

**Kindersitz-Crashtest**  
Sieben Sitze im Vergleich



**Toyota-Werkstätten**  
Sieben von acht versagen



**Im Test** Neuer Audi A8

Die neuen kleinen

**BMW**

▶ **Einser**  
▶ **Mini Cabrio**  
▶ **Mini Van**

**auto**  
**motor**  
und **sport**



**Fahrbericht** **Erster Test**  
VW Beetle Cabrio Renault Mégane



**Exklusiv: Mercedes A 32 K**

Mercedes C 30 CDI AMG und E 55 AMG



Heft 22 16. Oktober 2002



Deutschland 3,30 € E1418D

Österreich 3,70 €, Schweiz 6,50 sfr, Benelux 3,80 €, Finnland 4,90 €, Frankreich 4,40 €, Griechenland 4,60 €, Italien 4,40 €, Portugal (Cont.) 4,40 €, Spanien 4,40 €, Kanaren 4,60 €, Ungarn 1020 Ft



Sportsitze von Recaro mit Hosenträgergurten, Instrumente vom SLK, Überrollkäfing: A-Klasse als Supersportwagen

# Runners World

*Die ultimative Mercedes A-Klasse: HWA A 32 Kompressor, ein Einzelstück mit Sechszylindermotor und 354 PS.*

**A**uf den Index der Unworte, so schrieb unlängst ein Leser an die Redaktion, gehöre er gesetzt, der Begriff „Überholprestige“. Womit er nicht ganz Unrecht hat.

Trotzdem muss das Unwort in Verbindung mit der schnellsten Mercedes A-Klasse aller Zeiten noch einmal erhalten. Denn das Kraft-Ei, korrekt A 32 Kompressor genannt, hat vieles, aber wahrhaftig kein Überholprestige.

Da nützen auch die breiten Reifen und der tiefgezogene Frontspoiler nichts – wenn das A-Modell im Rückspiegel auftaucht, macht keiner Platz. Erst recht keiner, der ohnehin schon 200 km/h schnell fährt.

Da gibt der Fahrer der kräftig motorisierten Oberklasse-Limousine lieber noch ein

bisschen mehr Gas. Was ohne den gewünschten Effekt bleibt, denn der Zwerg lässt sich nicht abschütteln.

Die Kapitulation kommt, und mit ihr ein Gesichtsausdruck fassungslosen Erstauens. Kickdown bringt die Motordrehzahl in der A-Klasse auf das Niveau für beste Beschleunigung und entfesselt gleichzeitig einen grollenden Sound, dessen Tonlage dem Kenner unmissverständlich eines sagt: Kompressor. Und dann faucht er davon, der kleine Silberpfeil, als gäbe es kein morgen.

Die Rolle des Underdogs, der auf Wunsch fast alles in Grund und Boden beschleunigen kann, hat ihren besonderen Reiz. Genießen kann sie nicht jeder. Den A 32 Kompressor hat sich ein betuchter Kunde

als Einzelanfertigung bauen lassen. Bei der Firma HWA in Affalterbach.

Affalterbach? Da sitzt doch die Mercedes-Edelschmiede AMG. Und das A für Aufrecht ist auch tatsächlich das gleiche. Hinter HWA steht AMG-Gründer Hans-Werner Aufrecht. Bei HWA, der Rennabteilung von Daimler-Chrysler, können besonders schwere Fälle von automobiler Spielsucht therapiert werden, für die es bei AMG kein passendes Rezept gibt.

Beim Projekt A 32 genügte kein landläufiges Tuning. Da musste zur Totaloperation geschritten werden, wobei über den Preis der Mantel des Schweigens gehüllt wird. Statt vier sitzen jetzt sechs Zylinder unter der vorderen Haube, in V-Form und 3,2 Liter Hubraum ergebend.

Dazu ein von der Kurbelwelle angetriebener Kompressor. Richtig, das ist der Motor, den AMG in C-Klasse und SLK verbaut. Zusammen mit ihm wanderte auch gleich die komplette C-Klasse-Vorderachse unter die A-Hülle.

Mit der ebenfalls aus dem Baukasten entnommenen Fünfgang-Automatik ergibt das einen Brocken mit großem Platzbedarf. Die Sitze mussten deshalb um sieben Zentimeter nach hinten ausweichen, das Armaturenbrett entsprechend verlängert werden. Den Weg vom Getriebeausgang bis zu der Raumlenkerachse aus der C-Klasse überbrückt eine speziell angefertigte Kardanwelle.

