

Das unabhängige Magazin der Mercedes-Szene



CLK W209
Prior Design



CL 500 von TC-Concepts



SLS AMG
Domanig

TOP AKTUELL ⁹⁹⁹ TOP AKTUELL

- Der neue CLS
- Car Style Bremen
- „Schöne Sterne“

ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT



Brabus E.6.5 V8



CLK500 von Modatbo



E-Class von TEV Car



SL65 AMG von wheels4more

Zurück in d

Wie schnell sich doch die Zeiten ändern. Was vor knapp 20 Jahren noch absolut „State of the Art“ war, wird heute bei den Technikfans nur noch müde belächelt. Bei der Entwicklung des heute unter den Enthusiasten der Marke mit dem Stern legendären E500 bediente sich Mercedes-Benz damals der Hilfe von Porsche. Kaum zu glauben, aber wahr, denn der anfänglich 326 PS starke M119 E50-Motor und seine acht Zylinder sorgten für einige Sorgenfalten bei den Entwicklern aus Stuttgart. Mit seiner Vierventiltechnik, kompakten Brennräumen sowie der Nockenwellenverstellung war der V8 ein echtes Technik-Highlight. Mit einem Listenpreis von weit über 130.000 DM gehörte der E500 zu den teuersten Autos ins Deutschland, was schließlich auch zu einem eher enttäuschenden Absatz von insgesamt nur 10.479 Exemplaren von 1990 bis 1996 führte.



ie Zukunft!

*Text: Olivier Fourcade
Fotos: Sebastian Brühl*



**Brabus E 6.5 V8!**

Als der E500 auf den Markt kam, rieb sich Bodo Buschmann genüsslich die Hände, bot die muskulöse Serienlimousine doch eine perfekte und dankbare Plattform für

seine fantasiereiche Ideenwelt. Mit mangelndem Respekt vor der Leistung der Mercedes-Techniker und -Designer hatte dies nichts zu tun, ganz im Gegenteil. Doch auch schon Anfang der 90er Jahre

war der Drang nach mehr in Bottrop ungebremsst.

