



Test: Carlsson-Mercedes C 37 RS

M5 mit Stern

Tuner Carlsson liefert mit dem C 37 RS das besternte Gegenstück zum M5 von BMW. Die heißgemachte C-Klasse ist satt mit Renn-technik ausgerüstet. 336 PS sind ebenso rekordverdächtig wie der exotische Preis von 175 000 Mark



Führungsstärke: Recaro-Sessel garantieren perfekten Halt in Kurven. Sie sind wie der restliche Innenraum mit sündteurem Leder bezogen (links). Neue 18-Zoll-Räder beherbergen mächtige Lucas-Bremsen

Fotos: Hofmann

Aufsteiger: Das RS-Paket von Carlsson hebt den C-Wagen weit von seinen Klassengefährten ab. Die meisten müssen ihm in die edelstählernen Auspuffrohre gucken



Wenn dieser Mercedes aus München stammte, hätte er ein M auf dem Typenschild. So aber kommt der schnelle Wagen aus dem saarländischen Rehlingen. Tuner Carlsson hat ihm das Mercedes-C belassen. Verständlich, ist es doch identisch mit dem eigenen Initial. C 37 RS ist denn die Carlsson-Formel für einen Mercedes nach Art der M-Technik von BMW: kraftvoller Motor mit rennwagentypischer Einzeldrosselklappen-Anlage, sportives, jedoch uneingeschränkt alltagstaugliches Fahrwerk, Bremsen aus dem Rennsport, dezente Design-Retuschen außen, verfeinertes Interieur, der Auftritt selbstbewußt, aber nicht anmaßend.

Carlsson-Chef Rolf Hartge wollte einfach mal ohne Rücksicht auf Kosten eine Vision

wahr werden lassen: „Wir würden gern auch unter Mercedes-Kunden ein Gefühl für Rennsport-Technik wecken, ohne ihnen wesentliche Abstriche an der markentypischen Kultiviertheit zuzumuten.“

Dazu hat Hartge keinen Aufwand gescheut. Der vollausgestattete, abgehobene 175 000 Mark teure RS liefert 336 PS – schmale vier weniger als der M5 aus München. Sein Hubraum von 3688 Kubikzentimeter schöpft das Maximum dessen aus, was sich seriöserweise aus dem Mercedes-Gußblock herausholen läßt. Klotzige 400 Newtonmeter Drehmoment stehen als Bonitätsnachweis auf der Visitenkarte des Sechszylinders.

Dieses Rasse-Triebwerk verwandelt den Charakter des doch immerhin 1548 Kilogramm schweren C-Wagens

dramatisch. Wie weggeblasen ist das Gefühl limousinenhafter Trägheit. Das ungemein drehfreudige Triebwerk reißt den C 37 mit jener Power nach vorn, die das anspruchsvolle Kürzel RS suggeriert. Schon bei mittleren Drehzahlen spannt dieser Klasse-Motor die stählernen Muskeln. Bei furiosen 7200 Umdrehungen erst liegt die Maximalleistung an.

Untermalt werden die hurtigen Gaswechsel von einem Geräusch, das sich meilenweit vom typischen Mercedes-Sechszylindersäuseln entfernt. Hart brettert die Luft an den sechs Drosselklappen vorbei in die dicken Saugrohre. Hartge: „Wir brauchen noch ein wenig mehr Ansaugvolumen. Das tut der Leistung gut und dämpft das Ansaugergeräusch.“ Auch die markante Auspuffnote will das ungestü-

me Werk von fast 340 PS nicht leugnen. Diese Akustik wirkt auf ihre Liebhaber so anregend wie ein Espresso doppio. Der Rest der autobewegten Menschheit wird sich dennoch nicht gestört fühlen vom baßlastigen Gebrabbel des Carlsson.