Hinterradantrieb also, und damit ist der A 32 aller Traktionsprobleme ledig, mit denen sich die schwächeren



Vollgas voraus: Nach nur 5,1 Sekunden hat der A 32 bereits 100 km/h erreicht

Serienmodelle herumschlagen müssen.

747 von insgesamt 1665 Kilogramm belasten die Hinterachse, Reifen der Dimension 225/45 ZR 17 tun ein Übriges. 354 PS und ein maximales Drehmoment von 450 Newtonmeter werden erstaunlich problemlos auf die Straße gebracht. Rauchzeichen setzt der

## Die Rolle des Underdogs, der fast alles in Grund und Boden beschleunigen kann, hat ihren Reiz

A 32 nur, wenn mit deaktivierter Schlupfregelung voll beschleunigt wird.

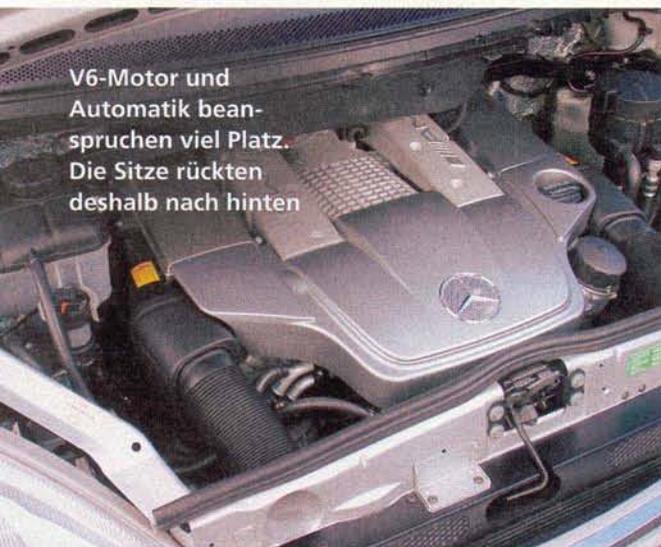
Und dann ist wahrhaftig Feuer unterm Dach. Der Kleine katapultiert sich mit einem Peitschenschlag aus den Startlöchern. Bei 6000/min, entsprechend 60 km/h, wirft die Automatik den zweiten Gang ein, der dann bereits bis über 100 km/h reicht.

Das Messgerät signalisiert einen Fabelwert: 5,1 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Porsche Carrera-Fahrer schaffen das nur, wenn sie Kupplung und Schaltung ohne Rücksicht auf Verluste behandeln. Beim A 32 Kompressor genügt ein simpler Druck auf das Gaspedal.

Da fahrwerkstechnisch nichts von der regulären A-Klasse übrig blieb, stellt der Umgang mit dem brachialen Dampf nicht das geringste Problem dar. Bis in den Bereich der Höchstgeschwindigkeit läuft das A-Monster unbe-



Als wär's ein Stück aus der Serie: A-Klasse-Armaturrenbrett mit AMG-Sportlenkrad



V6-Motor und Automatik beanspruchen viel Platz. Die Sitze rückten deshalb nach hinten

## TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp		HWA A 32 Kompressor	
Motorbauart/Zylinderzahl		V/6	
Hubraum	cm <sup>3</sup>	3199	
Leistung	kW (PS)	260 (354)	
	bei 1/min	6100	
Max. Drehmoment	Nm	450	
	bei 1/min	4400	
Länge × Breite × Höhe	mm	3685 × 1728 × 1585	
Radstand	mm	2423	
Leergewicht	kg	1665	
Beschleunigung	0-100 km/h	s	5,1
	0-160 km/h	s	11,5
	0-200 km/h	s	20,2
	Höchstgeschwindigkeit	km/h	250
Bremsweg (Verzögerung)	aus 100 km/h kalt	m (m/s <sup>2</sup> )	37,8 (10,2)

irrt geradeaus. Der Haftgrenze in Kurven nähert es sich so neutral wie die Schweiz. Und die Bremse vom C 32 AMG packt gnadenlos zu. Ohne Fading auch bei extremer Beanspruchung.

Von einem Hochleistungs-Sportwagen konventioneller Bauweise unterscheidet sich der A 32 nur durch die konzeptbedingt hohe Sitzposition, an die man sich erst einmal gewöhnen muss.

