

Böse Buben



Den praktischen 190er nannten wir 1982 liebevoll Baby-Benz – nicht ahnend, was die Edelschmiede AMG aus dem zweck-mäßigen Mittelständler einmal machen würde. Ein Treffen mit den stärksten C-Klassen aus Alfalterbach.

Samstagmorgen 1987, halb zehn in Deutschland, Tatort Waschplatz. Eifrig gleiten von Putzmittel getränkte Schwämme über die Außenhaut champagnerfarbener 190 D, um im nächsten Moment abrupt in den Eimer zurückzuplatschen.

Der grimmigschwarz lackierte und üppig bespoilerte AMG 190 E 3.2 muss in der wohlgeordneten Mercedes-Welt schon fast blasphemisch gewirkt haben.

1987 wird die 234 PS starke Hubraumerweiterung für den Sechszylinder-190er erstmals von AMG angeboten. Vier Jahre später fährt der starke Baby-Benz als Komplettfahrzeug in die Hallen offizieller Mercedes-Händler. Nur etwa 200 Fahrzeuge werden gebaut.

In Zeiten der Funkfernbedienung samt Start-Stopp-Knopf ist schon das schnöde Aufschließen des seltenen Exemplars eine Offenbarung. Der filigrane Schlüssel erweckt die pneumatische Zentralverriegelung zum Leben, leise surrend öffnen sich die Türschlösser. Kurz am in Wagenfarbe lackierten Bügeltürgriff gezogen, und der Fahrerplatz ist verfügbar – und weit weniger radikal, als die Außenhülle andeutet. Nach 148.000 Kilometern ist der Sportsitz etwas weich gedrückt, die Hände streicheln über eine erweiterte Zebrano-Holzausstattung inklusive Schalthebel.

Erst ab 4000 Touren geht im 190 E 3.2 so richtig die Post ab

Plopp, ohne akustisch verfälschende Dämpfung von doppelten und dreifachen Dichtungen schließt die leichtgängige Tür. Start frei für den Reihensechser. Die mechanisch-elektronische KE-Jetronic verlangt beim Anlassen nach minimalem Gaseinsatz, doch dann säuselt der extrem laufruhige Zweiventiler im Leerlauf vor sich hin. Mit feinem Surren dreht der M103 hoch, erwacht erst ab 4000 Touren richtig zum Leben. Das liegt zum Teil auch am ruckarm agierenden Vierstufen-Selbstschalter, dessen Gänge für heutige Verhältnisse etwas zu weit auseinander liegen.



AMG 190E 3.2

1,4 Tonnen Leergewicht werden dennoch zur spielerischen Aufgabe für 305 Newtonmeter. Zwar wankt der 190er trotz stößigen Sportfahrwerks und 16-Zoll-Rädern in Kurven, Lenkbefehle am zeitgenössischen AMG-Lederlenkrad werden etwas verzögert und eckig umgesetzt. Dennoch pflügt der 190 E 3.2 agil durch Biegungen. Die etwas teigige Bremse aus dem 300 E-24 und 300 TE beantwortet Pedaltritte mit vertrauenerweckender Stoppkraft.

Erstes Gemeinschaftsprojekt zwischen Daimler-Benz und AMG, der C36



C36 AMG

1993 präsentierten Mercedes und AMG mit dem C 36 das erste gemeinschaftlich produzierte Projekt – das Farbe zur Sportlichkeit bekennt, auch im Innenraum unseres 1995er-Exemplars. Wie eine Techno-Diskothek sticht das Interieur des über 5000-mal verkauften Spitzenmodells mit optionalem Designo-Leder samt farblich abgestimmtem Holz ins Auge. Wild grün und rot blinkend quittiert die Anzeige im Außenspiegel den per Schlüssel geäußerten Wunsch nach Einlass.

Ähnlich fetzig geht das 3,6 Liter große M104-Aggregat unter der Haube zu Werke.

Munter schnappt der dunkler grollende, kernigere 280-PS-Viertventil-Reihensechser nach hohen Drehzahlen, zieht dazu bereits aus dem Stand wie ein Bulle kräftig an. Dazu schaltet die Vierstufenautomatik knackiger als im 190er.

