

**MERCEDES  
190 E GEGEN  
BRABUS  
190 E 3.6S**

Im Serientrimm war der kleine Mercedes ein Auto für Anständige. Der aufgemotzte Brabus war edler, leicht angeberisch und sauteuer. Umgerechnet 82 000 Euro kostete er Anfang der 90er in der hier gefahrenen höchsten Ausbaustufe mit Maximalausstattung, gut dreimal so viel wie ein 190-E-2.6-Sechszylinder ohne Extras



# Als die Benze **BOSE** wurden

In den 80ern nahmen sich Tuner verstärkt der Marke Mercedes an. Leistungssteigerung stand dabei im Vordergrund. Anders als bei BMW ging es aber weniger um Rundenzeiten als um automobiler Dominanz



**D**IE MORGENSONNE steht noch flach über dem Contidrom bei Hannover, als auf der Parkfläche mitten im Hochgeschwindigkeitsoval der Basshammer zuschlägt. Vier Mercedes stehen dort, aber woher das tiefe Brummen und das dumpfe Grollen kommen, ist offensichtlich: nicht von dem rauchsilbernen 190 E mit 15-Zoll-Rädern und auch nicht vom goldenen 420 SEL mit Automatik und cremefarbenen Ledersitzen.

Neben denen laufen aber noch zwei Autos warm, die wie schwarze Schafe in der großen Mercedes-Familie wirken. Das liegt

nicht nur an Lack- und Lederfarben. Schwarzer Grill (ohne Stern) und schwarzer Stern am Heck sind Pflicht, klar. Aber dazu kommen Frontspoiler und fette Alus, Breitreifen und Sportsitze, Doppelrohr-Auspuffanlagen und hörbar großvolumige Motoren.

Auf ganze sechs Liter Hubraum kommt der schnelle Bruder des

arrivierten 420 SEL, eine von der kleinen Firma Inden Design im dezent-brachialen Stil der 80er umgebaute S-Klasse mit Brabus-V8. Immerhin noch einen Liter Zusatz-Hubraum im Vergleich zum Serienauto hat der bei Brabus selbst montierte 190 E 3.6S mit Reihensechszylinder und knallrotem Ventildeckel. >>

#### MERCEDES 420 SEL GEGEN S-KLASSE VON INDEN DESIGN

Die S-Klasse ist ab Werk ein stolzes, herrschaftliches Auto. Joachim Inden machte seine ab 1987 tiefer, breiter und härter - und damit zum automobilen Schurken



>> Ihn schnappen wir uns zuerst, um im unmittelbaren Vergleich mit dem Serien-190er zu erfahren, wie die Benze böse wurden, als die Marke in den 80ern in den Fokus der Tuner geriet.

Erster Eindruck: Mist, falsches Auto ... wir wollten doch Mercedes fahren! Wer die Augen schließt, tief in die straffen Recaro-CS-Ledersitze sinkt und den satten Klangteppich auf sich wirken lässt, wird erst mal Opfer einer Sinnestäuschung: Wie weggeblasen sind das fizzelige Geräusch der Stuttgarter Serienmotoren und das typische Feder-



*„In meinen roten 3.6S mit Überrollbügel wollte meine kleine Tochter nie einsteigen. Der schwarze gefällt der ganzen Familie.“  
Sven Gramm, Brabus-Mitarbeiter und -Besitzer*

**KONTRAST**  
Der Reihen-sechszylinder basiert auf dem Dreiliter-Motor von Mercedes. Der Fächerkrümmer kennzeichnet Brabus' S-Version

kerngefühl der komfortabel abgestimmten Limousinen.

Wo sich, wenn es dann losgeht, der normale 190er erst vorne aufbäumt und beim Bremsen wiederum kräftig eintaucht, Querfugen lässig wegbügelt und in schnellen Kurven früh über die Vorderachse schiebt, kommt der Brabus wie ein anderes Auto daher: Knochentrocken und präzise fühlt er sich an, gleichzeitig schwerer, aber beweglicher als das Serienauto. Und dabei klingt er auch noch wie ein Sportwagen! Könnte eher ein zeitgenössischer BMW M5 sein als ein Baby-Benz, nicht mal dessen Sportversion 2.5-16.

Kein Wunder, wie der Blick ins Radhaus zeigt. Beim Serienauto passen da eine ganze Hand senkrecht zwischen Reifen und Kotflügel und immer noch drei Finger zwischen Reifen und Radhaus-Außenkante. Beim Brabus mit Federn von H&R, Koni-Dämpfern und den breiten Brabus-Monoblock-II-Rädern ist in beiden Richtungen kaum mehr als ein Fingerbreit Platz. Die „Brabus-Hochleistungs-Bremsanlage Version 1“, die 1990 umgerechnet gut 6000 Euro (!) kostete, füllt die 17 Zoll großen Felgen komplett aus.

