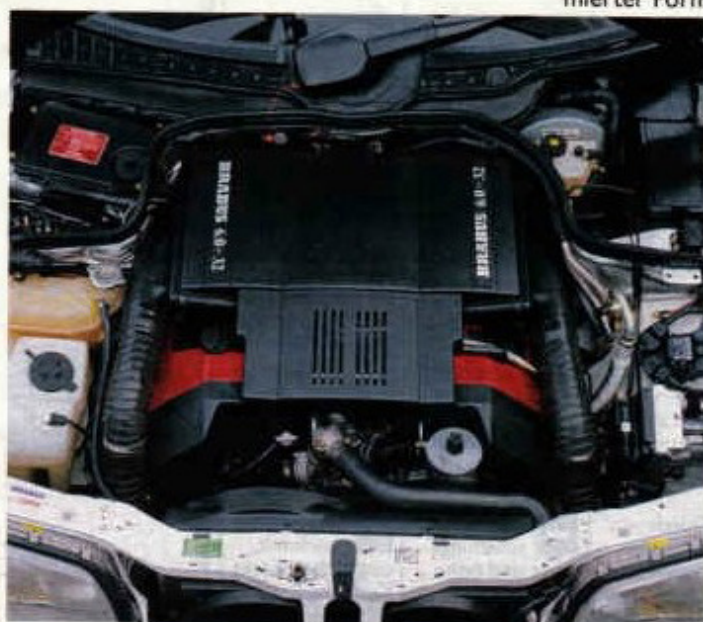
Die Kraft des Brabus C V8 verführt zu mächtigen Powerslides, die der Fahrt auf abgesperrter Strecke vorbehalten bleiben sollten

Die Furcht, die Haube nie wieder schließen zu können, liegt über dem Motorraum des Brabus: sechs Liter Hubraum in komprimierter Form

gen Kabelsatz für alle Anschlüsse auszukommen, war das alles schon ganz schön zeit- und nervenraubend.“

Besonders viel Zeit beanspruchte der Versuch, den Antriebsstrang zur nötigen Steifheit zu erziehen. Ohnehin ist auch in der Mercedes-Palette nur das Automatikgetriebe, das in der 394 PS starken S-Klasse mit V12-Zylindermotor verwendet wird, in der Lage, die Drehmomente in gewünschter Höhe zu übertragen.

Die Ergänzung fand sich in einer Spezial-Kardanwelle und in dem Hinterachs-Mittelstück, das auch im SL 600 verwendet wird. Der Hinterachs-Mittelträger wurde für den Einsatz im



Brabus C V8 trotzdem noch einmal verstärkt, bevor sich der Antriebsstrang in der gewünschten Stabilität präsentieren konnte.

Wenn sich bei einem Auto die Details erst nach zähem Ringen mit der Technik und durch filigrane Handarbeit zu einer technischen Einheit fügen, kommt schnell der Verdacht auf, es könnte sich um eine unausgereifte Bastelarbeit handeln.

Über diesen Verdacht ist der Brabus C V8 jedoch erhaben. Er hört sich vom Klang der satt schließenden Tür bis hin zum typischen Sound des startenden Achtzylinders, der aus dem serienmäßigen Fünfliter-V8 unter Verwendung einer Spezialkurbelwelle mit 94,8 Millimeter Hub entsteht, genauso an wie ein richtiger Mercedes. Und er sieht auch so aus, denn Brabus hat nur unter der Motorhaube dick aufgetragen. Äußerlich wirkt der Mercedes hingegen trotz größerer Räder, Doppelrohr-Auspuff und Frontspoiler so zivil wie eine brave C-Klasse.

Aber er fährt sich nicht so. Wer Gas gibt, spürt die Faust von Mike Tyson im Nacken, so vehement stürmt der V8-Mercedes voran, untermalt von lautstarkem Motorgrollen. Der subjektive Eindruck von schierer Kraft wird von den Meßwerten allerdings nicht ganz bestätigt.

Zwar sind 5,7 Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h respektabel, aber für ein 408 PS-Auto von nur 1605 Kilogramm Gewicht nicht gerade überwältigend. Der Grund sind Traktionsprobleme: Der große und schwere V8-Motor drückt stark auf die Vorderachse. Die vordere Achslast beträgt 900 Kilogramm, die ungünstige Achslastverteilung 56,1 Prozent vorne, 43,9 Prozent hinten.

Diese Kopflastigkeit verhindert eine bessere Traktion an der Hinterachse und noch bessere Beschleunigungswerte. Deshalb ist der Brabus-Mercedes auf die leistungshemmende Traktionshilfe angewiesen wie

ein Nichtschwimmer auf die Schwimmweste.

