

Mercedes-Benz 300 SEL 6,3 AMG

Rauchbombe

Als man sich bei Mercedes vor rund anderthalb Jahren dazu entschloß, den großen Achtzylinder-Motor vom 600 in den vergleichsweise kleinen 300 SEL einzubauen, war die Welt um eine ungewöhnlich gut beschleunigende Limousine reicher geworden. Besitzer eines solchen 6,3 konnten eventuellen Konkurrenz-Attacken gelassen entgegensehen, selbst wenn sie aus dem meist überdurchschnittlich gut motorisierten Exoten-Bereich kamen: Mit gemächlichem Brabbeln setzte sich das drehmomentstarke Auto derart vehement in Bewegung, daß auch ein voll durchgeschalteter Porsche 911 S das Nachsehen hatte. Auch mit der Höchstgeschwindigkeit konnte man zufrieden sein; der Testwagen, den auto motor und sport fuhr, erreichte 221 km/h — ein Wert, der nur von teuersten Sportwagen spürbar übertroffen wird.

Aber selbst in so gut gehenden Autos kann der Wunsch nach größerer Lebendigkeit vorhanden sein, so wenig nötig es effektiv auch immer sein mag. Und ganz offensichtlich sind gerade Besitzer eines 300 SEL 6,3 diesbezüglich besonders gut ansprechbar; wohl wissend, daß die serienmäßigen 250 Pferde, die der riesige V 8 schon bei 4000 Touren produziert, längst nicht das letzte Wort bedeuten, empfinden sie manchmal Kräftemangel, und sei es auch nur zu jenen seltenen Gelegenheiten, bei denen rasch von 180 auf 200 km/h beschleunigt werden muß. Beim regulären 300 SEL 6,3 bedeu-

tet dies einen Zeitaufwand von etwa 15 Sekunden — wer gerade diesen Sprung nur etwa in der Hälfte der Zeit absolviert haben möchte, muß für Verstärkung sorgen.

70 Mehr-PS

Hilfe bietet sich im württembergischen 1525 Seelen-Dorf Burgstall an, wo sich die Tuningfirma AMG in unmittelbarer Nähe des am Ort vorbei eilenden Flusses Murr angesiedelt hat. Bei AMG werden ausschließlich Mercedes-Motoren präpariert, und nach Aussage der Firmenchefs Aufrecht und Melcher sind es erstaunlich viele 6,3 Liter. Tatsächlich bietet gerade dieses Daimler-Triebwerk gute Ansatzpunkte für eine nachträgliche Verstärkung, denn es ist einerseits von der Konstruktion her ein modernes Aggregat, andererseits mit einer Literleistung von nur 39,5 PS nur wenig belastet.

Bei AMG sind zwei leistungsgesteigerte 6,3 Liter-Versionen im Programm, nämlich eine mit 290 PS und eine weitere mit 320 PS. Der Testwagen, den auto motor und sport fuhr, war mit dem stärkeren Triebwerk ausgerüstet, das sich von dem 250 PS leistenden Serienprodukt durch eine ganze Reihe von Änderungen unterscheidet. So bekommt der große Achtzylinder im Zuge der Umrüstung Austauschzylinderköpfe mit anderen Brennräumen, vergrößerte und polierte Kanäle, bearbeitete Kipphebel, Spezial-Ventilfedern, ein ebenfalls polier-

tes Saugrohr und einen Satz Autothermatik-Kolben von Mahle, die sich durch eine wesentlich kräftigere Übergangszone zwischen Ober- und Unterteil von den Serienkolben unterscheiden. Gleichzeitig sorgen sie auch für ein etwas höheres Verdichtungsverhältnis: Während der 250 PS-Motor 9,0:1 verdichtet ist, bringt es die 320 PS-Version auf 9,9:1. Nicht mehr der Serie entsprechen auch die Nockenwellen; im AMG-Motor sind Wellen mit stärkeren Überschneidungen eingebaut, die bei höheren Drehzahlen für bessere Füllung sorgen. Das Drehzahlniveau erhöhte sich durch diese Maßnahmen nur um rund 700 U/min — auch ein frasierter 6,3 Liter bleibt in der Nenndrehzahl unter 5000 Touren. Die 320 PS werden bei 4750 U/min erreicht (Serie: 250 PS bei 4000 U/min), der Wert für das maximale Drehmoment verschob sich von 2800 Touren auf 3500 Umdrehungen, bei denen der 320 PS-Motor mit eindrucksvollen 55 Meterkilogramm aufwartet (Serie: 51 mkg).