Wegen der vorzüglichen Fahreigenschaften stellt der A 32 die einzige A-Klasse dar, bei der das Stabilitätsprogramm ESP abgeschaltet werden kann. Für den Könner, der auf der Rennstrecke unterwegs ist, ergibt sich damit ein höchst attraktives Unterhaltungsprogramm: Drifts bis zum Abwinken.

Selbst der Federungskomfort, gewiss ohne Priorität im Lastenheft, kann sich sehen lassen. Bei geringem Tempo stolpert der Kleine etwas, aber bei schneller Fahrt saugen die

## Das Einzelstück orientiert sich an den Qualitätsnormen von AMG und damit an denen von Mercedes

Schraubenfedern Bodenwellen in einer Art und Weise auf, von der die Fahrer normaler A-Modelle nur träumen können.

Auch das weist darauf hin, dass dieses Einzelstück sich ganz an den Qualitätsnormen von AMG und damit an denen von Mercedes orientiert. Da



## Blasinstrument

V8-Motor plus Kompressor macht 476 PS: Mercedes E 55 AMG

Wer hat, der hat. Seit es den SL 55 von AMG gibt, sind mehr als 450 PS bei Mercedes ganz normal über den Ladentisch erhältlich. Mit den Weihen eines alltagstauglichen Serienmotors ausgestattet, pumpte dessen Kompressor-V8 zunächst 476 PS, inzwischen sogar 500 PS in den Antriebsstrang. Und was im SL Freude macht, das soll nun auch der E-Klasse-Kundschaft nicht vorenthalten werden.

Der neue E 55 AMG begnügt sich zwar mit 476 PS, aber das reicht locker, um in der Sparte der Sportlimousinen die Latte höher zu legen. Die bisherige Nummer eins im PS-Rennen, der Audi RS6, dümpelt bei 450 PS.

Was so viel Leistung, vom Drehmoment (700 Nm bei 2650/min) ganz zu schweigen, in einer mittelschweren Limousine anrichtet, kann man sich ausmalen. Böse aus den vier Auspuffrohren fauchend, prescht die wild gewordene E-Klasse voran, als gelte es mit einem Schlag gutzumachen, was in der laufenden Formel 1-Saison versäumt wurde. Die Beschleunigung ist atemberaubend, und wegen der stetigen Kraftentfaltung bleibt kaum Zeit, Luft zu holen.

Der pausenlose Vorwärtsschub wird von einer neu abgestimmten Fünfgang-

automatik unterstützt, die drei Programme (Sport, Komfort und Manuell) zur Verfügung stellt. Manuell erlaubt es, die Gänge über Tasten hinter den Lenkradspeichen zu wählen, ein gut gemeintes Angebot, aber in Anbetracht der tadellosen Automatik-Funktion in der Praxis selten relevant.

In nur 4,7 Sekunden soll der E 55 laut Werk Tempo 100 erreichen können, aber bei 250 km/h wird sicherheitshalber abgeregelt. Auch sonst geht man auf Nummer sicher: Die Bremsen stammen vom SL 55, Kardan-, Antriebswellen und Hinterachse wurden verstärkt, das Differenzialgehäuse mit Kühlrippen versehen und das adaptive Luftfeder-Fahrwerk mittels reduzierten Luftvolumens, anderer Dämpferkennungen und stärkerer Stabilisatoren gestrafft.

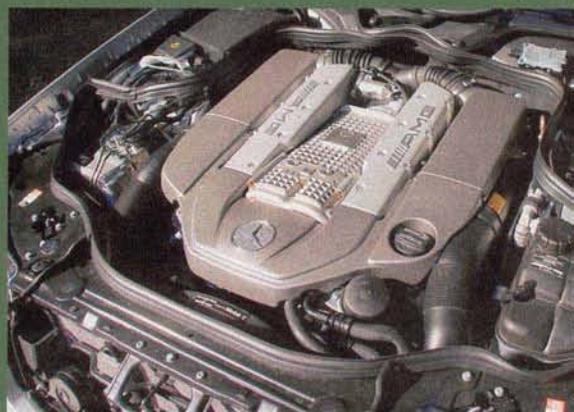
Derart gerüstet, lassen sich die vielen PS – verantwortungsvoller Einsatz vorausgesetzt – ohne Angstschweiß genießen. Der Handlichste ist der E 55 zwar nicht, aber er kombiniert sportliche Präzision mit ausreichendem Komfort. Auch an Luxus fehlt es nicht: Für 87 580 Euro bekommt man fast alles serienmäßig, was sonst bei der E-Klasse eine Menge zusätzliches Geld kostet.