Wer die Traktionshilfe abschaltet, der handelt grob fahrlässig, auch wenn er dabei auf trockener Fahrbahn unterwegs ist. Denn ohne die Traktionskontrolle lösen sich die 408 PS und die 604 Newtonmeter an den Hinterreifen in Schall und Rauch auf, so stark neigen die Räder des C V8 bei jedem Beschleunigungsversuch aus dem Stand zum Durchdrehen.

Außerdem kann in schnellen Kurven ein Gasstoß zum abrupten Ausbrechen des Hecks führen. Es empfiehlt sich also, die ASR-Taste stets gedrückt zu lassen, zumal das System die Uргewalten des starken Triebwerks sehr gut und sanft regelnd im Zaum hält. Bei Nässe wäre der Mercedes ohne

Traktionshilfe unfahrbar, doch auch mit ihrer Hilfe ist Vorsicht geboten, denn die Grenzen der Haftung lassen sich selbstverständlich auch mit ASR nicht überwinden.

Natürlich kann ein Fahrwerk, das den Uргewalten einer bei über 600 Newtonmeter gipfelnden Drehmomentkurve widerstehen muß, nicht den samtigen Abrollkomfort der S-Klasse bieten. Doch die Abstimmung des Brabus C V8 ist nicht zu straff und bietet kaum weniger Komfort als eine C-

Klasse mit Sportfahrwerk. Nur auf Querfugen, wie sie auf welligen Autobahnen auftreten, ist eine unangenehme Stuckerneigung der Vorderachse zu registrieren.

Komfortbeeinträchtigend ist auch das unnötig häufige Schalten des Automatikgetriebes – ein Motor, der die Kraft so locker aus dem Ärmel schüttelt, kommt mit weniger Gangwechseln aus. Auf Wunsch nimmt Brabus die Schaltaktivitäten durch eine entsprechende Programmierung zurück.

Uneingeschränktes Lob gebührt dagegen der Brabus-Sportbremsanlage mit 330 Millimeter großen Scheiben an der Vorderachse, die den vollbeladenen Mercedes auch noch bei der zehnten Vollbremsung aus Tempo 100 ohne jedes Fading und mit höchster Verzögerung sicher zum Stehen bringt, wobei die erforderlichen Pedalkräfte erfreulich niedrig bleiben.

Daß die Handlichkeit des Brabus nicht in dem gleichen Maß begeistern kann, wie dies

Die Sportbremsanlage verfügt über spezielle Doppelkolben-Festsättel aus Aluminium und über 330 Millimeter große Bremsscheiben, die kein Fading aufkommen lassen



In den Fahrleistungen liegt der Brabus C V8 auf hohem Niveau, kann aber trotz gleicher Leistung nicht die Werte eines Porsche Turbo erreichen

beispielsweise beim Alpina B8 (Test in Heft 10/1995) der Fall ist, liegt nicht allein an der ungünstigeren Achslastverteilung, die dem Brabus 125 Kilogramm mehr Gewicht auf der Vorderachse aufbürdet. Unhandlich ist nämlich auch das Brabus-Sportlenkrad, das sich mit seinem viel zu dicken Kranz und seinen ungünstig platzierten Daumenmulden wie eine Leberwurst mit Griffen anfühlt.

Ein Testverbrauch von knapp 15 Liter Super Plus ist zwar absolut betrachtet nicht wenig, aber angemessen für ein Auto, das seine Kraft ganz aus dem vollen schöpft. Und für Leute, die rund 200 000 Mark für eine C-Klasse erübrigen können, ist die Höhe des Benzinverbrauchs sicherlich ebenso zu verschmerzen wie die Tatsache, daß Brabus bei diesem Preis die Klimaanlage sogar noch extra berechnet.

Michl Koch

BRABUS C V8: EIN STARKES STÜCK



Fahrzeugtyp	Brabus C V8	Alpina B8 4.6	Porsche 911 Turbo
Motorbauart/Zylinderzahl	V/8	V/8	B/6
Hubraum cm ³	5963	4619	3600
Leistung kW (PS) bei 1/min	300 (408) 5500	245 (333) 5700	300 (408) 5750
max. Drehm. Nm bei 1/min	604/3800	470/3900	540/4500
Leergewicht/Zuladung kg	1605/375	1552/428	1505/335
Beschleunigung s			
0 – 60 km/h	3,1	3,1	2,4
0 – 80 km/h	4,3	4,4	3,3
0 – 100 km/h	5,7	5,7	4,3
0 – 120 km/h	7,7	7,8	5,8
0 – 160 km/h	12,4	12,6	9,5
0 – 200 km/h	20,4	20,2	15,1
Höchstgeschwindigkeit km/h	270	281	290
Testverbrauch L/100 km	14,8 SP	12,5 SP	16,9 SP
Preis DM	198 000,-	122 000,-	212 040,-

