

auto motor und sport



Einser Sportkombi

Dreier GT

BMW

Ausbau der Dreier-Familie

► Limousine ► Dreier GT

► Einser Sportkombi



Fahrbericht Mercedes E-Coupé



Doppeltest Gas-Passat gegen TDI



Test VW Golf GTI



Fahrbericht Porsche GT3



15 Seiten EXTRA Sportliches Zubehör und Tuning



Dreier Limousine

Die bessere Wahl?

Ford Ka ► Ford Fiesta
Toyota IQ ► Toyota Aygo Opel Corsa ► Opel Agila



Booklet zum Herausnehmen
Auto & Recht
Mit aktuellem Bußgeld-Katalog 2009





G fort: Das Reserverad am Heck ging gegen 980 Euro Aufpreis verloren – nicht etwa beim Beschleunigen



Dem 240 GD hätte die Hälfte gereicht, der S braucht fast die ganze Skala



Achtung, Zoll: 22 beim V12 S. Darin verlieren sich sogar die massigen Bremsen



Zwischen die Blinkerknubbel klemmt sich das G-Modell den V12-Biturbo

G-WALD-TOUR

Gewaltige 700 PS und 1100 Newtonmeter Drehmoment in einem über 2,5 Tonnen schweren Brabus G-Modell für 450 000 Euro. Wirtschaftskrise? Welche Wirtschaftskrise?

Vielleicht hätte dem Brabus G V12 S mal jemand sagen sollen, dass die Party vorbei ist. Jetzt, da selbst der gewöhnliche russische Durchschnittsbrigade seine letzten paar Milliarden eisen zusammenhält, erinnert der G als Relikt daran, wie es so war – damals, als Aktien noch Wertpapiere waren und Banken noch Geld hatten, es sogar verliehen, wenn man welches brauchte.

Und jetzt steht er da, der Brabus G V12 S, und guckt grimmig in eine Welt, in die er so gar nicht mehr zu passen scheint – mit der Leistung eines Formel 1-Rennwagens, dem Gewicht von drei Smart Fortwo, dem Preis einer kleinen Villa und einem CO₂-Ausstoß, der sich statt in Gramm leichter in Pfund pro Kilometer bemessen lässt.

Der Fortschritt hat das G-Modell etwas überfallen. Mit 30, in einem Alter, in dem andere Autos das 20. Jubiläum ihrer Einstellung begehen, muss er sich noch Dinge wie LED-Tagfahrleuchten, DVD-Player und 700 PS aneignen. Das klingt wie ein Komplott gegen den Messias des Mercedes-Programms.

1979, bei seiner Premiere, hatte er in der schwächsten Version als 240 GD gerade mal 72 PS und bewegte sich doch – mit bis zu 117 km/h. Den Käufern eines der bisher fünf existierenden G V12 S genügen aber weder die 507 PS, die der G 55 AMG als derzeit stärkstes Serienmodell leistet, noch die 610 PS des seit 2004 von den Bottropern angebotenen G V12. Deswegen die S-Version, bei der die Brabus-Burschen dem G den Motor des Bullit unter die platte, trapezförmige Haube packen.

Als Basis dient der nicht gerade für Trägheit bekannte 5,5-Liter-V12-Biturbo aus dem S 600. Durch eine neue Kurbelwelle mit mehr Hub sowie größeren Kolben und Zylinderbohrungen steigt das Volumen auf 6,3 Liter. Um die Strömungsverluste zu verringern, führt von jedem Zylinder ein eigener Kanal zu einem der beiden vergrößerten Turbolader. Die plustern den Motor mit ihren 1,3 bar Ladedruck auf die besagten 700 PS auf. Dazu modelliert sich der Motor ein Drehmomentgebirge, dessen Gipfelkreuz auf einem Hochplateau bei 1100 Newtonmeter über Null steht – von der



Nicht gerade subtiler Hinweis auf den Motor. LED illuminieren die Trittbretter



Im V12 S gibt es DVD, Leder, Navi und ein bisschen Angst vor Gelände



Aus rund 1,70 Meter Höhe sieht der Fahrer, wie die Welt unter ihm rotiert

TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Fünfsitziger Geländewagen. Länge x Breite x Höhe 4670 x 1760 x 1907 mm, Radstand 2850 mm, Leergewicht 2535 kg.

Fahrwerk

Starrachse vorn und hinten, mit Längs- und Querlenkern, Schraubentfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn/hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Reifen 295/35 R 22.

