

auto motor und sport

Klimaanlagen im Test

Audi • BMW • Citroen • Cadillac
Mercedes • Opel • Toyota Lexus • VW

Wer hat die beste?

VW Golf Neuer Sechszylinder
Neuer Polo

WV Cron
So sieht er aus



Neuer



Porsche
Kein Konzept
für Siege



Das deutsche Automagazin

In diesem Heft

TITEL

VW-Neuheiten Golf, Jetta, Polo
Handelsklasse A 10

TEST & TECHNIK

Modell-Neuheit Mercedes 500 E
Der Benz ist da 22

Test Jaguar XJR-S 6.0 Litre
Katze aus dem Sack 28

Test Klimaanlage
Coldtimer-Grand Prix 34

Test Toyota MR 2 GT-i 16
Runde zwei 44

**Vergleich Mercedes 300 CE-24
mit Automatik und Schaltgetriebe**
Hinter den Kulissen 52

Treibhauseffekt
Formel CO₂ 56

Aus dem Fuhrpark
Seat Ibiza GLX 1.2i 58

MAGAZIN

Versicherungsbetrug
Die Knall-Studie 106

Fiala-Erinnerungen
„Unsere alten Käfer-Kunden
waren sauer“ 112

Magazin-Journal 118

Autoindustrie im Osten
Ost-Moderne 120

SERVICE

Umfrage Audi 80/90
Guter Wurf 126

Service-Station 130

Gebrauchtwagen
Das ist der Gipfel 132



112

Ernst Fiala,
Ex-VW-
Entwick-
lungschef,
blickt weit zurück – in
die graue Vor-Golf-Zeit.
Vorabdruck aus
seinen Erinnerungen

SPORT

Porsche-Motorsport
Der schlappe Rappe 136

**Deutsche Tourenwagen-
Meisterschaft**
Tausendmal berührt 140

Grand Prix Deutschland
In der Hitze das Gefecht 144

RUBRIKEN

Zur Sache
Pole Position 3

Neues vom Auto 6

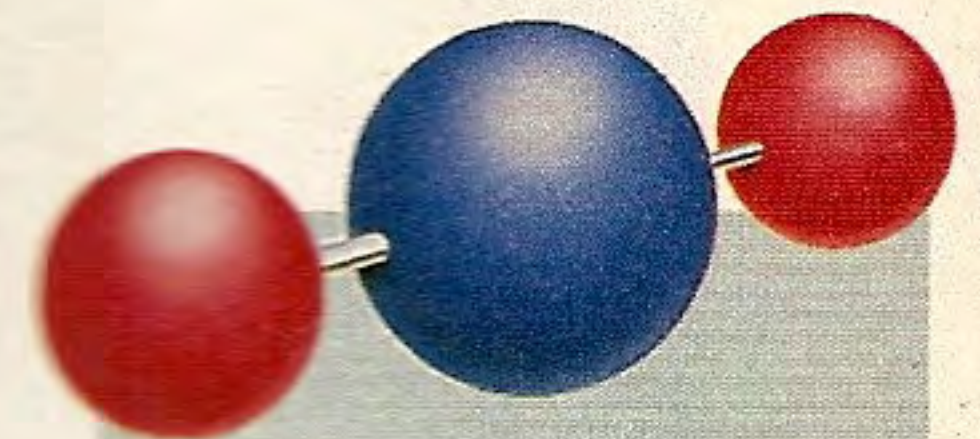
Spektrum
Gefahrgut unterwegs 18
Steuer-Erklärung 20

Leserbriefe 102

Impressum 103

Vorschau 152

Wir über uns 154



56

CO₂, das so
harmlos aussehende
Molekül, demon-
striert Tücke mit nur
einem Wort: Treib-
hauseffekt. Eine
Betrachtung

MODELL-NEUHEIT
Mercedes 500 E

Der Benz ist da

Mercedes-Benz und Porsche bauen gemeinsam ein Auto, das neue Maßstäbe setzt. Unter der braven Mittelklasse-Karosserie steckt die schiere Gewalt: fünf Liter Hubraum und ein V8 mit 326 PS.

Das Selbstbewußtsein, es strahlt wie in den allerbesten Zeiten. Der künftige Beweis der Stärke, das Super-Auto 500 E, ist für das Management von Mercedes-Benz nicht die schon lange fällige Antwort auf den BMW M 5. Es soll, so lautet ein fast schon offizielles Bekenntnis, „ein Automobil sein, das sehr viel mehr kann“ als die bislang so einsame Offerte aus München.