Wie zu erwarten, frisst der C 36 Kurven deutlich williger als der 190er. Mit dezentem Sportauspuffklang und zurückhaltend akzentuiertem Karosseriekleid rollt er aber auf Samtpfoten.

Mit dem C 43 AMG kommt ein starker V8 in die C-Klasse

Ein Trend, der sich auch ab 1997 beim achtzylindrigen Nachfolger C 43 AMG fortsetzt.

Die inzwischen etwas runderen Karosserieanbauten verraten kaum etwas vom potenten 4,3-Liter-Achtzylinder aus dem Mercedes-Regal, der mit schärferen Nockenwellen und atmungsaktiverem Ansaugtrakt gestärkt wurde. So kommen 27 PS mehr als bei der 279 PS starken Ausgangsbasis heraus. 26 PS und 25 Newtonmeter hat er seinem Vorgänger voraus – klingt nach wenig, bringt aber viel. Zum Niederknien: Der V8 im Bug des C43 AMG spielt eine wunderschöne Melodie.



C43 AMG

Bissig hängt der kleine V8 am Gas und untermalt die typischen, dezent sirrenden Ventiltriebsgeräusche der dreiventiligen M113-Motorserie mit brodelnden Nascar-Tönen. Großen Anteil an der gestiegenen Dynamik hat die elektronisch gesteuerte Fünfstufenautomatik. Zwar verwöhnt sie nicht mit tausend Schaltprogrammen und endlos vielen Stufen wie heutige Selbstschalter, bietet dem Triebwerk aber mit besseren Übersetzungen eine optimierte Spielweise. AMG-Kenner wissen allerdings: Ab Sommer 1996 laufen bis zum Produktionsstopp 1997 die letzten Exemplare des C 36 ebenfalls mit Fünfstufenautomatik vom Band. Doch nicht nur die geballte Kraft des gestiegenen Hubraums macht den C 43 sportlicher. Die Bremsanlage bietet feinste Rennsporttechnik. An der Vorderachse sind die 334 Millimeter großen Scheiben durch Edelstahlstifte vom Topf entkoppelt. Neben der besseren Wärmeabfuhr überzeugt die Anlage durch ein standfesteres Pedalgefühl als die des C 36. Nicht ganz so quicklebendig geriet die steife, aber etwas träge Lenkung. Dazu zeigen beide AMG-W202, dass sich die Ansprüche in puncto Fahrkomfort bei Sportlimousinen über die letzten zehn Jahre drastisch erhöht haben. Galten sie zu Lebzeiten als geschmeidig-komfortable Alternative zu BMW M3 und Porsche, wirken sie heute eher hölzern. Dennoch macht das Duo der 90er-Jahre keinen angestaubten Eindruck – zwei würdig gealterte Athleten.

Ein Kompressor bläst dem C 32 AMG 354 PS aus den Zylindern



C32 AMG

Lust-Laster: Gediegenes Rot und friedlicher Sound verhüllen die fulminanten Fahrleistungen des V6-Kompressors.

Kurz nach der Jahrtausendwende stehen mit dem C 32 AMG die Zeichen auf Sturm – unter der Haube. Zwangsbeatmung lautet die Devise. Der 2001 präsentierte V6 hat einen Kompressor, der zwischen den beiden Bänken des Motors aus dem zivilen C 320 haust. Statt 218 blasen nun 354 PS zum fröhlichen Kilometerfressen. Doch wie üblich geht der Eingriff in Affalterbach wesentlich tiefer. Ein verstärkter Kurbeltrieb, robusterer Ventiltrieb und kräftigere Kolben gehören zu den lebenserhaltenden Maßnahmen.