450 PS & 662 Nm!

So nahm sich Brabus den V8-Motor zur



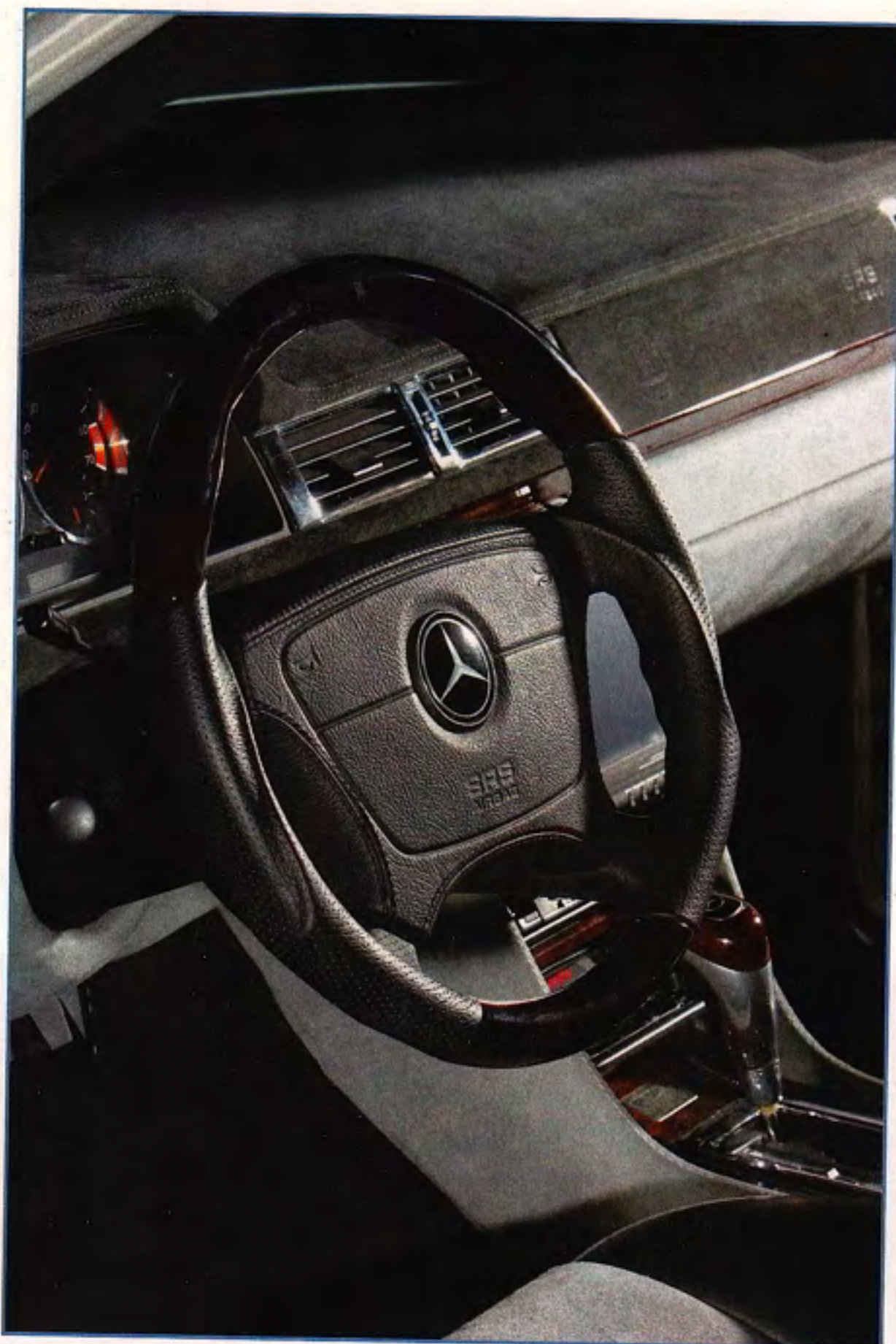


Brust und erhöhte die Leistung mit einem Rezept, welches noch heute bestens funktioniert, nämlich mittels einer klassischen Hubraumerweiterung. Das Resultat: 450 PS und ein maximales Drehmoment von

662 Nm bei 3.800 U/min. Zudem passten die Bottroper Spezialisten auch das von Porsche vorgenommene Feintuning am Set-up des E500-Fahrwerks den neuen Leistungsdaten an, sprich: Brabus verbaute

ein gewohnt penibel vom Chef selbst abgestimmtes Sportfahrwerk ein. Für den ab Werk bekanntermaßen grundsoliden Innenraum des W124 gab es ein komplett mit Alcantara beledertes Armaturenbrett