Mercedes will hier im feinen Rahmen des Understatement einer Mittelklasse-Karosserie

zeigen, was alles machbar ist. Kompakter Komfort-Expresß ist ein Begriff, der den Untertürkheimer Zielen nahekommt. Der 500 E soll nicht nur temperamentvoller werden als ein 500 SL, es ist sein Ziel, auch komfortabler zu sein als der zweisitzige Roadster.

Auf dem Weg zu einer neuen, sehr viel dezenten Sportlichkeit als beim 190 E 2.5-16 Evolution 2 bekennt sich Mercedes nun in aller Öffentlichkeit zu einer engen Partnerschaft, die lange schon mit Por-



TEST & TECHNIK



In Serie geht der Mercedes 500 E natürlich mit dem klassischen Chromgrill, ansonsten bleibt das schlichte Outfit



sche existiert. Das Entwicklungszentrum Weissach leistete Entwicklungshilfe und Versuchsbeistand. Die Fahr-Erprobung einschließlich aller Dauerläufe fand durch Mitarbeiter der Porsche-Denkfabrik statt.

Und weil es am Platz und am Personal mangelt in den Mercedes-Werken Sindelfingen und auch Bremen, wird Porsches freie Kapazität in die Produktion des 500 E fest eingebunden. Das läßt den Fertigungs-Prozeß der automobilen Spezialität recht betriebsam über lange Wege laufen.

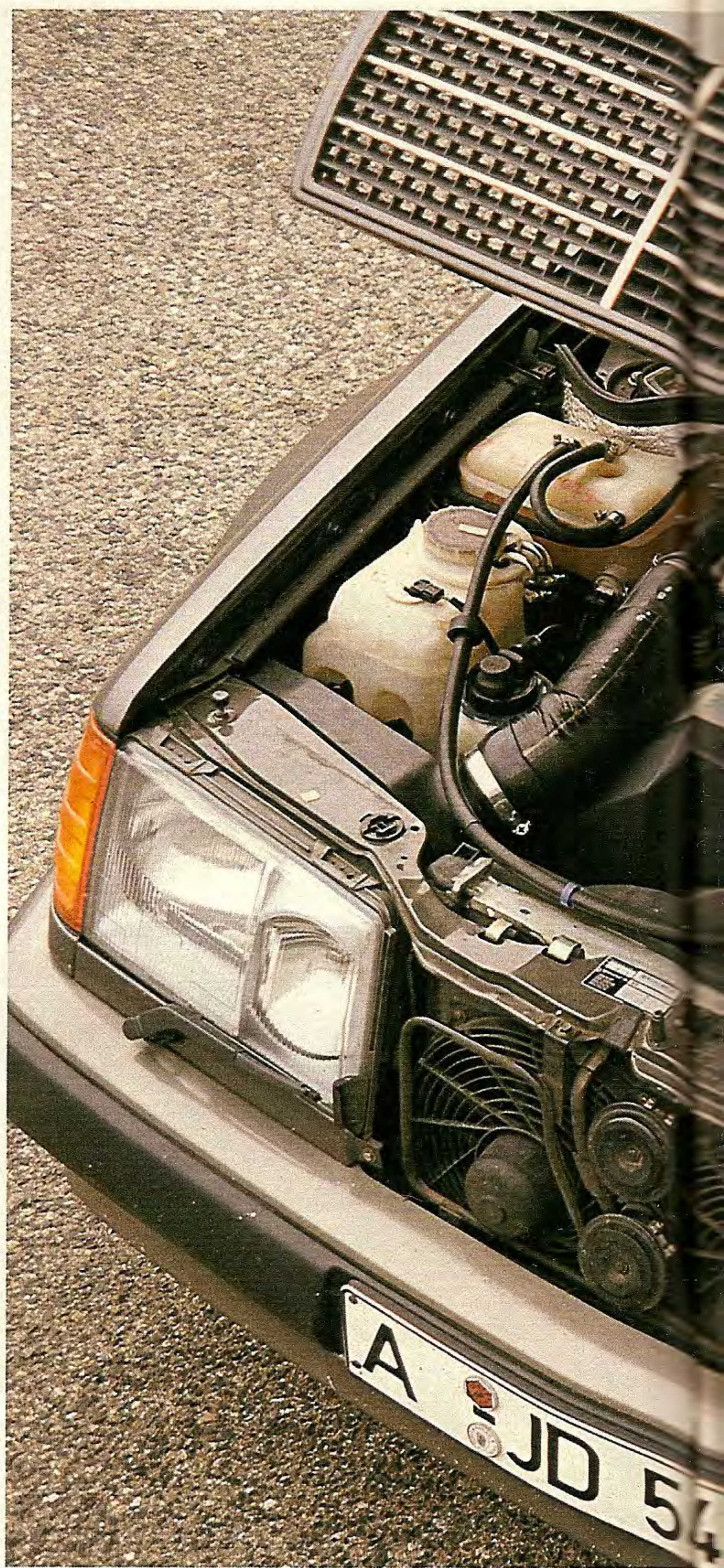
Zunächst entsteht in Sindelfingen eine Rohkarosse, die macht sich auf den Weg nach Zuffenhausen, um dort ihre ausgestellten Kotflügel und die erforderlichen Verstärkungsteile made by Porsche zu erhalten. Danach reist sie zurück nach Sindelfingen, um dort durch die Lackiererei zu gehen. Im frischen Glanz kommt sie erneut nach Zuffenhausen zur Endmontage aller Mechanik und des Interieurs. Und das fertige Auto schließlich wird neuerlich nach Sindelfingen verfrachtet zur Endabnahme und zur Auslieferung. Zehn bis 15 Autos täglich sollen auf der mobilen Produktionsschiene entstehen.

