

Auto TEST & TUNING

NR. 3/98 MÄRZ 5,- DM

38 ÖS 5,70 hfl 5 sfr 7.000 lit lfr 121 1.300 dr 600 ptas

Darf's etwas mehr sein im M3?



Special: Mit 200 Sachen durchs Wohnzimmer



Test:

Brand-heiße Mercedes C 180 mit 232 PS

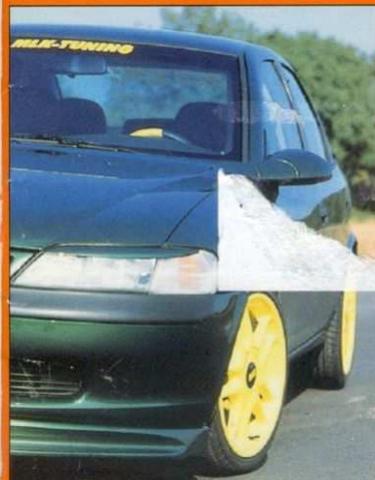
HiFi-Gewinn SPIEL



Mit Armin Schwarz im Audi S1



Klein & edel: Renault Twingo



Der stärkste Ford Ka: 130 PS



Test: Golf IV TDI mit 140 PS



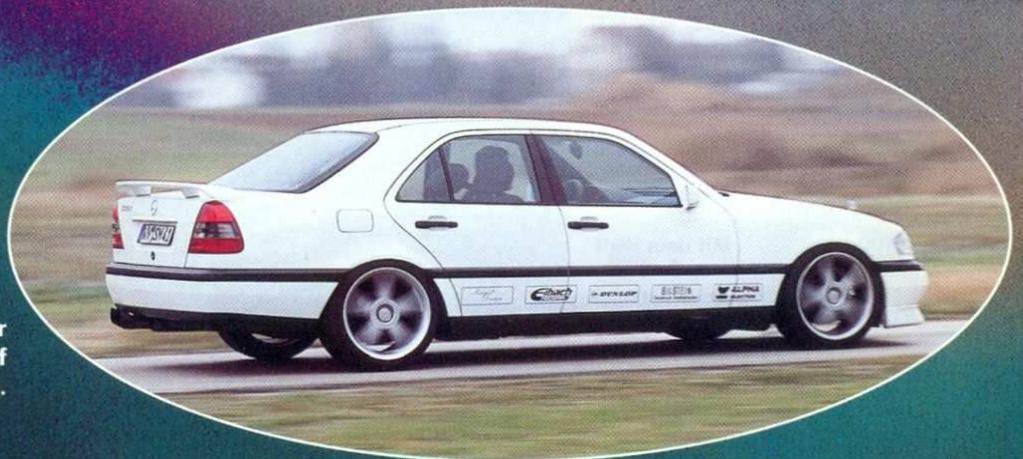
Der weiße

der weiße Rise von Sorg Motorsport ist kein Sonderangebot. Ab 233 PS auf Basis des Mercedes C 180 ist dennoch eine blütenweiße Aussage.

Fotos: Sabine Schirmer

Seine Motorkraft macht ihn so ergiebig, den SM-RS 25, eine Mercedes C-Klasse der besonderen Art von Sorg Motorsport. Wer bislang glaubte, der Urbacher Tuning-Spezialist beschäftigt sich ausschließlich mit geschärften Polos und Golfs, dem beweist Firmenchef Roland Hurlbaas das Gegenteil.

Ein weißer Mercedes-Benz C 180, nicht gerade die Ausgeburt an Sportlichkeit. Wie man sich doch täuschen kann. Denn der SM-RS 25 verbirgt unter seiner Motorhaube Renntechnik vom Feinsten, die stramme 233 PS ermöglicht. Bereits die Veränderungen am Karosseriekleid machen den Betrachter darauf aufmerksam, daß es sich hier nicht mehr um eine gemütliche, alltägliche Familienlimousine handelt. Ob die Zutaten wie Frontspoiler oder Heckflügel der C-Klasse auf den Leib geschneidert sind oder nicht, bleibt Ansichtssache. Zum gebotenen Lei-



Unter wildem Getöse stürmt der SM-RS 25 in 6,9 Sekunden auf Tempo 100.