In nüchterne Meßwerte umgesetzt, mündet das Wirken dieses Antriebs in eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 6,8 Sekunden. Dies klingt nicht eben spektakulär. Eine hakelige Schaltmechanik wehrt sich nachhaltig gegen rasante Betätigung und stellt sich so dem zornigen Bewegungsdrang des Motors sperrig in den Weg. Ob es dem Ansturm von 400 Nm Drehmoment auf Dauer gewachsen ist, bleibt zudem fraglich. Bis 100 km/h sind dank kurzer Achsübersetzung zwei zeitraubende Gangwech-



Test

Carlsson C 37 RS

sel angesagt. 200 km/h erreicht der stürmische C 37 dafür bereits nach 22,3 Sekunden. Hier läßt er den M5 glatt hinter sich. Und erst mit 275 km/h auf der Tachonadel stellt er weitere Beschleunigung ein.

Eine sehr gelungene Fahrwerksabstimmung übersetzt die furiose Kraft des Motors in eine begeisternd elegante Fahrdynamik. Hartge hat mit dem Bilstein-Experten Günter Hein zusammen einen sehr angenehmen Kompromiß zwischen agilem Handling und dem Alltagsverkehr angemess-



Blaues Wunder: Carlsson vermählt die Einzeldrosselklappen-Anlage des BMW M5 mit einem Motor-Management von Weber. Das Ergebnis begeistert durch Drehfreude und brachiales Drehmoment

senen Federungseigenschaften gefunden. Ein wesentlicher Trick ist die degressive Kennlinie der Dämpfer in der Zugstufe. Folge: Die Auf- und Abbewegungen der Karosserie angesichts von Bodenwellen fallen trotz sehr guter Straßenlage bei weitem nicht so zackig aus wie bei vergleichbar strammen Fahrwerken. Dickere Stabilisatoren begrenzen spürbar die Seitenneigung in Kurven.

Dies kommt auf angenehme Weise auch der Traktion zugute. Trotz der Bärenkräfte des C 37 neigen die Antriebsräder in Kurven kaum zum Durchdrehen. Dazu trägt auch eine 40prozentige Differentialsperre bei. Schlupfregelung (ASR) fehlt – und keiner vermißt sie. Sportfahrer haben an

dieser Auslegung ihre Freude. Sie können mit dem RS Driftwinkel abrufen, die einem elektronisch handzahn gemachten Serienwagen gänzlich fremd sind.

Dafür werden durchweg alle Carlsson-Kunden in der Bremsanlage des C 37 einen Quell der Sicherheit entdecken. Auf Bremsscheiben im Schallplattendurchmesser greifen mächtige Vierkolbenbremszangen (Lucas) zu. Sie lassen keine Kritik an Dosierbarkeit und Standfestigkeit aufkommen.

Die Technik des 3,7-Liter-Motors von Carlsson

Klappen gehören zum Handwerk

Der Motor des C 37 RS gleicht nicht nur in Kraftentfaltung und Konstruktion seinem Vorbild aus dem BMW M5. Er bedient sich des Bayern-Triebwerks auch als Organspender. Das gesamte Saugrohr mit den rennwagenmäßigen Einzeldrosselklappen stammt aus dem Ersatzteilregal der M-Technik. Damit der rassige, hochdrehende Carlsson-Motor auch bei mittleren Drehzahlen schon gehörig Leistung liefert, übernahmen die Saarländer auch das Schaltsaugrohr des BMW M5.

Die Klappen selbst sowie die speziell entwickelte Einspritzanlage steuerte der italienische Spezialist Weber bei. Victor Günther, Weber-Importeur in Köln, sekundierte Carlsson bei dem ehrgeizigen Vorhaben. Eine eigene kennfeldgestützte Elektronik managt Zünd- und Einspritzvorgänge gemäß Drehzahl und Drosselklappenstellung. Diese Steuereinheit arbeitet mit der serienmäßigen Bosch-Elektronik zusammen.

Eine auf 91 Millimeter vergrößerte Bohrung erforderte den Einsatz spezieller leichter Kolben von KS. Carlsson behielt die Serienpleuel bei, unterzog sie aber einer gewichtsoptimierenden Sonderbehandlung. Die Pleuelstange, von einem englischen Rennsportzulieferer aus dem vollen geätzt, verlängert den Hub auf 94,5 Millimeter. Dies resultiert in einem Hubraum von 3685 Kubikzentimeter.