GESAMTWERTUNG

★★★★☆ ★★★★★ ★★★★★☆



Der Tacho hat eine 30er Skala bis 3000 U/min. Echte Spitze: 270 km/h

+ Temperamentvoller Motor, hervorragende Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften

- Durch schweren Motor etwas unhandlich, sehr hoher Anschaffungspreis, hoher Wertverlust

+ Idealer Kompromiß aus Sportwagen und Limousine, gute Fahrleistungen und hervorragende Bremsen

- Hoher Anschaffungspreis und hohe Unterhaltskosten, voraussichtlich hoher Wertverlust

+ Hervorragende Fahrleistungen, verzinkte, funktionelle Karosserie, hohe Verarbeitungsqualität

- Sportfahrwerk mit eingeschränktem Komfort, knappes Platzangebot, sehr hohe Unterhaltskosten

Datenblatt: bitte umblättern

TECHNISCHE DATEN

Motor

Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor vorn längs. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt. Thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator. Elektronische Kraftstoffinspritzung (Bosch LH-Jetronic). Geregelter Dreivegekkatalysator. Leistung 300 kW (408 PS) bei 5500/min, spezifische Leistung 50,3 kW/L (68,4 PS/L), Hubraum 5963 cm³, Bohrung x Hub 100,0 x 94,8 mm. Verdichtungsverhältnis 10,0:1. Maximales Drehmoment 604 Nm bei 3800/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn Drehzahl 17,4 m/s, Ölinhalt Motor 8,0 L, Kühlsysteminhalt 15,0 L. Batterie 12V, Drehstromlichtmaschine 1540 Watt.

Kraftübertragung

Hinterradtrieb, Vierstufen-Automatikgetriebe. Übersetzungen: I. 3,870, II. 2,250, III. 1,440, IV. 1,000, R. 5,590. Achsantrieb 2,650:1. Geschwindigkeit bei 1000/min im IV. Gang 44,5 km/h.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, hinten mit Querlenkern, Zug- und Schubstreben, Schraubenfedern, Stoßdämpfern. Stabilisator vorn und hinten. Kugelumlaufring mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 16,0:1,3%. Lenkraddrehungen. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem (Bosch). Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Rädergröße vorn 8 J x 18, hinten 8,5 J x 18.

Karosserie

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen. Sitztiefe vorn/hinten 495/480 mm, Normsitzraum 650 mm, Wendekreis rechts/links 10,6/10,7 m. Lenkraddurchmesser 380 mm, Tankinhalt 62 L, Leergewicht 1605 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 56,1/43,9%, zulässiges Gesamtgewicht 1980 kg, Zuladung 375 kg, Dachlast 100 kg.

Wartung

Inspektion alle 30 000 km
Ölwechsel alle 15 000 km

DIN-Verbrauch

keine Werksangaben erhältlich

TESTWERTE

Fahrleistungen

Beschleunigung	
0 - 40 km/h	2,2 (2,0) s
0 - 60 km/h	3,1 (3,0) s
0 - 80 km/h	4,3 (4,1) s
0 - 100 km/h	5,7 (5,7) s
0 - 120 km/h	7,7 (7,7) s
0 - 140 km/h	9,9 (10,0) s
0 - 160 km/h	12,4 (12,7) s
0 - 180 km/h	15,8 (16,0) s
0 - 200 km/h	20,4 (20,5) s

1 km mit stehendem Start 24,8 (24,9) s
Klammerwerte bei handgeschalteter Automatik
Beschleunigter km aus 100 km/h (mit Kickdown) 218 km/h 20,8 s

Höchstgeschwindigkeit 270 km/h

Verbrauch

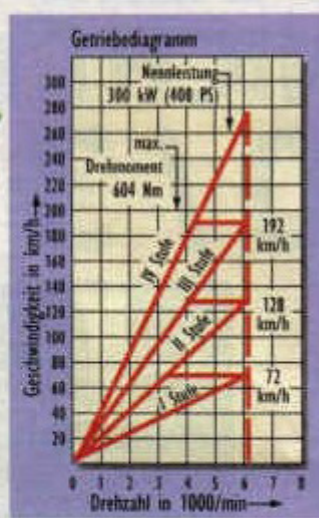
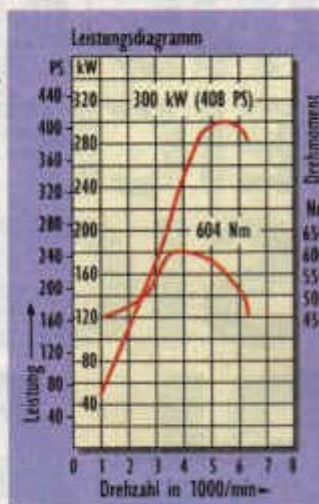
Super Plus minimal	9,9 L/100 km
maximal	20,5 L/100 km
Normrunde	11,1 L/100 km
Testverbrauch	14,8 L/100 km
Reichweite	418 km