Be Riese



Ein Leben auf der Überholspur. Maximal 240 km/h sind für den Sorg-Mercedes kein Problem.

se auch noch weitere Feinarbeit am Zylinderkopf über sich ergehen lassen. Eine neue Einlaßnockenwelle mit geänderter Verstellmechanismus, stärkere Ventildfedern und größere Ventile gehören ebenso zu den Umbaumaßnahmen. Vier Einzeldrosselklappen, gesteuert von einem Weber Motormanagement sorgen für eine satte Füllung der Brennräume. Und durch Fächerkrümmer, Spezial-Kat sowie eine komplett geänderte Auspuffanlage finden die Abgase einen widerstandsärmeren Weg ins Freie. Damit die Ölversorgung den gestiegenen Verhältnissen gerecht wird, kommen eine modifizierte Ölwanne sowie ein spezieller Ölkühler zum Einsatz.

Die durch den Umbau erhaltene Leistung kommt nicht von ungefähr, sondern hauptsächlich von hohen Drehzahlen. 6.750 Umdrehungen müssen schon sein, um die vollen 233 Pferdestärken zum Galoppieren animieren zu können. Das Drehmoment wächst von serienmäßigen 170 Nm bei 3.700 Touren auf 272 Nm bei 4.500 Kurbelwellen-Umdrehungen an.

Beim Kaltstart verhält sich der SM-RS 25 wie eine launische Diva. Er nimmt sich heraus, Frostgrade hüstelnd und röchelnd zu dokumentieren. Also doch ein Rennwagen. Wehe aber, die Betriebstemperatur ist erreicht, dann giert der Sechzehnventiler nach mehr. Die 2,5 Liter Hubraum sorgen zwar für ein kraftvolles Vorwärtskommen auch bei niedrigen Drehzahlen, so richtig zur Sache geht der weiße Riese allerdings erst ab 4.000 Touren.

Dann tobt in der Airbox eine Geräuschkulisse, als ob ein riesiger Schlund alles in sich hineinsaugt, was ihm in den Weg kommt. Dazu gesellt sich noch ein Auspuffsound aus zwei DTM-Rohren, den man von einer Mercedes C-Klasse – unter normalen Umständen – nicht erwarten würde. Unter Rennwagengetöse vergehen 6,9 Sekunden, bis die Tachonadel die 100-km/h-Marke erreicht hat. Ohne Hemmungen steigt die Nadel weiter an. Maximal stehen bis zu 242 Sachen auf dem Tacho.

Zum Vergleich: Ein serienmäßiger C180 genehmigt sich 12,0 Sekunden auf Tempo 100

stungsspektrum passen sie jedenfalls.

Mit einem vom Serien-Band stammenden, 1,8 Liter großen Vierzylinder hat das Triebwerk des SM-RS 25 nicht mehr viel gemein. Die Zylinderbohrungen, in denen Schmiedekolben ihren Dienst verrichten, wachsen

von 85,3 Millimetern auf 92,5 Millimeter. Eine veränderte Kurbelwelle vergrößert den Weg, den die Kolben vertikal bewerkstelligen. Ergebnis dieser Radikalkur: Ein gesteigener Hubraum von 1.799 auf 2.538 Kubikzentimeter. Neben diesen Veränderungen muß die C-Klas-

Derweil

Andere Federn senken die Karosserie nicht nur um 60 Millimeter ab, sondern sorgen in Verbindung mit Bilstein-Dämpfern ...

