
Im Rückspiegel: Vor 25 Jahren tauchte der erste AMG auf

Mit dem Mercedes-Benz C 36 AMG auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main begann im September 1993 die Zusammenarbeit zwischen dem Stuttgarter Autohersteller und AMG. Das vor 25 Jahren präsentierte C-Klasse-Topmodell der Baureihe 202 leistete 280 PS (206 kW). Von der Hochleistungslimousine wurden bis 1997 insgesamt 5221 Exemplare gebaut. Das sind mehr als das Zehnfache des exklusiven 190 E 2.5-16 Evolution II der Baureihe 201 aus dem Jahr 1990 mit ähnlichen Leistungsdaten.

1967 gründeten Hans Werner Aufrecht und Erhard Melcher ihr Ingenieurbüro AMG für Konstruktion und Versuch zur Entwicklung von Rennmotoren. Schon zuvor hatten die beiden Mercedes-Benz-Mitarbeiter privat Rennsportwagen auf der Basis von Serienautomobilen mit dem Stern aufgebaut. Nun wurde die sportliche Optimierung von Kundenfahrzeugen für die Straße zum zweiten Standbein.

Die drei Buchstaben des Unternehmensnamens stehen für Aufrecht, Melcher sowie für Aufrechts Wohnort Großaspach. Über den Tourenwagen-Rennsport, wo Mercedes-Benz und AMG insbesondere in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) sehr erfolgreich zusammenarbeiteten, kamen beide Seiten immer näher. Ab 1990 kooperierten sie schließlich auch bei der Entwicklung von sportlichen Hochleistungstypen für die Serienproduktion von Mercedes-Benz. Dem C 36 AMG folgten noch im selben Jahr leistungsgesteigerte Varianten der E-Klasse Limousine (W 124) und des SL (R 129), die mit einem 381 PS (280 kW) starken 6,0-l-V8-Motor als E 60 AMG und SL 60 AMG angeboten wurden.

Die Basis für den C 36 AMG bildete der Mercedes-Benz C 280, der jedoch hinsichtlich des Motors und des Fahrwerks umfassend überarbeitet wurde. So kam statt der 2,8-Liter-Variante des Reihensechszylindermotors M 104 dessen 3,2-Liter-Version zum Einsatz, die zu diesem Zeitpunkt beispielsweise im E 320 (Baureihe 124) verwendet wurde. Um den Hubraum auf 3606 Kubikzentimeter zu erhöhen, erweiterten die AMG-Ingenieure die Bohrung von 89,9 auf 91 Millimeter und den Hub von 84 auf 92,4 Millimeter. Für den ausgeprägt langen Hub sorgten die Pleuellstange des Mercedes-Benz 3,5-Liter-Dieselmotors OM 605 D 35 A, deren Gegengewichte abgedreht und deren Welle neu gewuchtet wurden. Die Bremsen an der Vorderachse des C 36 AMG stammten vom Mercedes-Benz SL 600 der Baureihe R 129, die hinten vom E 420 der Baureihe 124.

Viele weitere Verfeinerungen kennzeichneten den C 36 AMG bei. Dazu gehörten beim Motor neben den Pleuellstangen als Sonderanfertigung unter anderem die neue Abstimmung des Drehschwingungsdämpfers der Pleuellstange, eine Absenkung des Ölwanneblechs um zwei Millimeter, die Nacharbeit der Ölspritzdüsen, ein größerer Hub und geänderte Steuerzeiten der Pleuellstangen sowie erweiterte Auslasskanäle und ein Pleuellrohr mit deutlich größerem Querschnitt zwischen Luftfilterkasten und Pleuellkrümmer. Auch die Motorsteuerung wurde den geänderten Parametern angepasst. Durch die Summe aller Modifikationen stieg die Leistung des 3,6-Liter-Motors gegenüber dem 2,8-Liter-Serienmotor um 87 PS auf 280 PS bei 5750 Umdrehungen in der Minute. Das Drehmoment erreichte 385 Newtonmeter bei 4000 bis 4750 U/min.

Insgesamt überzeugte der C 36 AMG die Fachpresse. Das betraf sowohl Fahrwerksabstimmung mit ihrem Kompromiss zwischen harter Sportwagenfederung und komfortabler Dämpferauslegung einer kultivierten Limousine als auch die Vier-Gang-

Automatik.

Der Erfolg des Mercedes-Benz C 36 AMG veranlasste den Stuttgarter Konzern, 1999 die Mehrheit an AMG zu übernehmen. Sechs Jahre später wurde die Firma eine hundertprozentige Daimler-Tochter. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz C 36 AMG (1993–1997).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 36 AMG (1993–1997).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 36 AMG (1993–1997).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 36 AMG (1993–1997).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz C 36 AMG (1993–1997).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler
