

# POWERCAR

AUTOMOBILE FASZINATION TECHNIK REPORTAGE

EIN SONDERHEFT VON

**Auto**  
ZEITUNG



**1032 PS IM  
RENNSTRECKEN-VERGLEICH  
CORVETTE Z06  
LAMBORGHINI GALLARDO**



4 198 129 703301 02

**ERSTER FAHRBERICHT**

## **PORSCHE 911 TURBO DER BESTE ELFER ALLER ZEITEN**

**VORSTELLUNG**



**BMW 335i Coupé  
266 PS - Biturbo**

**VERGLEICHSTEST**

**Skoda Octavia RS - Seat Leon 2.0 TFSI  
VW Golf GTI - Ford Focus ST**



**FASZINATION OPEL GT**



**Neu und Alt  
im Vergleich**

**KLASSIK**



**Stratos HF &  
100 Jahre Lancia**



DEZENTES STYLING, SCHÖNE RÄDER, EXKLUSIVES INTERIEUR  
CARLSSON IST EIN FALL FÜR GENIESSER. ER SCHLIESST DIE

*Text: Martin Hube Fotos: Jochen Faber*

# SCHWARZES



UND SPEZIELLE KOMPRESSORTECHNIK – DER CM50 K VON  
LÜCKE ZWISCHEN MERCEDES ML 500 UND ML AMG 63

# UNGEHEUER



**Individuell: Walknappa-Innenausstattung für 8400 Euro**



**Kraftwerk: Der Carlsson-Kompressor entlockt dem V8 650 Nm Drehmoment**



# ISSON



Dezent: Carlsson-Frontspoiler und -Heckabschluss fügen sich harmonisch ins Gesamtbild

**Ü**ber Vernunft oder Unvernunft wollen wir hier gar nicht erst diskutieren. Selbstverständlich braucht niemand einen Geländewagen mit acht Zylindern, der fähig ist, in Geschwindigkeitsbereiche vorzudringen, die jenseits der politisch korrekten Abregelgrenze von 250 km/h liegen. Doch wer die Kombination aus Größe und schierer Kraft sucht, wem da eine normale Limousine zu bieder und ein Kombi zu normal ist, der landet womöglich bei so einem hoch aufragenden Geländegänger mit cheftypischer

## »Der Anschub des Carlsson ML begeistert - und das trotz des hohen Gewichts von über zwei Tonnen«

Sitzposition. Doch das Angebot an exklusivem und wirklich starkem Gerät ist begrenzt. Porsche Cayenne Turbo, VW Touareg W12 Sport W und BMW X5 4.1S teilen sich den Markt. Genau hier sah Tuner Carlsson die Chance, Mercedes ins Spiel zu bringen, denn beim ML markierte lange Zeit der 306 PS starke 500er das Ende der Fahnenstange. Erst jetzt startet der 510 PS starke ML 63 AMG. Carlsson setzt, anders als AMG, nicht auf Drehzahlen, sondern auf Kompressor-Technologie und installiert genau zwischen den beiden Zylinderbänken des V8 einen Lader der Marke Ogura. Der Außenverdichter - der Ladedruck wird nicht im Kompressor, sondern direkt vor den Einlassventilen aufgebaut, das verbessert den Wirkungsgrad - schraubt die Leistung von 306 auf 430 PS. Klar, dass die Carlsson-Entwickler den Motor auch elektronisch an die geänderten Druckverhältnisse anpassen mussten. Ein integrierter, wassergekühlter Ladeluftkühler sorgt zudem für niedrige Ladedrucktemperaturen.

Da die Zylinder des weiterhin mit 10 : 1 verdichteten Triebwerks nur mit 0,6 bar Ladedruck behelligt werden, bleibt die Motorbelastung im erträglichen Rahmen. Selbstverständlich offeriert Carlsson hier die gleiche Garantie wie Mercedes.

So interessant die Technik auch ist, wahre Begeisterung kommt erst beim Tritt aufs Gaspedal auf. Dann nämlich, wenn sich der CM50 K so vehement in Fahrt setzt, dass selbst ein Porsche Cayenne Turbo das Nachsehen hat. Bissig reagiert der V8 auf die Bewegung der Zehenspitzen, der große Schwarze setzt sich ruckartig in Bewegung. Untermalt vom aufregenden Heulen des Kompressors formt sich ein hämmernder Sound, nach nur 5,6 Sekunden - 0,2 Sekunden schneller als beim Cayenne Turbo - sind 100 km/h erreicht. Selbst bei der von Carlsson angegebenen Spitze von 260 km/h scheint noch nicht Schluss zu sein. Die Tachonadel verharrt hinter der letzten Markierung, aber der Drehzahlmesser zuckt weiter.

Nicht die reine Fahrleistung beeindruckt, sondern vor allem der Stil, mit dem sich der aufgeladene ML in Szene setzt. Wie eine Dampfwalze und mit zunehmender Drehzahl immer vehementer marschiert der Riese los. Seine spontan schaltende Siebengang-Automatik hält immer eine passende Übersetzung parat - in jedem Drehzahl- und Geschwindigkeitsbereich gibt es mehr Kraft als nötig. Dass es die Power nicht gratis gibt, zeigt sich beim Tankstopp: 21,3 Liter auf 100 Kilometern sind eine Hammer, doch erstens ist Spaß immer teuer, zweitens verbraucht die erwähnte Konkurrenz noch einen knappen halben Liter mehr. Nicht ganz ungetrübt ist auch die Freude am straff abgestimmten Sportfahrwerk des coolen Carlsson: 40 Millimeter tiefer als das Original bewältigt ➤