... für eine sportliche Seitenneigung



Die 18-Zöller ermöglichen vorne den Einsatz von 320 Millimeter großen Bremsscheiben.

und streicht bei maximal 193 km/h die Segel. Auch ein C280 kommt an die SM-RS 25-Vorgaben nicht heran. Wer die volle Leistung ständig unter Beweis stellen muß, der darf sich auf über 15 Liter Super Plus pro 100 Kilometer einstellen. Im Testdurchschnitt verbrauchte der potente Benz 13,7 Liter.

Unter der Haube stimmen also die Vorgaben für ein zügiges Vorwärtskommen. Und Fahr- sowie Räderwerk sind dem Sportmotor natürlich angepaßt. Straffer abgestimmte Federn senken die Höhe der Limousine um ca. 60 Millimeter ab. Dazu gesellen

sich passende Bilstein-Dämpfer. Von einem gemütlichen Familienausflug ist somit abzuraten, denn die Definition heißt ganz klar „Sportfahrwerk“. Dennoch filtert der SM-RS 25 Bodenwellen bis zu einem gewissen Punkt aus. Von einer übertriebenen Härte kann also keine Rede sein. Die Verbindung zwischen Aufbau und Fahrbahn stellen üppige 18-Zöller her. An der Vorderachse tragen die 8,5x18 Zoll großen Fittipaldi-Felgen 245/35er Dunlop-Pneus. Die Antriebsachse wird mit 10x18-Zöllern und 255/35er Gummis geschmückt.

Somit kommt die vorhandene Kraft auch am Asphalt an. Und derart gerüstet scheut die

TEST & TUNING SERVICE PREISLISTE

- Motorumbau komplett **33.115,- DM**
- Komplettfahrwerk **1.580,- DM**
- Bremsanlage **ca. 3.000,- DM**
- Radsatz komplett **6.750,- DM**
- Karosseriebausatz komplett **1.400,- DM**

INFOLINE

Sorg Motorsport
Dieselstraße 18
73660 Bad Urbach
Tel. (0 71 81) 98 94 84



Die AP-Bremsanlage ermöglicht den Stillstand von 100 auf 0 km/h in 38 Metern.



Be Riese

und hervorragende Straßenlage. Die...
iert sich.

Die Radhäuser sind prall gefüllt mit 18 Zoll großen Fittipaldi-Rädern –
vorne 8,5x18 und hinten 10x18 Zoll.



C-Klasse ebenfalls keine Kurve. Um einiges agiler und direkter als die Serie läßt sich der auf Renntrimm modifizierte Benz zu jeglichem Richtungswechsel verleiten. Die breiten Gummis vermitteln einen direkteren Fahrbahnkontakt. Die Seitenneigung des Aufbaus reduziert sich auf ein Minimum. Man fühlt sich also jederzeit als Herr der Lage. Denn das Eigenlenkverhalten zeigt keine hektischen Reaktionen. Der Sorg Mercedes verhält sich lange neutral. Und mit einem geübten Gasfuß läßt sich das Heck, dank der Leistung, zu einem Drift überreden. Bei Spurrillen führt der weiße Riese allerdings ein Eigenleben.