Der Motor in diesem Geschoss ist ein Potpourri für sich: Statt des ursprünglichen 2,6-Liter-Sechszylinders steckt unter der Haube ein aufgebahrter Dreiliter – und zwar nicht aus der größeren Limousinenbaureihe W 124, sondern in der Variante, die den Roadster 300 SL (R 129) und den 300-GE-Geländewagen antrieb. „Deren Motoren haben halbkugelförmige Brennräume und erlauben etwas mehr Überstand bei den Kolben“, sagt Sven Gramm, Brabus-Mitarbeiter und Besitzer des schwarzen 190ers. 91 Millimeter Zylinderdurchmesser >>

### MERCEDES-BENZ 190 E

**Motor** Reihenvierzyl., v. längs, oben l. Nockenwelle, über Kette angetr., zwei Ventile pro Zyl., mech. Benzineinspritzung (Bosch KE-Jetronic) **Hubraum** 1977 cm<sup>3</sup> **Leistung** 87 kW (118 PS) bei 5100/min **max.** **Drehmoment** 172 Nm bei 3500/min **Beschl.** 0–100 km/h 11,0 s **Spitze** 185 km/h **Antrieb** Vierstufenaut., Hinterrad **L/B/H** 4420/1678/1390 mm **Verbr.** 8,7 l/100 km **Leergewicht** 1180 kg **Neupreis** (1987) 35 625 Mark

### BRABUS 190 E 3.6S

**Motor** Reihensechszyl., vorn längs, oben l. Nockenw., über Kette angetr., zwei Ventile pro Zyl., mech. Benzineinspritzung (Bosch KE-Jetronic) **Hubraum** 3590 cm<sup>3</sup> **Leistung** 200 kW (272 PS) bei 6000/min **max.** **Drehm.** 365 Nm bei 4800/min **Beschl.** 0–100 km/h 6,3 s **Spitze** 258 km/h **Antr.** Fünfgang-Schaltg., Hinterrad **L/B/H** 4448/1690/1380 mm **Verbr.** 16,7 l/100 km **Leergew.** 1350 kg **Neupr.** (1992) 82 374 Euro (umger.)





#### RASENDE LOUNGE

Der Brabus hatte innen die Zutaten für dezent-edle Mercedes: schwarzes Leder und viele Tasten für Sonderausstattungen. Das Radio ist neu



**300 KM/H** waren in den 80ern fast unerreichbar, erst recht für Limousinen. Auch hier stapelt der Tacho etwas hoch: Bei echten 258 ist Schluss



**HITZEWELLE** Extreme Belastungen erfordern Kontrolle. Brabus baute deshalb gleich drei Ölthermometer ein: für Getriebe, Motor und Hinterachsdifferenzial



#### SCHWÄBISCHES SPARZEUG

Automatik und Radiovorbereitung für das Gerät aus dem eigenen Vorgänger-Mercedes waren in den 80ern eine normale Konfiguration. Fenster durften von Hand gekurbelt werden



FOTOS: R. SASSEN (6)

**PARKBANK**  
Hinten trägt der äußerlich moderne 190er noch 70er-Jahre-Spuren, zumal mit braunem Stoff. Die Bank federt Mercedes-typisch nach und bietet wenig Seitenhalt

**BILDSPRACHE**  
Wo das Serienauto über die Vorderräder schiebt, bleibt der Brabus präzise steuerbar. Im Handling ist er von einem anderen Stern

**SPORTSCHAU**  
Die Einzelsitzanlage hinten gab es zuerst in den sportlichen 16V-Modellen. Sie macht den 190er zum Viersitzer. Die Seitenführung ist gut, aber wirklich straff ist sie nicht

>> und eine Kurbelwelle mit dem größtmöglichen Hub ergeben 3590 Kubikzentimeter Brennraum und zusammen mit Feinarbeit wie polierten Kanälen und Fächerkrümmer feines Motortuning.

Das klingt nicht nur von 600 bis 6200 Umdrehungen nach großvolumigem Sportwagen, sondern fährt auch, wie der Tacho verspricht: mit viel Schub in Richtung 300 km/h. Dafür reichen die 272 PS am Ende trotz der kleinen Stirnfläche zwar nicht ganz. Auf dem Weg fehlt es aber nie an Leis-

**KNEIFZANGE**  
Die umgerechnet 6000 Euro teure Vierkolben-Bremsanlage hat erst in 17-Zoll-Felgen genug Platz. Die passenden Brabus-Alus trieben den Preis um weitere umgerechnet 1630 Euro hoch



tung oder Drehmoment, völlig egal, ob der Fahrer die Gänge sportlich ausdreht oder entspannt bei knapp über 2000 Umdrehungen hochschaltet.