Diese Kennwerte deuten schon an, daß sich der Motor auch durch eine äußerst schwergewichtige Umhüllung kaum beeindrucken läßt und mit den knapp zwei Tonnen, die der 300 SEL 6,3 auf die Waage bringt, bemerkenswert flink umgeht. Tatsächlich sind die Leichtfüßigkeit und gleichzeitige Gelassenheit, mit der das Schwergewicht durch die Landschaft katapultiert wird, dominierende Merkmale und stets neu überraschend — selbst wenn man sich an das

potente Mobil schon ausgiebig gewöhnt hat. Und so beschleunigt man alles in Grund und Boden, denn selbst die dünn gesäte Konkurrenz, die einem serienmäßigen 6,3 das Wasser reichen könnte, muß sich eindeutig geschlagen geben. Obwohl die Werte, die auf trockener Fahrbahn und mit handgeschalteter Automatik registriert wurden, schon außergewöhnlich gut sind, könnten sie — zumindest in den unteren Geschwindigkeitsbereichen — mit Hilfe eines Sperrdifferentials noch spürbar besser sein. Immerhin aber: Auch mit deutlichem Schlupf an einem Antriebsrad wurden 100 km/h aus dem Stand in 6,7 Sekunden erreicht, und ganze 15 Sekunden dauerte es, bis das vor Kraft schier platzende Auto mit ehrlichen 160 fuhr. So sehr derartige Kraftakte speziell aus dem Stand auch beeindrucken mögen — wirklichen Respekt verschafft sich der auch bei höheren Drehzahlen nur gelangweilt murmelnde V 8 erst in den oberen Regionen. In kaum mehr als 10 Sekunden bewegt man sich mit einem schlichten Druck aufs Gaspedal von 160 auf 200 km/h, und wenn diese Demonstration zufällig an einem Autobahn-Berg verlangt werden sollte, ist es dem AMG Mercedes ebenfalls ziemlich gleichgültig: Er nimmt sich dann eben zwei Sekunden mehr Zeit. Bei höheren Geschwindigkeiten tritt naturgemäß auch erst die erwartete Überlegenheit zum Serien-Auto ein, das sich bis in die Gegend von 130 km/h noch or-



Auch griffige Pisten sind dem AMG-Mercedes beim vollen Beschleunigen nicht griffig genug. Auf Wunsch können Leichtmetallräder geliefert werden.

FOTOS: WEITMANN

Mercedes-Benz 300 SEL 6,3 AMG

FORTSETZUNG

dentlich behaupten kann. Darüber zieht der AMG-Wagen unerbitlich davon und erreicht 200 km/h über 10 Sekunden eher.

So kommt es auch, daß die Passagiere selbst in den Bereichen, in denen die meisten Autos gänzlich am Ende sind,

im getunten 6,3 noch Schub beim Beschleunigen erleben, und dieser Leistungsüberschuß erklärt auch, warum man ohne jegliche Hektik und mit größter Gelassenheit fahren kann. Plötzlich auftauchende Hindernisse, die zum Verzögern zwingen, stören in

diesem Auto weit weniger als gewöhnlich, denn ein anschließender Gasstoß macht in Windeseile all das wieder wett, was verloren sein könnte. Nicht ganz unschuldig an der Souveränität, mit der das 320 PS-Auto gefahren sein möchte, ist auch die Laufkultur des großen V 8-Motors. Tatsächlich entsteht niemals der Eindruck, einen leistungsmäßig sehr angestregten Antrieb zu haben — in allen Drehzahlbereichen herrschen absolute Vibrationsfreiheit und gediegener Geräuschpegel vor. Die Daimler-Benz-Automatik harmonierte gut mit dem leistungssteigerten

Motor, wenn auch mit gelegentlichem Phlegma: Zumal das Überwechseln von Fahrstufe drei auf vier brauchte mitunter etwas Zeit, so daß es in Fällen höchster Eile günstiger war, mit der rechten Hand in die Getriebeautomatik einzugreifen.