W.K.

## TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp	Mercedes E 55 AMG	
Motorbauart/Zylinderzahl	V/8	
Hubraum	cm <sup>3</sup>	5439
Leistung	kW (PS)	350 (476)
	bei 1/min	6100
Max. Drehmoment	Nm	700
	bei 1/min	2650
Länge × Breite × Höhe	mm 4849 × 1822 × 1430	
Radstand	mm 2854	
Kofferraumvol. nach VDA	L	530
Leergewicht	kg	1835
Beschleunigung*	0-100 km/h	
	s	4,7
Höchstgeschwindigkeit*	km/h 250	
ECE-Verbrauch	L/100 km Superbenzin	
	gesamt	12,9
Preis	Euro	87 580,-

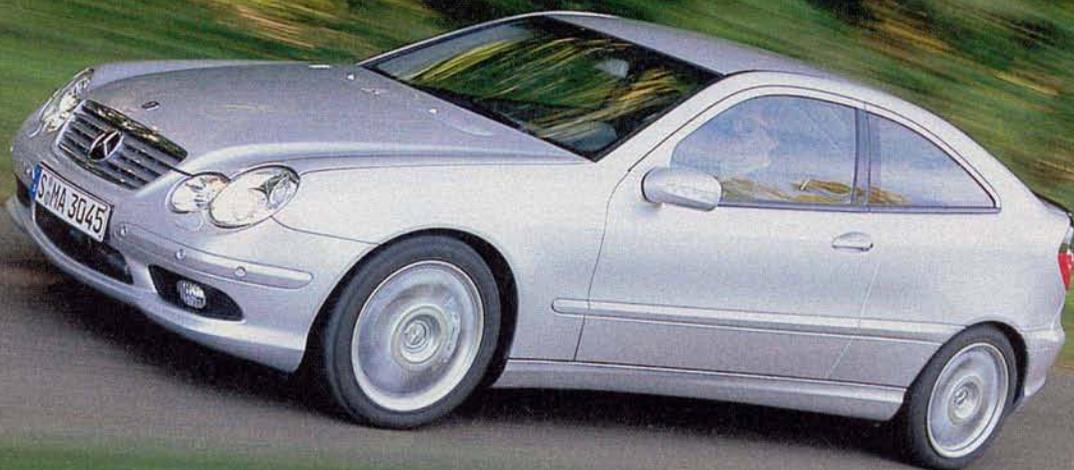
\* Werksangaben



Bekannt aus dem SL 55: 5,4-Liter-V8 mit Kompressoraufladung und 476 PS



Ungewohnte A-  
Klasse-Perspektive:  
mit Heckantrieb  
und hoher Leistung  
in vollem Drift



## Ölförderung

Vom Diesel zum Sportauto: Mercedes C 30 CDI AMG

**D**iesel vom Tuner sind zwar nichts Neues, aber die rasenden Rußer mussten bisher ohne den Werkssegen auskommen. Beim neuen C 30 CDI, dem ersten Diesel von AMG, ist das anders. Das Auto bietet alle Vorteile eines regulären Mercedes, auch wenn sein Motor mit der Großserie nichts gemein hat.

Zwar basiert das Aggregat auf dem 2,7-Liter-Fünfzylinder, aber mittels Hubverlängerung von 88,4 auf 97,0 Millimeter wuchs der Hubraum auf knapp drei Liter. Weitere Neuerungen: verstärkte und gekühlte Kolben, schnelleres Vorglühsystem, andere Motorelektronik und Ladeluftkühlung mit Luft-Wasser-Wärmetauscher.

Der Mühe Lohn sind 231 PS oder 78,3 PS pro Liter Hubraum, womit der AMG-Diesel erstmals in Bereiche vorstößt, die bisher für den Ottomotor reserviert waren. Mindestens ebenso erstaunlich aber ist das Drehmoment: 540 Nm bei 2000/min.

Entsprechend eindrucksvoll setzt sich der getunte Diesel im kompakten Gewand des Sportcoupés in Szene. Das Auto strotzt vor Kraft, wobei sich die Newtonmeter schon beim Losfahren mit nur geringer Verzögerung bemerkbar machen. Die serienmäßige, von AMG überarbeitete Fünf-

gangautomatik hält den Dreiliter-Diesel anschließend optimal in der Schmauchzone, so dass Tempo 100 bereits in glaubhaften 6,8 Sekunden erreicht wird, Höchstgeschwindigkeit 250 km/h. Wer es gelassener angeht und sich im EU-Verbrauchszyklus bewegt, kommt mit 7,6 Liter Diesel pro 100 Kilometer aus.