Das schicke Heck des bordeauxroten T-Modells Baujahr 2004 erinnert daran: Seit 1997 gibt es die AMG-C-Klassen auch als praktischen Kombi. Sportkombi trifft es im Falle des C32 wohl eher. Kurvengeschlängel durchheilt er wesentlich flüssiger als die vorhergehenden Baureihen, die Lenkung reagiert feinfühlicher auf Kursänderungen. Novum: die so genannte Speedshift-Automatik. Bei flotter Gangart werden Gänge fahrdynamikfördernd gehalten, Schalten in der Kurve soll der Vergangenheit angehören. Allerdings bringt die emsig und geschliffen schaltende Einheit auch etwas unnötige Hektik mit sich und greift mitunter ein, wo es die 450 Newtonmeter souveräner könnten. Daher fühlt sich der C 32 zwar viel schneller, aber nicht unbedingt gelassener an als sein Vorgänger mit V8.

Im C 55 AMG tritt die Sportlichkeit sehr deutlich zutage



C55 AMG

Mit viel Überholprestige gesegnet:

die verlängerte Schnauze des C 55 AMG.

Der V6-Kompressor läuft mit deutlicher hörbaren Gaswechseln etwas rauer, tritt aber sonst klanglich in den Hintergrund. Nur Hellhörige erkennen den Kompressor, nur Außenstehende werden mit sonor brummenden Auspufftönen beschallt.

Sehr angenehm: der Komfort. Das kommod abgestimmte Sportfahrwerk hält samt 17-Zoll-Rädern trotz straffer Straßenlage die meisten Asphalt-Unzulänglichkeiten vom Fahrer fern.

Wer es härter mag, wird im AMG Performance Studio, früher Manufaktur genannt, bedient. Geändertes Getriebesteuergerät mit verkürzten Schaltzeiten, Sperrdifferenzial oder Nürburgring-Fahrwerk machen ambitionierten AMG-Piloten den Mund wässrig. Als ginge es darum, das von den Vorgängern gezeigte Understatement aufzulockern, tritt der C 55 AMG ab 2004 deutlich aggressiver auf. Unter der um acht Zentimeter verlängerten Frontpartie brabbelt wieder ein V8 durch vier Auspuffrohre – allerdings wesentlich tiefkehliger als der des C 43. Die Überlegenheit großzügig bemessenen Hubraums zeigt sich im C 55 einmal mehr. Zwar objektiv mit 367 PS nur unwesentlich kräftiger als sein aufgeladener Vorfahre, hat der 5,5-Liter-V8 spürbar leichteres Spiel mit den 1635 Kilogramm und erweckt, mit dem knuspriger abgestimmten Fahrwerk, den Eindruck einer deutlich brachialeren Fahrmaschine – auf Wunsch sogar mit 400-PS-Kit, der später auch für den SLK 55 AMG Black Series verwendet wird, erzeugt durch Carbon-Gehäuse für Luftfilter und Luftmassenmesser, Fächerkrümmer und größerer Abgasanlage.

Die selbstbewusste Power-Show gipfelt im aktuellen C63 mit Performance-Paket. Breite Backen und luftige Kiemen kündigen unverhohlen den ersten von AMG selbst entwickelten Motor an. 457 PS gieren nach Drehzahl, reißen stürmisch nach vorn. Ein infernalischer Soundtrack des 6,2-Liter-V8 wird von frechen Zwischengassalven der blitzschnellen Siebenstufenautomatik noch verstärkt. Mit Sperrdifferenzial-Unterstützung und bei völliger ESP-Entfesselung schwingt das Heck befreit die Hüfte. Formschöne Vielspeichenräder beatmen die Verbundbremse mit Nachdruck. Im Sportsitz konstatiert der Fahrer erfreut: Er ist wieder da, der Freimut von einst.

