

# Feyhl schnell

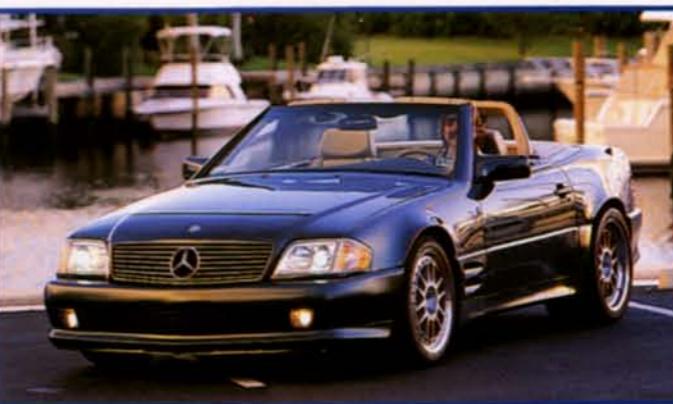


## Technische Daten

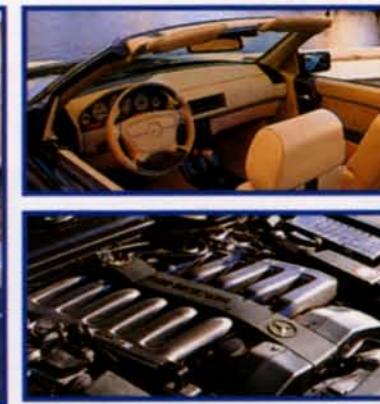
■ Qualmende Socken: Bei ausgeschalteter Traktionskontrolle trachten 585 PS danach, die Reifen zu vernichten

**RENNTech-Mercedes SLR 7.4**  
Motor längs eingebauter V12-Motor, vier Ventile pro Zylinder, 2 x dohc, Hubraum 7410 cm<sup>3</sup>, Leistung 585 PS (432 kW) bei 6000/min, maximales Drehmoment 820 Newtonmeter bei 4000/min. Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Viergang-Automatik, Achsübersetzung 2,68:1. Fahrwerk: vorn Dreiecksquerlenker, Stabilisator, hinten Raumlenkerachse, Stabilisator, Uniballgelenke; Bremsanlage von Alcon; Bereifung: vorn 245/40 ZR 18 auf Felge 9 x 18, hinten 325/30 ZR 18 auf Felge 11,5 x 18. **Fahreinstellungen:** Höchstgeschwindigkeit 273 km/h (begrenzt)

**Fahrbericht** Hartmut Feyhl etablierte in den USA seine Tuningfirma RENNtech. sport auto fuhr das Spitzenprodukt des gebürtigen Schwaben – einen Mercedes SL 7.4 mit 585 PS



■ Im besten Licht: Die Kotflügel wurden dezent verbreitert. Dem Edelstahl-auspuff entfleucht phonstarker Wohlklang



■ Ordentlich gekämmt: Die vergrößerten Ansaugrohre des V12 tragen akkurate Mittelscheite. Im Cockpit herrscht beiges Leder vor

der Hub um fast 15 Millimeter (von 80,2 auf 95 Millimeter), die Bohrung um deren zwei. An den zwölf lediglich 458 Gramm schweren, aus sündhaft teuerem Titan gefertigten Pleueln (Serie: Stahlpleuel mit 715 Gramm) turnen Kolben von Kolbenschmidt. Auch die Ansaugrohre wurden gründlich modifiziert. „In der Serie sind die vorderen Rohre der Ansaugspinne etwas kleiner im Durchmesser als die hinteren“, erklärt Feyhl, „das haben wir geändert.“ Diese Umbaumaßnahme verlangt allerdings nach einer neuen Motorhaube, sonst würde der Deckel nicht mehr schließen. RENNtech entschied sich für eine Haube aus Kohlefaser, die um fast 40 Kilogramm leichter ist als das Serienteil.

Auf Wunsch des SLR-Kunden, eines steinreichen Bankiers aus Pennsylvania, knauserte Feyhl an allen Ecken und Enden mit dem Gewicht. So mußten die Sitze wesentlich leichter Exemplare weichen, ein Großteil des Dämm-Materials wanderte auf den Müll. „Insgesamt haben wir das Auto um 180 Kilo abgespeckt“, erläutert Feyhl.

Nicht geknauert wurde hingegen bei der großzügig gewählten Besohlung (vorn 245/40 ZR 18, 325/30 ZR 18 an der Hinterachse), bei den Bremsen (renntaugliche Vierkolbensättel, Scheiben und Beläge von Alcon) und dem Fahrwerk, dessen Gummilager durch aus dem Rennsport bekannte sphärische Gelenke (Uniballs) ersetzt wurden.

Gäbe es einen Oscar für Auspuff-Wohlklang, der RENNtech SLR 7.4 wäre sicherlich unter den Nominierten. Seine ebenso voluminöse wie phonstarke V12-Stimme reicht von fülligem, grollendem Bariton im Leerlauf bis zu heiser brüllendem Mezzosopran im Bereich zwischen 4000/min und der Höchstdrehzahl bei 6150/min.

„In den USA sind wir halt etwas flexibler mit dem Auspuff“, grinst Hartmut Feyhl, 36, der technische Vater des 585 PS starken Cabrios. Nach einer Ausbildung zum Meister des Kraftfahrzeughandwerks beim Mercedes-Haustuner AMG war der Schwabe in die USA ausgewandert. 1989 etablierte er im sonnigen Florida seine eigene Firma RENNtech, die sich mit großem Erfolg mit dem Veredeln kostbarer Autos von BMW, Porsche und Mercedes beschäftigt.

Der SLR 7.4 ist das Prunkstück aus Feyhls aktueller Kollektion. Mit 585 PS, die sich bei 6000 Umdrehungen vollzählig zur Stelle melden, leistet der RENNtech-Motor stattliche 191 PS mehr als das 394 PS starke Serientriebwerk. Grundstock für die fast 50prozentige Steigerung von Leistung und Drehmoment (820 Nm bei 4000/min statt 570 Nm bei 3800/min) ist das Aufstocken des serienmäßigen Hubraums von sechs auf 7,4 Liter. Dank einer Kurbelwelle des amerikanischen Spezialisten Moldex wuchs

Auf dem Highway spurtet Feyhls Supersport-SL los, als wolle er die Aufnahmeprüfung für die „National Hotrod Association“ ablegen. Abgesehen von einer winzig kleinen Schwächeperiode beim Anfahren fällt selbst die als Temperaments-Killer gefürchtete Viergang-Automatik nicht unangenehm auf. Ungemach verursacht der SLR 7.4 höchstens beim Preis: Für die umfangreichen Umbauarbeiten veranschlagt Feyhl rund 300 000 Mark.

Claus Mühlberger