Die effektivierten Gaswechsel steuern Nockenwellen mit fülligeren Nockenprofilen. Die Einlaßventile wuchsen um einen, die Auslaßventile gar um zwei Millimeter.

Das zweiflutige Auspuffsystem ist vom Krümmer bis zum doppelten Endrohr aus Edelstahl gefertigt. Gegendruckarme Metall-Katalysatoren liefern ebenfalls ihren Beitrag zur PS-Ausbeute.

Exzellent löste Carlsson auch das in anderen schnellen Mercedes-Wagen oft leidige Sitzproblem. Hartge ersetzte die wenig führungstauglichen Seriensessel durch erstklassige Recaro-Sportsitze. Sie sind im gleichen Leder wie das übrige Interieur bespannt. Auch formal fügen sie sich harmonisch in die hochwertig verarbeitete Innenwelt des C 37 ein. Die Exklusivausstattung schlägt aber mit erschütternden 30 000 Mark ins Budget.

Carlsson gelingt mit dem RS ein glaubwürdiges Gegenstück zur M-Technik des bayerischen Konkurrenten von Mercedes. Aufwendige Technik und spürbare Liebe zum Detail machen den C 37 zu einem Glanzlicht der Tuning-Szene. *Klaus Rosshuber*

Technische Daten

Carlsson-Mercedes C 37 RS	
Motor	
Zylinder	6R, wassergekühlt, vorn längs
Ventile	4, dohc, Tassenstößel
Bohrung x Hub	91,0 x 94,5 mm
Hubraum	3685 cm ³
Verdichtung	10,5:1
Leistung	336 PS (247 kW)
bei	6750/min
Literleistung	91,2 PS/L
max. Drehmoment	400 Nm bei 4700/min

Kraftübertragung	
Antriebsart	Hinterradantrieb
Anzahl der Gänge	5
Übersetzungen	I 3,86, II 2,18, III 1,38, IV 1,00, V 0,80
Achsübersetzung	3,92
	Sperrdifferential 40 Prozent

Fahrwerk	
vorn	doppelte Dreiecksquerlenker, Stabilisator
hinten	Raumlenkerachse, Stabilisator
Bremsen	Scheiben, innenbelüftet, Ø 320/280 mm, Vierkolben-Festsattel vorn, Zweikolben-Festsattel hinten
Bereifung	vorn 235/40 ZR 18, hinten 265/35 ZR 18, Dunlop SP 8000 auf 8,5- und 10-Zoll-Felgen

Karosserie	
Abmessungen (LxBxH)	4485 x 1720 x 1415 mm
Gewicht vollgetankt	1548 kg
lt. Kfz.-Schein	1490 kg
zul. Gesamtgewicht	1570 kg
Leistungsgewicht	4,6 kg/PS
Tankvolumen	62 Liter

Fahrleistungen	
0- 40 km/h	1,8 s
0- 60 km/h	3,6 s
0- 80 km/h	4,6 s
0-100 km/h	6,8 s
0-120 km/h	8,6 s
0-140 km/h	11,1 s
0-160 km/h	13,8 s
0-180 km/h	17,6 s
0-200 km/h	22,3 s
Elastizität	4. Gang 5. Gang
60-100 km/h	6,5 s 8,8 s
60-120 km/h	9,5 s 13,0 s
60-160 km/h	15,8 s 22,0 s
Höchstgeschwindigkeit	275 km/h
Reichweite d. Gänge	49/96/152/205 km/h
Testverbrauch	15,3 L/100 km Super plus

1000 Preise	
Grundpreis	58 995 Mark
Wichtige Extras	C 37 RS-Umbau komplett 68 880 Mark, Räder 7400 Mark, Aerodynamiksatz 2790 Mark, Fahrwerk 2298 Mark, Lucas-Bremsanlage 6612 Mark, Lederausstattung 29 900 Mark
Testwagenpreis	ca. 175 000 Mark
Steuern	488 Mark
Haftpflichtvers.*	2293,50 Mark
TK/VK*	2453 / 5556 Mark

*Durchschnittlicher jährlicher Beitrag für ein in Berlin zugelassenes Auto in SF-Klasse 100 Prozent