Kraftübertragung

Allradantrieb, Fünfgangautomatik.

Motor

Zwölfzylinder-V-Motor, mit Abgasturboladern und Ladeluftkühler, Hubraum 6233 cm³, Leistung 514 kW (700 PS) bei 5100/min, maximales Drehmoment 1100 Nm bei 2100/min.

Fahrleistungen

0 – 100 km/h 4,3 s
0 – 200 km/h 15,9 s
Höchstgeschwindigkeit 240 km/h
Gesamtverbrauch (ECE) SP 20,6 l/100 km

Grundpreis

Brabus G V12 S Euro 451 010,-

DER V12 SCHIEBT MIT DER WUCHT EINES ERDRUTSCHES VORAN

Elektronik gar um 220 Nm gekappt, um Schaden vom Antrieb abzuwenden.

Teile aus dem gepanzerten G stärken das Fahrwerk. Es hängt an einem Stahlrahmen, der als Brücke ganze Autobahnen über Täler tragen könnte. Den Innenraum verkleiden wildes und glattes Leder, nur einige Kreuzschlitzschrauben zeugen vom pragmatischen Ursprung. Dabei kokettiert der G mit ihm und seinem Alter, brüstet sich, dass er mehr Differenzialsperren (drei) als Airbags (zwei) hat, pflegt dazu seine Erscheinung: Sie weist noch immer die formale Eleganz eines Nachtspeicherofens auf – eines mit Sidepipes getunten allerdings.

Kurzer Schlüssel Dreh, und das Wummern des V12 brodeln aus den vier Endrohren unter den Trittbrettern. Der Wahlhebel der Fünfgangautomatik rattert durch die Kulisse auf D. Fuß aufs Gaspedal legen. Ein leichtes Krümmen des kleinen Zehs genügt, um einen neuen Golf GTI zu demütigen. Klatscht der Fahrer das Gaspedal auf den Bodenteppich, steht die Welt den Bruchteil einer Sekunde still. Es fühlt sich an wie in Zeitlupe, bis das Getriebe sich ein, zwei Gänge zurücksortiert hat, die Turbolader Atem holen und das Brüllen beginnt.

Der V12 S drischt voran wie ein Fußball beim Elfmeter – mit den Passagieren innendrin. Beim Überholen emp-

fehlt es sich, erst auszuscheren, dann zu beschleunigen. Sonst schafft man es womöglich nicht, den G rechtzeitig auf die freie Spur zu wuchten.

Bei deaktiviertem ESP überfordert die Leistung selbst den an sich unbezwingbaren Allradantrieb. Es kommt zu Schlupf – eine ganz neue Erfahrung für den G – und zu starken Antriebseinflüssen in der sonst so gefühlkalten und rückstellmomentarmen Lenkung.

Auf Geraden schiebt der V12 S mit der Wucht und Entschlossenheit eines Erdrutsch voran, lässt sich allerdings auch nur ähnlich schwer zu einem Richtungswechsel umstimmen. Kurven beherrscht der G eher nicht, die Elektronik brems ihn so weit ein, dass er kaum schneller ist als ein 240 GD. Das Fahrverhalten fühlt sich trotz Sportfahrwerks und breiten Rädern wegen der hohen Sitzposition leicht schunkelig an.

Am Ende steht der Brabus G V12 S im kühlen Wald, die Hitze des Triebwerks flirrt über seiner Motorhaube. Und er guckt wieder grimmig in die Welt. Vielleicht will uns der scheinbar so Unzeitgemäße mit seinen 700 PS, 1100 Nm und 489 g CO₂/km damit ja etwas sagen: Dass die Party, solange es ihn gibt, so vorbei nicht sein kann.

Text: Sebastian Renz
Fotos: Hans-Dieter Seufert

Leser werben, Prämie wählen!

auto motor und sport



1 metabo PowerMaxx Basic

Der metabo PowerMaxx Basic ist der erste Kleine, der wie ein Großer bohren und schrauben kann – zweigängig, einmalig! Mit dem original PowerMaxx Basic sind Sie für alle Fälle gerüstet: Mit Variospeed (V)-Elektronik, 20-fach einstellbarem Drehmoment, Bohrstufe, Rechts-Linkslauf, Schnellstopp sowie stabilem Druckguss-Getriebegehäuse. Lieferung inkl. NiCd-Akku-Pack, 7-tig. Bit-Set und Koffer.