Bei so viel Dampf verwundert es nicht, dass die Traktionsreserven des Hecktrieblers in engeren Kurven rasch aufgebraucht sind. Das größte Problem des C 30 CDI besteht dann darin, die Kraft auf die Straße zu bringen, während es ansonsten wenig auszusetzen gibt. Schließlich entspricht das Fahrwerk jener Ausführung, die auch im 354 PS starken C 32 AMG Dienst tut.

Wenig Freude machen indes die derben Geräusche, die dem C 30 CDI bereits im Leerlauf entfliehen. Laufkultur ist nicht die Stärke des Langhubers, und auch dem vielsagenden Sportauspuff mag es nicht gelingen, die rustikalen Töne in sportlichen Sound umzumünzen. Preis? Als Sportcoupé kostet der Spaß-Diesel (Serienausstattung ähnlich C 32 AMG) 45 240 Euro, Limousine und T-Modell kommen auf 49 590 und 51 330 Euro – lieferbar ab Februar 2003. *W.K.*

wirkt nichts gebastelt oder improvisiert, da klappert nichts, da schüttelt nichts. In handwerklicher Hinsicht ist der A 32 ein Meisterstück – angefangen beim Armaturenbrett mit den vom SLK übernommenen Instrumenten bis hin zu den Sitzen, die von Recaro stammen und den Körper festhalten, als sei er einzelmontiert.

Die Fondsitze können nur noch als Ablage dienen. Weil Fahrer und Beifahrer nach hinten gerückt sind, schrumpfte der Beinraum fast auf Null.

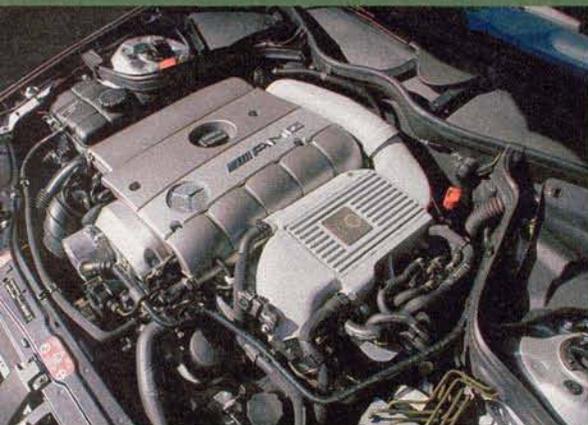
## Von einem Hochleistungs-Sportwagen unterscheidet sich der A 32 nur durch die hohe Sitzposition

Auch die hinteren Türen erfüllen nur noch einen Dekozweck. Wer sie öffnet, stößt auf die Verstrebung des massiven Überrollkäfigs, auf den der Kunde ebensowenig verzichten wollte wie auf die Hosenträger-Gurte.

Sicherheit geht eben vor. Das beweist nicht zuletzt ein kleiner roter Knopf auf der Mittelkonsole. Den, so warnten die HWA-Männer bei der Übergabe an auto motor und sport, solle man doch bitte nicht ausprobieren.

Denn sonst werde der ohnehin schon voll gepackte Motorraum auch noch mit dem Schaum aus der dort installierten Feuerlöschanlage gefüllt.

Text: **Götz Leyrer**  
Fotos: **Hans-Dieter Seufert**



Von 2,7 Liter auf drei Liter vergrößert: Fünfzylinder-Turbodiesel mit 231 PS

## TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp	Mercedes C 30 CDI AMG Sportcoupé	
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/5	
Hubraum	cm <sup>3</sup>	2950
Leistung	kW (PS)	170 (231)
	bei 1/min	3800
Max. Drehmoment	Nm	540
	bei 1/min	2000
Länge × Breite × Höhe	mm	4343 × 1728 × 1401
Radstand	mm	2715
Kofferraumvol. nach VDA	L	310/1100
Leergewicht	kg	1640
Beschleunigung*	0–100 km/h	s
Höchstgeschwindigkeit*	km/h	250
ECE-Verbrauch gesamt	L/100 km	Diesel 7,6
Preis	Euro	45 240,-