Andere Eingriffe erwiesen sich als unnötig: Trotz schlecht geladener Batterie, die bei Minusgraden nur für sehr zögerndes Drehen der Kurbelwelle sorgen konnte, sprang der große V 8 begierig an und überzeugte durch sofortiges Gasannehmen. Beruhigend sind seine insgesamt sehr niedrigen Betriebsdrehzahlen,

Technische Daten und Meßwerte

Mercedes 300 SEL 6,3 AMG

MOTOR

Achtzylinder Viertakt V-Motor, Bohrung x Hub 103 x 95 mm, Hubraum 6329 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,9:1, Leistung 320 PS bei 4750 U/min, spezifische Leistung 50,6 PS/Liter, maximales Drehmoment 55,2 mkg bei 3500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4750 U/min) 15,0 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 2350 U/min) 7,4 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt mit Heizung 18,0 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 6,0 Liter, Benzineinspritzung durch Achtstempelinspritzpumpe, 105 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, automatisches Vierganggetriebe, Wählhebel in Wagenmitte, Übersetzungen: I. 3,98, II. 2,46, III. 1,58, IV. 1,0, R. 4,15, Achsantrieb 2,85.

FAHRWERK

Rahmenbodenanlage mit Karosserie verschweißt, vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, 2 Rollbalg-Luftfedern und Gummi-Zusatzfedern, Stabilisator, hinten Eingelenkpendelachse mit Schubstreben, 2 Rollbalg-Luftfedern und Gummi-Zusatzfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Servo-Lenkung mit Lenkungsstoßdämpfer, hydraulische Fußbremse, Scheibenbremsen an allen vier Rädern, Zweikreisssystem, Bremskraftverstärker, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6 1/2 J x 14, Gürtelreifen Michelin X 215/70 VR 14, Abrollumfang 2018 mm.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2865 mm, Spur 1490/1485 mm, Außenmaße 5000 x 1810 x 1400 mm, Eigengewicht vollgetankt 1868 kg (davon Vorderachse 1030 kg, Hinterachse 838 kg, Gewichts-

verteilung 55,1:44,9), zulässiges Gesamtgewicht 2265 kg, Zuladung 397 kg, Personen-Indexzahl 4,7, Leistungsgewicht vollgetankt 5,8 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 6,9 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 235,4 km/h
(entsprechende Drehzahl 5525 U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h	2,3 s
0 bis 60 km/h	3,5 s
0 bis 80 km/h	4,9 s
0 bis 100 km/h	6,7 s
0 bis 120 km/h	8,8 s
0 bis 140 km/h	11,5 s
0 bis 160 km/h	15,1 s
0 bis 180 km/h	19,5 s
0 bis 200 km/h	25,9 s
1 km mit stehendem Start	25,7 s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 62 km/h
II. Gang	bis 100 km/h
III. Gang	bis 156 km/h
IV. Gang	bis 247 km/h*

* theoretischer Wert

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	61 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	66 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	68 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	73 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	79 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	81 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	82 Phon (dBA)
Bei 200 km/h	83 Phon (dBA)
Bei 220 km/h	85 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin	
Autobahn Schnitt ca. 160 km/h	25,6 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 125 km/h	20,3 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 105 km/h	24,2 L/100 km
Kurzstrecke	20,5—24,5 L/100 km
Testverbrauch	23,8 L/100 km

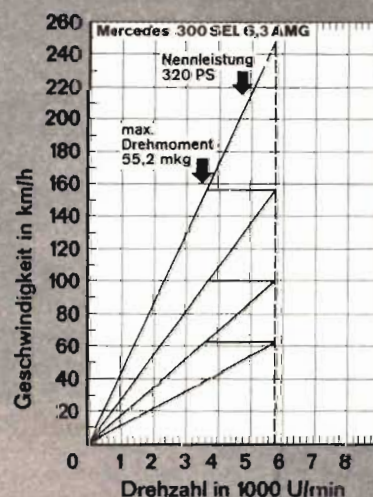
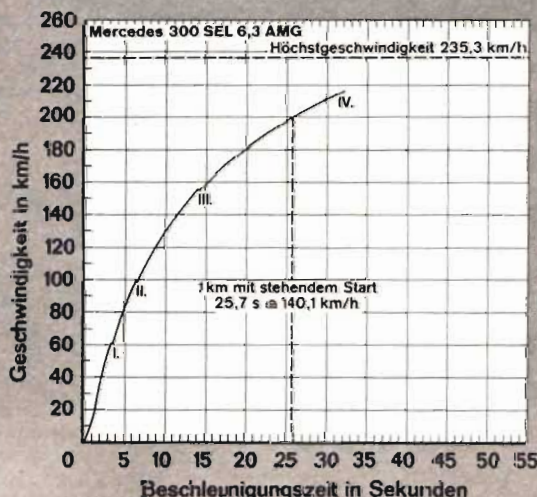
WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km