Technische Daten*	AMG 190 E 3.2	Mercedes C 36 AMG	Mercedes C 43 AMG
Motor	R6	R6	V8
Einbaulage	vorn längs	vorn längs	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	2 pro Zylinder/1	4 pro Zylinder/2	3 pro Zylinder/2
Hubraum	3206 cm ³	3606 cm ³	4266 cm ³
kW (PS) bei 1/min	172 (234)/5750	206 (280)/5750	225 (306)/5850
Literleistung	73 PS/Liter	78 PS/Liter	72 PS/Liter
Nm bei 1/min	305/4500	385/4000–4750	410/3250–5000
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad
Getriebe	4-Stufen-Automatik	4-Stufen-Automatik	5-Stufen-Automatik
Bremsen vorn	295 mm/innenbel.	320 mm/innenbel.	334 mm/innenbel.
Bremsen hinten	278 mm	278 mm/innenbel.	300 mm/innenbel.
Radgröße vorn / hinten	7,5 x 16	7,5 x 17 / 8,5 x 17	7,5 x 17 / 8,5 x 17
Reifen vorn / hinten	225/45 R 16	225/45 R 17 / 245/40 R 17	225/45 R 17 / 245/40 R 17
Reifentyp	Dunlop SP Sport 9000 Continental SportContact 2 Continental SportContact 2		
Länge/Breite/Höhe	4448/1690/1353 mm	4487/1720/1385 mm	4516/1723/1385 mm
Radstand	2665 mm	2690 mm	2690 mm
Leergewicht/Zuladung	1400 kg/320 kg	1560 kg/410 kg	1570 kg/400 kg
Leistungsgewicht	6,0 kg/PS	5,6 kg/PS	5,1 kg/PS
Tankvolumen	70 l	62 l	62 l
EU-Normverbrauch Ø auf 100 km	keine Angabe	11,8 l Super Plus	11,7 l Super
Beschleunigung von 0–100 km/h	7,6 s	6,7 s	6,5 s
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h	250 km/h	250 (272) km/h
Serienfahrzeug ohne Extras	124.944 DM (1991)	97.865 DM (1995)	115.420 DM (1999)

* Herstellerangaben

Technische Daten*	Mercedes C 32 AMG T	Mercedes C 55 AMG	Mercedes C 63 AMG
Motor	V6, Kompressor	V8	V8
Einbaulage	vorn längs	vorn längs	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	3 pro Zylinder/2	3 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/4
Hubraum	3199 cm ³	5439 cm ³	6208 cm ³
kW (PS) bei 1/min	260 (354)/6100	270 (367)/5750	336 (457)/6800
Literleistung	111 PS/Liter	67 PS/Liter	74 PS/Liter
Nm bei 1/min	450/4400	510/4000	600/5000
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad	Hinterrad
Getriebe	5-Stufen-Automatik	5-Stufen-Automatik	7-Stufen-Automatik
Bremsen vorn	345 mm/innenbel./gelocht	345 mm/innenbel./gelocht	360 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	300 mm/innenbel.	300 mm/innenbel.	330 mm/innenbel./gelocht
Radgröße vorn / hinten	7,5 x 17 / 8,5 x 17	7,5 x 18 / 8,5 x 18	8 x 18 / 9 x 18
Reifen vorn / hinten	225/45 R 17 / 245/40 R 17	225/40 R 18 / 245/35 R 18	235/40 R 18 / 255/35 R 18
Reifentyp	Pirelli P Zero Rosso	Pirelli P Zero Rosso	Pirelli P Zero
Länge/Breite/Höhe	4541/1728/1415 mm	4611/1744/1412 mm	4726/1795/1439 mm
Radstand	2715 mm	2715 mm	2765 mm

Technische Daten*	Mercedes C 32 AMG T	Mercedes C 55 AMG	Mercedes C 63 AMG
Leergewicht/Zuladung	1695 kg/505 kg	1635 kg/480 kg	1730 kg/440 kg
Leistungsgewicht	4,8 kg/PS	4,5 kg/PS	3,8 kg/PS
Tankvolumen	62 l	62 l	66 l
EU-Normverbrauch Ø auf 100 km	11,9 l Super	11,9 l Super Plus	13,4 l Super Plus
Beschleunigung von 0–100 km/h	5,4 s	5,2 s	4,5 s
Höchstgeschwindigkeit	250 (280) km/h	250 (280) km/h	250 (280) km/h
Serienfahrzeug ohne Extras	58.928 Euro (2004)	62.176 Euro (2004)	67.830 Euro

* Herstellerangaben