Bremsweg

aus 100 km/h kalt (Verzögerung 10,4 m/s ²)	37,1 m
aus 100 km/h warm (Verzögerung 10,3 m/s ²)	37,5 m
aus 80% Höchstgeschwindigkeit (220 km/h, Bremsweg 188,6 m)	
Verzögerung	9,9 m/s ²
Pedalkraft kalt	320 N
Pedalkraft warm	380 N

Innengeräusch dB(A)

Stufe	D
bei 50 km/h	60
bei 80 km/h	64
bei 100 km/h	67
bei 130 km/h	70
bei 160 km/h	73
bei 180 km/h	75
bei 200 km/h	78
Standgeräusch	48
Maximalgeräusch bei Kickdown	76



AUSSTATTUNG, PREISE

DM

Grundpreis 198 000,-

Serienausstattung

- Airbag Fahrer- und Beifahrerseite
- Antiblockiersystem
- Antriebsschlupfregelung ASR
- Auspuffanlage mit Metallkatalysatoren
- Außerspiegel elektrisch einstellbar und beheizbar
- Bremsanlage mit Zweikolben-Bremszylinder vorn, innenbelüftete Scheiben hinten
- Frontspoiler
- Leichtmetallräder
- Servolenkung
- Sportfahrwerk
- Sportlenkrad
- Zentralverriegelung

Zusatzausstattung (✓ = sinnvoll)

- Brabus-Lederausstattung 6998,-
- ✓ Klimaanlage 4870,-
- ✓ Metallic-Lackierung 1300,-
- Schiebedach elektr. betät. 1970,-
- Sitzverstellung elektr. betät. 765,-
- ✓ Brabus-Sperrdifferential 4720,-

UNTERHALTSKOSTEN

DM

Steuer	792,-
Haftpflicht	2459,-
Teilkasko (TK 39, R6) ohne/mit 300 Mark SB	2227,-/1384,-
Vollkasko (TK 40, R6) mit 650 Mark SB	27 600,-
Festkosten/Jahr	5478,-
Betriebskosten/100 km	49,50
Wertverlust/Jahr	-
Gesamtkosten/km in Pfennig* bei 15 000 km/Jahr	86,0
bei 30 000 km/Jahr	67,8
Monatliche Unterhaltskosten* bei 15 000 km/Jahr	1075,-
bei 30 000 km/Jahr	1695,-
Garantie: ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung	
* keine Wertverlustangaben möglich	



KAROSSERIE

Viertürige Limousine mit ausreichendem Raumangebot für vier Personen, angemessen großer Kofferraum, solide Verarbeitung, funktionelle Gestaltung, betont unauffälliges Erscheinungsbild

★★★★★

FAHRKOMFORT

Trotz Sportfahrwerks nur geringfügig eingeschränkter Federungskomfort, straffe Dämpfung, nur geringe Stuckerneigung auf Querfugen, bequeme Sportsitze, geringer Innen-geräuschpegel

★★★★☆

ANTRIEB

Extrem leistungsfähiger Motor mit gleichmäßiger Kraftentfaltung, sehr gutes Ansprechverhalten und Durchzugsvermögen, hohe Laufkultur, günstig gestufte Viergangautomatik, sehr gute Fahrleistungen

★★★★★

FAHREIGENSCHAFTEN

Durch schweren Motor leicht eingeschränkte Handlichkeit, in Verbindung mit ASR weitgehend problemloses Fahrverhalten, ohne ASR starkes Übersteuern unter Last, hervorragende Bremsen

★★★★★

SICHERHEIT/UMWELT

Zwei Fullsize-Airbags und Gurtstraffer serienmäßig, Crashverhalten nicht ermittelt, für die Leistungs-kategorie günstiges Gewicht, in Relation zu den Fahrleistungen akzeptabler Kraftstoffverbrauch

★★★★☆

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Sehr hoher Anschaffungspreis, teure Extras, fraglicher Wiederverkaufswert, sehr hoher Wertverlust zu erwarten, hohe Versicherungskosten, dichtes Werkstättennetz, ein Jahr Brabus-Hersteller-garantie

★☆☆☆☆