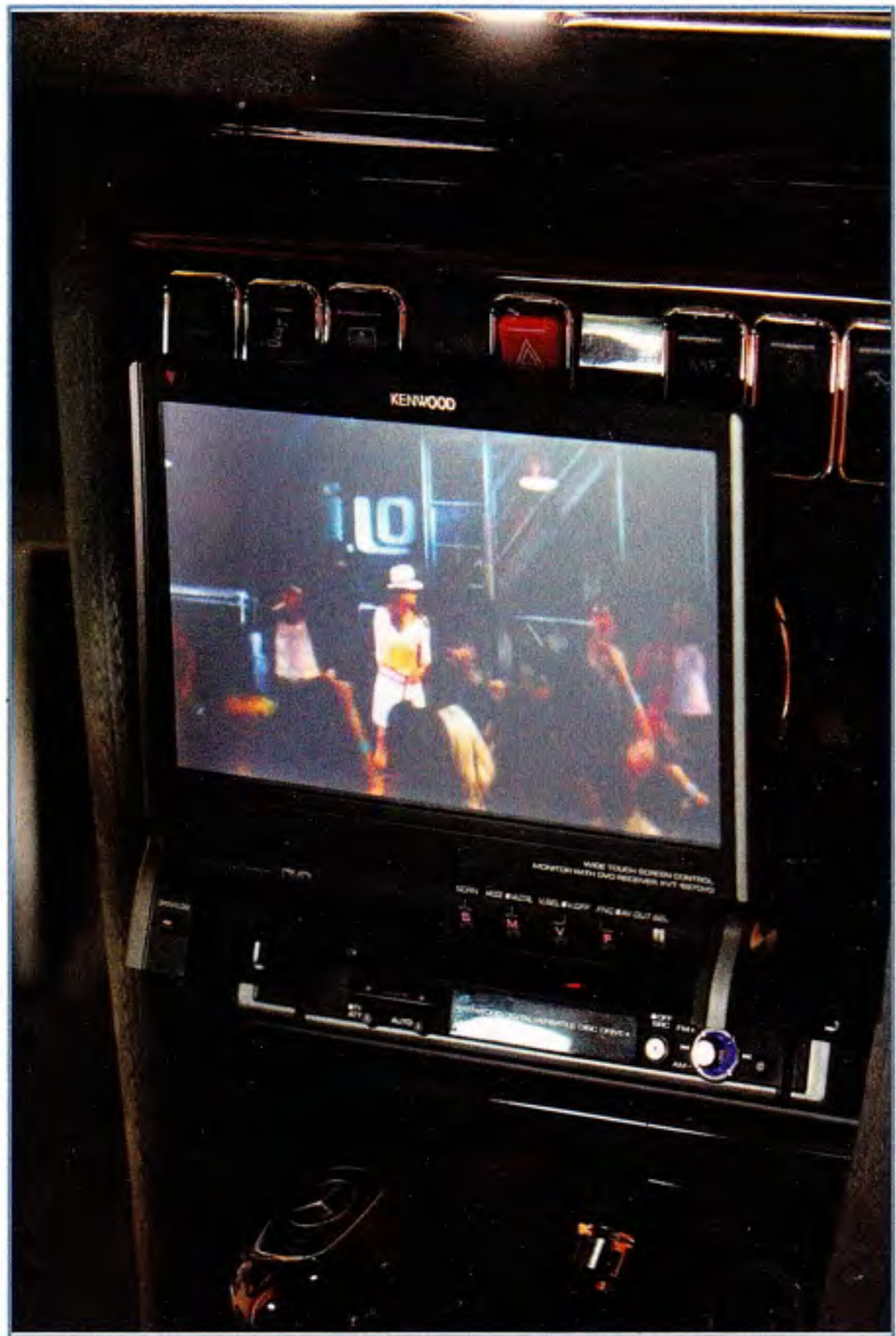


und neue Tachoscheiben mit beeindruckender 300 km/h-Skala. Wer sich heute solch eine Rarität zulegen

möchte, ob nun den serienmäßigen E500 oder den exklusiven E 6.5 V8 von Tuner Brabus, der wird verzweifelt suchen und

nichts finden. Brauchbare E500-Modelle sind so gut wie gar nicht aufzutreiben und wenn doch, dann stets mit Laufleistungen





weit über der 200.000 km-Marke sowie in einem mehr als traurigen und durchgeudelten Zustand.

Perfekte Kernsanierung!

Genau diese Erfahrung hatte der 50-jährige Mercedes-Fan Inge Hoyer aus dem norwegischen Oslo gemacht. Suchen, suchen, suchen... und nichts finden. Also entschloss er sich schließlich notgedrungen zum Kauf eines der seltenen, rettungswürdigen E500-Exemplare und stolperte dabei