Der 122-PS-Automatik-190er mag für sich genommen ein flottes Auto und bis ungefähr 150 km/h auch völlig ausreichend motorisiert sein. Die hineinkonstruierte Effizienz und der mercedestypische Komfortanspruch setzen der Dynamik aber spürbar Grenzen. Lange Federwege und weiche Abstimmung führen zu mehr Seitenneigung und weniger

„Ich habe den Brabus nach Originalplänen aus Originalteilen aufgebaut. Zum Glück habe ich früher viel auf Reserve gekauft.“  
Sven Gramm, Brabus-Mitarbeiter und 190-Besitzer

Lenkpräzision. Den Biss der Bremsanlagen vergleichen wir aus Rücksicht auf das Material nicht bis zum Letzten, auffällig ist jedenfalls das sanftere Ansprechen beim Serienwagen.

Folgerichtig ist die bessere Seitenführung der straffen Sportsitze vorn im Brabus. Eine Überraschung sind seine Rücksitze: Die Einzelsitzanlage sieht ebenso sportlich aus wie die Recaros vorne, ist aber original Mercedes und fühlt sich auch so an. Auf dem damals markentypischen Federkern wippt man auf und ab wie

auf der optisch viel konturärmeren Bank des 190 E. Das Sitzgefühl in beiden Autos ist deshalb hinten viel ähnlicher als vorn.

Das fällt beim Vergleich der beiden S-Klassen der Baureihe W 126 weitaus weniger auf. Deren böser Bube ist zwar über weite Strecken nach dem gleichen Prinzip gebaut wie der schnelle 190er. Das Erlebnis ist aber schon auf den Vordersitzen nicht so radikal – sei es, weil schon die Serien-S-Klasse mit sattem V8 daherkommt und damit zumindest keinen Zylinder-Rückstand hat, >>





**LUFTSCHLOSS**  
Der 420 SEL wurde für die USA gebaut und hat das volle Wohlfühlprogramm an Bord: von Klima-Automatik bis zu ledernen E-Sitzen

>> sei es, weil die Automatik dem schweren, schwarzen Inden etwas vom unmittelbar Giftigen nimmt. Vielleicht aber auch, weil Besitzer Joachim Inden das Steuer lieber selbst in der Hand behält: „Den habe ich aus einem grünen 380 SE mit Velourssitzen,

Schiebedach und Scheinwerferreinigung selbst aufgebaut und seit 1990 unberührt gelassen“, lautet seine leicht verlegene Erklärung. „Der ist mein Baby!“

Jedenfalls zeigt sich: Wo der Brabus-190er den Hürdenläufer gibt, ist die Inden-S-Klasse der Kugelstoßer. Den 5,6-Liter-Mercedes-V8 trieb Brabus seinerzeit durch Aufbohren um 0,4 Liter Hubraum nach eigenen Angaben auf 386 PS. Schon im Leerlauf bollert er aus den Edelstahl-Auspuffrohren links und rechts am Heck. Tritt man aufs Gas, steigen mit leichter Verzögerung erst der Schalldruck, dann das Tempo.

Acht Zentimeter flacher als das Serienauto schiebt sich der böse Benz langsam über den Asphalt

des Parkplatzes. Klar ist, dass es hier gleichermaßen um Power und um Optik geht. Schwarz lackierte US-Scheinwerfer aus der ersten Serie des W 126 hatte einst schon Brabus an eine eigene schwarze Tuning-S-Klasse geschraubt. Wie dort zelebrieren sie auch hier ein Bad-Boy-Image, dass Inden allerdings mit einem Karosserieumbau noch steigerte.

Vorne arbeitete er die von Haus aus etwas geräumigeren Serien-Kotflügel vom 560 SE leicht um, um Platz für fette 255er Reifen zu schaffen. Hinten griff er zur ganz großen Lösung: Seitenteile und hintere Türen trennte er auf und verbreiterte sie im Bereich der Räder um je sieben Zentimeter. Die äußere Hälfte der In- >>



„Ich habe mir damals mein Traumauto gebaut. Genau so wollte ich ihn haben.“

Joachim Inden, Inden-Erbauer und Inhaber der Firma Inden Design



**FLACHMANN**

Der Vergleich der Radhaus-Oberkanten zeigt, wie radikal der Inden tiefergelegt und verbreitert wurde. Statt zu schweben wie die Serien-S-Klasse, ist er geduckt

**NEUREICH**  
Einen sparsam ausgestatteten 380 SE mit Veloursitzen machte Inden zum ledernen Vollausstatter. Dunklen Vogel-  
augenahorn brachte Mercedes Mitte der 90er. Das Lenkrad steuerte eine spätere C-Klasse bei







