

Bei Vollgas entfacht die optisch dezent veränderte Limousine einen wahren Orkan – Kraft, die sich kaum bändigen lässt



MERCEDES-BENZ KLEEMANN E 50 K

DAMPFHAMM

Wer sich als Vielfahrer über die motorische Überlegenheit eines E55 AMG ärgert, dem weiss Tuner Rusconi & Ulz zu helfen. Mit Hilfe von dänischem Know-how.

Von **Stefan Lüscher**

Die Basis bildet der E 500 von Mercedes-Benz. Er ist mit dem 5-Liter-V8 souverän motorisiert, von den Massen her nicht zu opulent und dank der Airmatic-Luftfederung konsequent mit der Strasse verbunden. Nur eine Sportlimousine ist er

nicht. Die Porsche- und Ferrari-Liga muss man auf der Autobahn ebenso zerknirscht ziehen lassen wie die aufgebrezelten Hochleistungs-Limousinen von AMG, Brabus und Co.

Mit Technik und Know-how aus dem dänischen Veredler-Haus Kleemann weiss nun der Schweizer Tuner Rusconi & Ulz ein wirksames Mittel gegen allzu eilige Zeitgenossen. Der von uns getestete Kleemann E 50 K ist ein schlagender Beweis. An der Auto Zürich feiert er offizielle Schweizer Premiere.

Ein sorgfältig verbauter Kompressor mit gross dimensionierter Ladeluftkühlung und lediglich 0,5 bar Druck haucht

dem ansonsten unveränderten Achtzylinder wahre Bärenkräfte ein. Die Leistung steigt von 306 auf 506 PS, die Kraft von 460 auf 675 Nm, verteilt aber über ein deutlich breiteres Drehzahlband von 2000 bis 6000/min. Dabei tastet Kleemann nicht einmal die Motorelektronik an. Nicht nötig, sie ist lernfähig. Das erleichtert die Wartung, so bleiben die Diagnosesysteme kompatibel.

Die gute Kühlung der Ladeluft bringt nicht nur Leistung, sie reduziert auch die thermische Belastung, was der Lebensdauer des Triebwerks gut bekommt. Daher gewähren Rusconi & Ulz auch auf nachträgliche Umbauten locker zwei Jahre Garantie.

Als Fernreise-Express ist der E 50 K gigantisch. Das Überholpotenzial ist unerschöpflich. Bei Vollgas beisst der Kompressor ansatzlos zu, die Limousine wird leichtfüssig vorwärts gepeitscht.

Zur brachialen Leistung gehört auch ein deftiges Klangerlebnis, das bei vollem Ladedruck über die Vierrohr-Auspuffanlage nachhaltig Eindruck schindet. Raffiniert: die V-max-Entriegelung. Startet man den Motor konventionell mit dem Schlüssel, wird bei 250 km/h abgeriegelt, drückt man den Startknopf im Gangwählhebel, bringt der E 50 K beeindruckende 311 km/h.

Um diese zuverlässig wieder vernichten zu können, haben



Fotos: Richard Meinert



Aufgeladen: Das vom Dänen Kleemann entwickelte Kompressor-System entlockt dem 5-Liter-V8 506 PS und 675 Nm Drehmoment.



Aufgestartet: Der Starterknopf deaktiviert die V-max-Sperre.



Aufgerüstet: Der CH-Importeur montiert 8-Kolben-Zangen.



Aufgewertet: Das tiefer gelegte Fahrwerk mit Luftfederung und 20-Zoll-Räder sorgt für eine ausgewogen gute Strassenlage.

ER...

Rusconi & Ulz gegenüber dem Kleemann-Original aufgerüstet. Statt 6-Kolben-Zangen montiert der Tuner aus Chur gewaltige 8-Kolben-Zangen – besser und günstiger als das Pendant von Brembo – wie sie AMG bei den 55er-Modellen verbaut.

Der Kleemann-Philosophie, dass sich Leistung und Komfort nicht beissen, kommt die Airmatic-Luftfederung entgegen. In der Härte ist sie nicht programmierbar, jedoch in der Höhe, woraus eine Tieferlegung von 35 bis 45 Millimeter resultiert.

Eindrucksvolle 19-Zoll-Räder, die in den Radhäusern mit Mühe Platz finden, halten das Kraftpaket auf der Strasse. Den-

noch ist die Traktionskontrolle beim Beschleunigen im Dauerstress, die Kraft lässt sich nur schwerlich auf den Asphalt bringen, unsere Beschleunigungsmessungen waren ein dauernder Kampf mit der Traktion. Was Sportfahrer am dänischen Express vermissen werden, ist eine mechanische Differenzialsperre. Sie würde zwar viel an Gutmütigkeit kosten, dafür aber nachhaltig für Vortrieb sorgen. ■

auto-ILLUSTRIERTE FAZIT

Kleemann – in der Schweiz ein neuer Name – haucht der E-Klasse von Mercedes wahres Sportwagen-Temperament ein. Ohne Abstriche beim Komfort, jedoch mit bulliger Optik mittels Räder, Tieferlegung und Sportauspuff.

TECHNISCHE DATEN

Motor ▶ 8 Zyl. in V-Form (90°), vorne längs, 4966 cm ³ , Bohrung x Hub = 97 x 84 mm, Verdichtung 10:1, Leistung 372 kW (506 PS) bei 5800/min, Drehmoment 675 Nm bei 2000 – 6000/min. 2 x 1 oben liegende Nockenwellen (Kette), 3 Ventile pro Zyl., Kompressorauf-ladung, Ladeluftkühler, max. Ladedruck 0,5 bar	Höchstgeschwindigkeit	311 km/h
Kraftübertragung ▶ 5-Gang-Auto-matik, 1000/min im 5. Gang = 50,2 km/h, Änd. geg. Serie: V-max-Entriegelung.	Bremsweg/Test (100–0 km/h) ▶	38/43 m
Fahrwerk ▶ Luftfederung. Änd. geg. Serie: Tieferlegung 35–40 mm mittels Elektronik-Modul. Bremsen: vorne 8-Kolben-Zan-gen, belüftete Scheiben Ø 350 mm. Räder (Alu) v. 9,5x19", h. 11,5x19"; Reifen v. 245/35 ZR 19, h. 285/30 ZR 19.	Min./Max.	14,3/22,5
Fahrleistungen im Test ▶	Norm-Mix Serie (1999/100/EG)	11,5
0 bis 50 km/h	Preis Testwagen ▶ Fr. 148 834	
0 bis 80 km/h	Basispreis Serie (306 PS)	Fr. 90 000 N
0 bis 100 km/h	Tuning-Komponenten ▶	
0 bis 120 km/h	Kompressor-Kit inkl. Montage	Fr. 27 244
0 bis 160 km/h	V-Max-Entriegelung	Fr. 1934
0 bis 180 km/h	Auspuffanlage inkl. Montage	Fr. 3120
0 bis 200 km/h	Bremsanlage	Fr. 4164
1 km mit steh. Start	Fahrwerk-Tieferlegung	Fr. 3360
	Karosseriearbeiten (Radhäuser)	Fr. 2486
	Radsatz 19 Zoll	Fr. 11 007
	Reifen Bridgestone Potenza	Fr. 3297
	Interieur	Fr. 2233
	Vertrieb ▶ rusconi & ulz, autotechnik ag, 7007 Chur, 081/250 05 05, www.cartech.ch	

Messungen: auto-illustrierte, km-Stand 60180, Temp. 21° C, Reifen Bridgestone Potenza