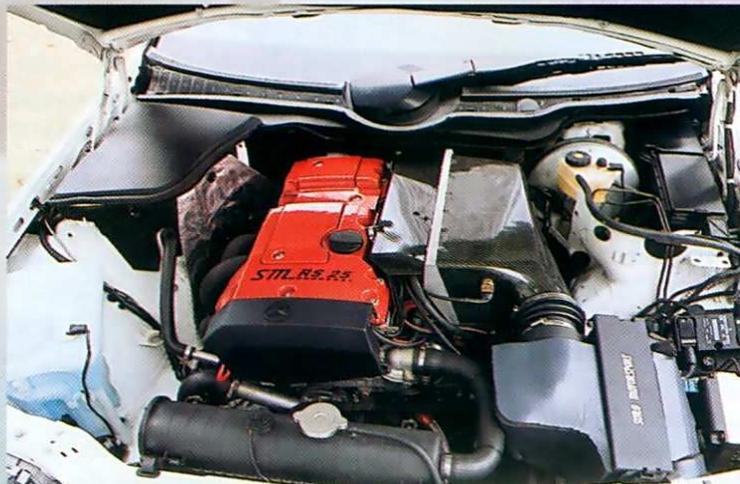
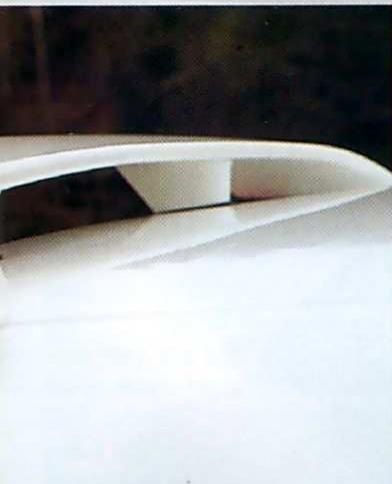
Beherzt wie der Motor geht auch die vordere Sport-Bremsanlage zu Werke. 320 Millimeter große Scheiben werden von AP-Sätteln in die Zange genommen. In Verbindung mit der üppigen Bereifung steht die überarbeitete C-Klasse aus einer Geschwindigkeit von 100 km/h in hervorragenden 38 Metern. Eine Serien-C-Klasse gönnt sich für die gleiche Übung immerhin 41 Meter.

Das Interieur des Sorg-Benz bleibt unangetastet. Somit verspricht der SM-RS 25 aus der Position des Fahrers erst mal die Sportlichkeit eines Kühlschranks. So lange, bis das Röcheln der Einzeldrosselanlage zu hören ist. Dann fühlt man

sich in einen Rennwagen für die Straße versetzt – in einen Mercedes wohlgemerkt.

Günstig ist die Mutation zum kraftstrotzenden weißen Riesen natürlich nicht. Wer seinen C180 von 122 auf 233 PS pushen möchte, dem sollten 33.000 Mark locker in der Tasche stecken. In kompletter Montur kostet die Sorg-C-Klasse über 90.000 Mark. Es soll wohl weiße Riesen geben, die für weniger Geld zu haben sind. Die gibt's dann jedoch im Supermarkt. Und damit besitzt man mit Sicherheit kein Einzelstück, mit dem man einen ebenso sauberen wie schnellen Eindruck machen kann.

J. Übler



Der Heckflügel: das Richtige für eine Mercedes C-Klasse?

Einzeldrosselanlage und tiefgreifende Umbaumaßnahmen im Innenleben mobilisieren 233 PS bei 6.750 Umdrehungen.

TEST & TUNING

SORG MOTOR-SPORT SM-RS 25

Wassergekühlter Vierzylinder-Vierventiler, vorne längs eingebaut, zwei obenliegende Nockenwellen



Motor

Hubraum	2.538 cm ³
Bohrung x Hub	92,5 x 94,5 mm
Leistung	233 PS/170 kW bei 6.750 U/min
Drehmoment	272 Nm/4.500 U/min
Verdichtung	11,3:1
Kraftübertragung	5-Gang-Schaltget.



Fahrleistungen

0 – 100 km/h	6,9 s
V/max	242 km/h
Ø-Verbrauch	13,7 l Super Plus/100 km



Fahrwerk

VA: Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Stabilisator;
HA: Raumlenerachse, Stabilisator;
Sportfahrwerk (60 Millimeter)



Räder & Bremsen

Fittipaldi Leichtmetallfelgen VA:
8,5x18 Zoll, HA: 10x18 Zoll mit Dunlop
SP 8000 245/35 (VA), 255/35 (HA);
vorn innenbelüftete Scheiben-
bremsen 320x32 Millimeter; hinten
Scheibenbremsen



Testwagenpreis

DM 94.053,-