Trotz der reichlich bewegten Produktion scheint sich die Partnerschaft mit Porsche wirt-

schaftlich zu rechnen. Sichere Quellen murmeln Preise zwischen 110 000 und 120 000 Mark – ein Preisrahmen also, der sich nur noch an der Konkurrenz BMW M 5 orientiert und der den Mercedes 500 E zu einer attraktiven Offerte für betuchte Käufer macht.

Vor allem aber ist dieser Mercedes ein Auto für alle, die ihre Ausgaben geheimhalten wollen, denn Aufwand und Sportlichkeit werden hier mit aller Diskretion verkauft. Selbst der Kenner spürt erst auf den zweiten Blick, daß die Kotflügel sehr behutsam etwas weiter ausgestellt sind. Die breiteren Reifen können sich so vornehm unter die Karosserie zurückziehen.

Die deutlich tiefergesetzte Karosserie aber ist für viele oberflächliche Betrachter das offensichtlichste Unterscheidungsmerkmal vom Mercedes-Taxi. Viel später erst fällt ein Detail auf, das die Absichten des 500 E energisch unterstreicht. Die Leuchteinheiten enthalten statt des Nebellichts der großen Serie Fernscheinwerfer. Ansonsten verzichtet die Karosserie auf alle sportlichen Signale, keine auffälligeren Spoiler, keine Flügelprofile, keine Schwellerleisten. Aber das Wenige bringt viel, die neue Frontschürze reduziert den c_w -Wert auf 0,31. ▷



Kraft in Hülle und Fülle, in einem Motorraum, wo acht Zylinder und 326 PS keinen Platz mehr lassen



Bei aller Diskretion sind die Änderungen doch umfangreich. Die Bodengruppe brauchte für den starken Antriebsstrang mit der großen Automatik einen geräumigeren Tunnel. Und das beliebte Reserverad verlangte nach einem geänderten Kofferraumboden. Die Techniker setzten alles daran, das Temperament auch durch ein Minimum an Masse zu steigern. Die annähernd erreichte Vorgabe lautete: bei kompletter Ausstattung 300 Kilogramm weniger als ein 300 SL. Das ergibt für die Serie ein

Leergewicht von 1630 Kilogramm, ein Wert, der nicht so sehr aus dem Rahmen der Baureihe 124 herausragt.

Diesen immer noch ganz stattlichen 1,6 Tonnen steht hier aber auch eine Wucht von Motor gegenüber. Der Fünfliter-Achtzylinder mit der Vierventiltechnik aus dem 500 SL sorgt mit seinen 326 PS (240 kW) für ein Leistungsge-
wicht von fünf Kilogramm pro PS. Da geht es allemal zügig voran, auch wenn der 500 E den Anspruch, Deutschlands stärkste Limousine zu sein, der

BMW-Variante namens Alpina B 10 mit 360 PS (265 kW) nicht entreißen kann.

Der Fortschritt hat den mächtigen Leichtmetall-V8 zu neuen Kräften reifen lassen. Nach einer langen, sehr beharrlichen Tradition mechanischer Einspritzanlagen ist nun sogar bei Mercedes die Erkenntnis gereift, daß elektronisch alles etwas besser geht. Eine Bosch Motronic mit Hitzdraht zur Luftmassenmessung regelt die Zufuhr des bleifreien Super.