durch Zufall über einen original Brabus-Umbau mit mehr als 300.000 km auf dem Buckel. Im Jahre 2003 spendierte Inge seinem E 6.5 V8 eine technische Rundenerneuerung bei Brabus, denn dort wurden der Motor, das Getriebe und alle Antriebs- teile sowie das Fahrwerk und die Bremsen kernsaniert. Im folgenden Jahr dann Schritt zwei, ebenfalls wieder bei Brabus, nämlich die Sanierung des Innenraums inkl. neuem Alcantara-Leder. Nachdem weit über 40.000,- Euro verschlungen

waren, erfolgten die weiteren Arbeiten an der Limousine in Eigenregie. So musste die komplette Karosserie nachgearbeitet werden und erhielt am Ende eine Lackierung in Silber inkl. eines schwarzen Daches. Front- und Heckspoiler sowie der breite Dachspoiler sind Marke Eigenbau, wie auch die sehr dunkel gefärbten Rückleuchten. Etwas gewöhnungsbedürftig sind die Außenspiegel vom W211 MOPF-Modell, denn die modernen Spiegel passen nicht so recht zum sonst originalgetreuen





Umbau. In Sachen Räderwerk setzt Inge auf einen Zoll größere Räder als beim Ur-Brabus E 6.5 V8, denn verbaut wurde hier die Brabus Superstar-Felge vorne in 8,5x19 mit 235/35-19 und hinten in 10,5x19 mit 285/30-19. Hinter dem wunderschönen Alu versteckt sich die originale Brabus-Bremsanlage mit vorne 330er und hinten 280er Bremsscheiben. Natürlich stammt auch die komplette Auspuffanlage

von Brabus, ist ebenfalls absolut neuwertig und sorgt für ein wirklich fast schon grauenhaft lautes Klangerlebnis (wir waren beeindruckte Zeugen beim Fotoshooting). Apropos Klangerlebnis, vor zwei Jahren verbaute Inge ein komplettes HiFi-Equipment, bestehend aus insgesamt drei mächtigen Subwoofern, speziellen Lautsprechersystemen und einer Kenwood-Headunit. ■

Fazit: Bewundernswert, was der 50-jährige Norweger hier auf die Beine gestellt hat. Die Qualität des Umbaus ist beeindruckend, der E 6.5 V8 sieht aus jedem Blickwinkel aus wie frisch aus der Brabus-Werkshalle.





TECHNICAL FACTS

■ Fahrzeugtyp:	Mercedes-Benz W124
■ Baujahr:	1991
■ Motor:	Brabus 6.5l vom E500, komplette Brabus Edelstahl-Abgasanlage ab Fächerkrümmer
■ Hubraum:	6.409 ccm
■ Leistung:	470 PS
■ Max. Drehmoment:	662 Nm bei 3.800 U/min
■ Getriebe:	4-Gang-Automatik
■ Rad/Reifen:	Brabus Superstar-Felgen, vorne in 8,5x19 mit 235/35-19, hinten in 10,5x19 mit 285/30-19 Yokohama Advan Sport
■ Bremsen:	Brabus, 330 mm-Scheiben mit 4-Kolben-Bremssattel vorne, hinten 280 mm-Scheiben innen belüftet
■ Länge:	4.750 mm
■ Breite:	1.796 mm
■ Höhe:	1.390 mm
■ Radstand:	2.800 mm
■ Leergewicht:	1.710 kg
■ Leistungsgewicht:	ca. 3,8kg / PS
■ Tankinhalt:	90 Liter
■ 0-100 km/h:	5,2 Sek.
■ Top-Speed:	ca. 285 km/h
■ Karosserie:	Außenspiegel vom W211 Mopf-Modell, Front- und Heckspoiler sowie Dachspoiler Marke Eigenbau, komplette Neulackierung, Rückleuchten selbst verdunkelt
■ Innenausstattung:	komplettes Leder-/ Alcantara-Interieur von Brabus, Kenwood-Headunit mit Klapp-bildschirm & DVD in der Mittelkonsole, Playstation 2, TFT-Bildschirme in den Kopfstützen, 2x Subwoofer mit je 800 Watt, ein Subwoofer mit 1100 Watt