Soundstark: Die Vier-Rohr-Abgasanlage bietet den tiefen Bass



Gigantisch: Auch 23-Zoll-Räder mit 315/25er-Bereifung sind möglich



das Auto vor allem schnell durchfahrene Wechsellinien wesentlich agiler als seine gängigen Serienkollegen. Unsportliche Wankbewegungen sind weitestgehend eliminiert, alle Rückmeldung kommen präziser. Doch die optionalen 23 Zoll großen Räder schmälern den Fahrkomfort deutlich. Sie sehen zwar gigantisch aus, doch mit den 20-Zöllern rollt der ML geschmeidiger. Wer sich etwas für die Sinne gönnen möchte, sollte lieber die Carlsson-Sattler arbeiten lassen. Ganz nach Kundenwunsch schlagen die den Innenraum mit herrlich weichem Leder aus. Und schon wird der schwarze Riese zur rasenden Club-Lounge. ■

## TECHNIK

### CARLSSON MERCEDES ML CM50 K

#### ECKDATEN

Motor	V8-Zylinder, 3-Ventiler, Kompressor
Hubraum	4966 cm <sup>3</sup>
Leistung	316 kW / 430 PS bei 6000 /min
Drehmoment	650 Nm bei 2800 - 4000 /min
Getriebe	7-Stufen-Automatik
Antrieb	Allrad, permanent
Fahrwerk	v.: Doppelquerlenker, Federn, Dämpfer, Stabilisator; h.: Doppelquerlenker, Federn, Dämpfer, Stabilisator; ESP
Bremsen	v.: innenbelüftete Scheiben; h.: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent
Bereifung	v.: 295/40 ZR 20; h.: 295/40 ZR 20
Felgen	vorn: 9,5 x 20 / hinten: 9,5 x 20
Länge / Breite / Höhe	4780/1912/1785 mm
Leergewicht / Zuladung	2260 / 570 kg
Abgasnorm	EU 4
Versicherungs-Typklassen	22 HP / 27 VK / 28 TK

#### FAHRLEISTUNGEN

0-100 km / h	5,6 s
60-100 km / h	3,0 s
80-120 km / h	3,8 s
0-200 km / h	21,7 s
Höchstgeschwindigkeit	260 km/h
Bremsweg aus 100 km / h kalt	37,2 m
Bremsweg aus 100 km / h warm	37,6 m
Test-Verbrauch	21,3 l Super Plus / 100 km

#### KOSTEN

Grundpreis	63 220 Euro
Leistungssteigerung	20 231 Euro
Radsatz 20-Zoll inkl. Bereifung	5801 Euro
Design-Paket	2923 Euro
Sportfahrwerk	1022 Euro



Andreas und Rolf Hartge: Das Führungsduo leitet seit 1989 die Geschicke des Mercedes-Tuning-Betriebes Carlsson. Die Firma logiert auf Gut Wiesenhof in Merzig

## DER TUNER: CARLSSON

Wer die Macher von Carlsson kennen lernt, vermutet zunächst nicht im Entferntesten, dass diese stets gut gekleideten, höflichen und zurückhaltenden Herren etwas mit Automobil-Tuning zu tun haben. Die Brüder Rolf und Andreas Hartge gründeten 1989 den Tuning-Betrieb mit dem Anspruch, Fahrzeugen der Marke Mercedes mehr Individualität und Sportlichkeit zu geben. Passend zum zurückhaltenden Auftritt der Macher präsentieren sich auch ihre Kreationen. Ausuferndes Spoilerwerk, Karosserieverbreiterungen oder Ähnliches gab es hier nie zu sehen. Eine dezente, eher elegante Formgebung, die Verwendung hochwertiger Materialien sowie technisch interessante Detaillösungen kennzeichnen die Produkte des Tuners aus dem saarländischen Merzig. Technische Entwicklungen entstehen im eigenen Hause, das im Übrigen eine lange Geschichte hat und bestens zu den Produkten passt – Gut Wiesenhof. Im Jahrhunderte alten Gemäuer liegen modernste CAD-Entwicklungsbüros, Motorenprüfstände und auch Werkstatt und Sattlerei dicht beieinander – vielleicht ein Grund dafür, dass die Carlsson-Fahrzeuge einen so stimmigen Gesamteindruck hinterlassen. Doch auf Gut Wiesenhof finden nicht nur Entwicklung und Produktion statt,

von hier aus wird auch der Vertrieb in über 40 Länder gesteuert. Es gibt nicht nur in Westeuropa, Australien, den USA, Japan und China Vertriebszentren und Werkstätten, sondern auch in Russland, Dubai oder Südkorea. Maßgeblich für den großen Erfolg des Merziger Familienbetriebes ist vor allem der hohe Qualitätsanspruch. So gewährt Carlsson seinen Kunden exakt die gleichen Garantieleistungen, wie sie Mercedes selbst bietet – das schafft Vertrauen und schützt vor unliebsamen finanziellen Risiken beim Kauf eines getunten Neuwagens. Auch kommen Fans außergewöhnlicher Technik bei Carlsson auf ihre Kosten. Neben Selbstverständlichkeiten wie Leistungssteigerungen für Dieselmotoren, die exakt auch auf die Funktion eines Dieselpartikelfilters abgestimmt sind, offeriert Carlsson ein spezielles Aufladungssystem für Benzinmotoren. Zusammen mit Entwicklungspartner Ogura passte man einen nach dem Wankelprinzip arbeitenden Kompressor an die V6- und V8-Motoren von Mercedes an – sehr erfolgreich, wie man am CM50 K sieht. Übrigens: Carlsson hat seinen Namen vom schwedischen Rennfahrer Ingvar Carlsson, der als Fahrer des aktuellen Carlsson-Renn-SLK seine enorme Erfahrung zur Verfügung stellt.