2 MINOX DCC Leica M3 5.0

Extravagante Spitzentechnologie: Die Neuauflage der legendären MINOX mit moderner Digital-Technik fasziniert mit komfortabler Ausstattung in minimalen Abmessungen. Mit 5-Megapixel-CMOS-Sensor, 1,5" TFT-Monitor, 4-fach-Digitalzoom, internen 128 MB Flash-Memory und zusätzlichem SD-Card-Slot. Lieferung in exklusiver Holzbox mit Netzgerät. Zuzahlung nur 39 Euro.

3 JET Tankgutschein über 40 Euro

Tanken auch Sie bequem und bargeldlos Markenkraftstoff zu günstigen Preisen mit dem JET-Tankgutschein im handlichen Kreditkarten-Format. Bundesweit an allen teilnehmenden JET-Stationen.

4 SIEMENS Gigaset C385 mit Anrufbeantworter

Das Gigaset C385 verbindet brillante Klangqualität und attraktives Design mit dem Komfort eines integrierten Anrufbeantworters. Sprechzeit bis zu 25 Stunden, Standby-Betrieb bis zu 240 Stunden, Freisprech- und SMS-Funktion, inkl. Telefonbuch für maximal 150 Einträge. Ausgestattet mit der aktuellen ECO DECT Technologie, verbraucht das C385 um bis zu 60% weniger Strom und reduziert die Sendeleistung um bis zu 80%.



IHRE VORTEILE: ■ Ihre Belohnung: die Prämie Ihrer Wahl ■ über 8% Preisvorteil für den neuen Leser ■ bequeme, portofreie Lieferung
GUT ZU WISSEN: Um einen neuen Abonnenten zu werben, müssen Sie selbst nicht Abonnent sein.

Ich bin der neue Abonnent und erhalte auto motor und sport ein Jahr lang zum Vorzugspreis mit über 8% Ersparnis für jährlich nur € 83,20 (A: € 94,90; CH: sfr 163,80). Nach Ablauf des Bezugsjahres kann ich jederzeit kündigen.

Ja, ich bin damit einverstanden, dass der Verlag mich künftig per Telefon oder E-Mail über interessante Angebote informiert.

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Ort _____

Telefon, E-Mail _____

Ich bezahle per Bankeinzug (nur in D) gegen Rechnung (10 Tage nach Erhalt)

BLZ _____ Konto-Nr. _____

Geldinstitut _____

Datum, Unterschrift _____

Ich habe den neuen Abonnenten geworben. Dafür erhalte ich die Prämie wie unten angekreuzt innerhalb von ca. 14 Arbeitstagen nach Zahlung der Abo-Gebühr. **617104**

Prämien mit Zuzahlung können nur in Deutschland per Nachnahme geliefert werden. Lieferung solange Vorrat reicht, Ersatzlieferung vorbehalten.

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Ort _____

1 metabo PowerMaxx Basic

2 MINOX DCC Leica M3 5.0 (Zuzahlung nur 39 Euro)

3 JET Tankgutschein über 40 Euro

4 SIEMENS Gigaset C385 mit Anrufbeantworter

Der neue Leser darf in den letzten 3 Monaten kein Abonnement von auto motor und sport bezogen haben.

Der neue Abonnent und der Empfänger der Prämie dürfen nicht identisch sein.

Coupon einsenden an: auto motor und sport, Abo-Service Postfach, 70138 Stuttgart

Direktbestellung:

E-Mail abo@auto-motor-und-sport.de

Telefon +49 (0)1805 354050-2555

Telefax +49 (0)1805 354050-2550

14ct/min aus dem deutschen Festnetz, Mobilfunkpreise können abweichen.

Bitte die Bestellnummer 617104 angeben.

Gleich online bestellen:

www.auto-motor-und-sport.de/abo

Verteilschluss: Ihre Bestellung kann innerhalb von 15 Tagen ohne Angabe von Gründen in Textform widerrufen werden bei: auto motor und sport, Leserservice, 70138 Stuttgart oder www.webshop.de

Kosten entstehen Ihnen im Fall des Widerrufs nicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co KG, 70162 Stuttgart. Registergericht Stuttgart MRA 9302. Geschäftsführer: Dr. Friedrich Wöhle. Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Dr. Olaf Conrad, Süsterstraße 1, 20355 Hamburg. Handelsregister AG Hamburg, HRB 93752.