Der Wegfall der Stauklappe läßt den Motor freizügiger atmen, was die Füllung seiner Zylinder verbessert. Das soll zwar, so sagen die Motoren-
männer bei Mercedes, auf die Höchstleistung ohne Einfluß sein, wohl aber dem Drehmoment und dem Verlauf seiner Kurve sehr gut bekommen. Aus den stämmigen 450 Newtonmetern jedenfalls sollen deren 500 geworden sein, und die sind immer noch bei 4000/min zur Stelle.

Bei so viel Leistung und Drehmoment halten die fürs Kraftübertragen zuständigen Techniker ein Schaltgetriebe für eine im tagtäglichen Straßenverkehr ziemlich überflüssige Arbeitsstelle. Es wird den 500 E nur mit der Viergang-
automatik geben. Obwohl diese an kräftige Partner gewöhnt ist, an den 500 SL-Motor und im Außendienst auch an den praktisch gleichstarken V8 des Porsche 928 S4, machten dem Getriebe die 500 Nm zunächst etwas zu schaffen, und es bedurfte kräftiger und kühlender Maßnahmen bis zur soliden Serienreife. Eine überarbeitete Antriebsschlupf-Regelung erlaubt es nun, den Benz mit etwas kontrolliertem Schlupf zu lenken.

Die Automatik hat aber auch deshalb mit besonders viel Schub und reichlich Drehzahl zu tun, weil der 500 E als konsequentes Fahrleistungsauto kurz

übersetzt ist. Mercedes hält sich auch beim 500 E an den freiwilligen Selbstverzicht auf Geschwindigkeiten über 250 km/h, da aber ein theoretisches Tempo darüber nun wirklich nichts voranbringt, ist die Hinterachse so übersetzt, daß der Motor bei 260 km/h ausdrehen würde. Damit ist bei jedem Tempo, das der 500 E erreichen kann, ein deutlich spürbarer Leistungsüberschuß vorhanden. Die kurze Übersetzung beflügelt das Temperament. Mercedes rechnet mit 6,0 Sekunden zwischen null und 100 km/h und mit 21,5 Sekunden aus dem Stand auf 200 km/h.

Außer dem Antriebsstrang stammen auch alle wesentlichen Teile des Fahrwerks vom 500 SL. Natürlich ist die Abstimmung der Federn und der Dämpfer sowie der Niveau-
regulierung der leichteren Limousine aber einer noch etwas druckvolleren Fahrweise angepaßt. Die Federn sind beim 500 E sogar noch etwas kürzer, um die Karosserie tiefer zu halten.

Ein gutes Maß an Feinarbeit und Aufwand steckt aber auch im Ausbalancieren der Gewichtsverteilung des 500 E. Eine in den Kofferraum verlegte Batterie war schließlich das gewichtige Zünglein an der Waage, die zu guter Letzt ein Verhältnis von 50:50 Prozent registrierte.

Entsprechend dieser ausgeglichenen Gewichtung rüstet Mercedes den 500 E gutbürgerlich vorn wie hinten auf Reifen einer Dimension aus, auch die ist ganz exakt vom SL übernommen: 225/55 ZR 16 auf acht Zoll breiten Aluminium-Schmiedefelgen. Kaum daß der 500 E fertig ist, wird ein Vetter für Amerika zu letzter Reife erzogen. Ein 420 E mit dem 240 PS-V8 und schmaler Karosserie soll, ganz auf Komfort getrimmt, dem Toyota Lexus Paroli bieten. *Clauspeter Becker*



An der Weissacher Pforte: Der Mercedes 500 E durchlief bei Porsche ein Erprobungs-Programm

Technische Daten und Fahrleistungen

Motor
Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor vorn längs, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe (Kettenantrieb). Elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch LH-Motronic). Hubraum 4973 cm³, Bohrung x Hub 96,5 x 85,0 mm, Verdichtung 10,0:1. Leistung 240 kW (326 PS) bei 5500/min, maximales Drehmoment 500 Nm bei 4000/min. Ge-
regelter Dreiwegekatalysator.

Kraftübertragung
Hinterradantrieb, automatisches Vierganggetriebe.

Fahrwerk
Einzelradaufhängung vorn und hinten. Innenbelüftete Schei-

benbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten. Antiblockiersystem (Bosch). Felgenreiße 8 J x 16. Reifengröße 225/55 ZR 16.

Karosserie
Fünfsitzige Limousine mit vier Türen. Spur vorn/hinten 1532/1521 mm, Radstand 2800 mm, Länge x Breite x Höhe 4740 x 1690 x 1446 mm.

Fahrleistungen*
Beschleunigung
0-100 km/h 6,0 s
0-200 km/h 21,5 s
Höchstgeschwindigkeit 250 km/h

* Werksangaben