### MERCEDES S-KLASSE INDEN DESIGN

**Motor** V8, vorn längs, zwei oben liegende Nockenwellen, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zyl., mech. Benzineinspritzung (Bosch K-Jetronic) **Hubraum** 5970 cm<sup>3</sup> **Leistung** 266 kW (362 PS) bei 5250/min **max. Drehmoment** k. A. **Beschleunigung** 0-100 km/h k. A. **Spitze** 267 km/h **Antrieb** Vierstufenautomatik, Hinterrad **L/B/H** 4995/1870/1320 mm **Verbrauch** k. A. **Leergewicht** 1615 kg **Neupreis** k. A. (Eigenbau)

*„Heute könnte ich einige Sachen besser machen. Aber damals war ich Mitte 20.“*

Joachim Inden, Inden-Erbauer und -Besitzer

### MERCEDES 420 SEL

**Motor** V8, vorn längs, zwei oben liegende Nockenwellen, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zyl., mech. Benzineinspritzung (Bosch K-Jetronic) **Hubraum** 4196 cm<sup>3</sup> **Leistung** 160 kW (218 PS) bei 5200/min **max. Drehmoment** 330 Nm bei 3750/min **Beschleunigung** 0-100 km/h 8,3 s **Spitze** 210 km/h **Antrieb** Vierstufenautomatik, Hinterrad **L/B/H** 5285/1820/1441 mm **Verbrauch** 11,6 l/100 km **Leergew.** 1630 kg **Neupreis** (1985) 40 244 Mark



**BRÜDER**  
Beide V8 stammen aus der gleichen Motorenfamilie M117 (große Modelle) und M116 (3,5 und 4,2 Liter Hubraum)



### GLANZ ODER GAR NICHT

Wo der Serien-Mercedes Chrom zur Schau trägt, ist der Inden schwarz bis in den Grill im Farbton 040



### RENNWAGEN

Die Felgen waren im Porsche-Cup im Einsatz, die Bremsanlage in den Mercedes-Tourenwagen, sagt Erbauer Joachim Inden

>> nenradkästen wurde abgeschnitten und durch einen Eigenbau ersetzt, der gerade nach außen läuft. Ob die so untergebrachten 295er-Schlappen wirklich so viel mehr Traktion und Seitenführung bringen, dass sie den höheren Luftwiderstand ausgleichen, ist nicht überliefert. Aber darauf kommt es auch gar nicht an.


In Verbindung mit dem tiefen Schwerpunkt ermöglichen die Reifen jedenfalls beeindruckende Kurvengeschwindigkeiten bei überschaubarer Seitenneigung, und die Bremsanlage aus den Mercedes-Rennern der damaligen Tourenwagen-Meisterschaft sollte beim Anbremsen auch für stramme Verzögerung sorgen, zumal das Gewicht für heutige Maßstäbe moderat ausfällt: 1,6 Tonnen stehen in den Papieren.

Vor allem aber ballert der Inden beim Tritt aufs Gas nach vorne, wie das bei so viel Hubraum sein muss. Das ist heute noch ein Erlebnis und das, was

den Charakter dieses Autos am direktesten zur Geltung bringt. Wo der 420 SEL von der Stange ganz unauffällig stets genügend Leistung bereitstellt, schwelgt sein böser Bruder in reinstem Überfluss. Immer mit mehr Power als alle anderen, immer mit mehr Platz als alle anderen. Hier geht es nicht um das Nötige, sondern um das Maximale.

Der traditionelle Oberklasse-Fahrer wird im 420 sicher

glücklicher, wo er beim Überfahren von Bodenwellen nicht wippt und nickt und auch das Innenraumgeräusch auf Zurückhaltung ausgelegt ist.

Aber wie war das, als die vier Mercedes in der Morgensonne warmliefen? Der erste Blick ging nicht zum 190 E mit 15-Zoll-Rädern. Auch nicht zum 420 SEL mit cremefarbenen Ledersitzen, sondern zum Benz, der böse wurde.  Henning Hinze



## FAZIT

### Henning Hinze

Der schnelle 190er kann, was der Fahrer will. Die fette S-Klasse zeigt, dass der Fahrer könnte, wenn er wollte. Vor allem bei ihr stachelt der Überfluss aber nicht an, sondern schenkt eher Gelassenheit. Die braucht man auch, wenn man mit dem Auto unterwegs ist, denn natürlich zieht man alle Blicke auf sich.

### SPORT WAGEN

Auch ein Mercedes kann durch Tuning besser werden, wie der Vergleich zeigt. Das souveräne Sänften-Gefühl bleibt dabei aber auf der Strecke