Hersteller:

Daimler-Benz AG., Stuttgart-Untertürkheim

AMG-Ingenieurbüro + Motorenbau,
7151 Burgstall, Mühlstraße 33





Bei schneller Kurvenfahrt zeigt das schwere Auto eine Übersteuerneigung, die mit dem Gaspedal gut reguliert werden kann. Der riesige Motor präsentiert sich äußerlich völlig unverändert.

Mercedes-Benz 300 SEL 6,3 AMG

FORTSETZUNG

wozu man freilich wissen muß, daß 95 Millimeter Kolbenhub schon bei 4000 Touren eine Kolbengeschwindigkeit von fast 13 Meter in der Sekunde bedeuten. Immerhin aber fährt man mit dieser Drehzahl fast 180 km/h schnell — bei vergleichsweise geringen 82 Phön und einem Benzinverbrauch von rund 20 Litern pro 100 km. Ständiges Ausnutzen der darüber liegenden Drehzahlen ließ die Verbrauchsziffern fühlbar ansteigen; der AMG-Mercedes konsumiert dann teilweise über 25 Liter/100 km, was man allerdings einem fast zwei Tonnen schweren Auto mit einer Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h zubilligen muß.

Gutes Handling

Daß man mit dem frisierten 300 SEL insgesamt sehr schnell und gut für ungewöhnlich hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten ist, liegt nicht nur an der überstarken Motorisierung. Auch von den Fahreigenschaften her bietet das große und mit einem Radstand von fast drei Metern versehene Auto Erfreuliches. Die Modifikationen, die sich das luftgefederte Fahrwerk gefallen lassen mußte, nehmen sich neben den Motor-Änderungen bescheiden aus, denn wesentlichste Abweichungen von der Serie sind Bilstein-Stoßdämpfer und geringfügiges Tieferlegen des Aufbaues. Das Resultat dieser Fahrwerksänderungen, die ebenfalls eine leicht verstärkte Seitenführung der Hinterachse vorsieht, ist insofern positiv, als sich das große Auto gleichermaßen durch einen ausgezeichneten Geradeauslauf auch bei höchsten Geschwindigkeiten und durch ein unerwartet agiles Kurvenverhalten auszeichnet. Speziell bei letzterem wird freilich vom Fahrer eine gewisse Qualifikation erwartet.

Der AMG-Mercedes übersteuert im Grenzbereich deutlich, was zwar eine gewisse Aufmerksamkeit verlangte, aber mit der exakten und leichtgängigen Servolenkung mühelos unter Kontrolle gebracht werden konnte. Als weiteres Kontrollorgan bot sich beim Kurvenfahren das Gaspedal an, mit dem selbst in schnellen Biegungen so viel Dampf an die Antriebsräder gebracht werden konnte, daß ein Beeinflussen des

Leistungen. Insofern ist eine gewisse Anteilnahme an den Energie-Umwandlern angezeigt, denn volles Beschleunigen an jeder nur sich bietenden Lücke mit anschließendem Herunterbremsen läßt die Wirkung nach einiger Zeit verblassen — der Pedalweg wird länger und signalisiert, daß es mit dem Wärmehaushalt kritisch wird. Solche Fading-Erscheinungen sind allerdings nur bei sehr scharfer Fahrweise registrierbar; zügige

wie das unpräparierte Original.

□

Die Rolle, die ein in der Leistung kräftig verstärkter Mercedes 300 SEL 6,3 im Verkehr spielt, ist von sehr besonderem Reiz, denn er wirkt wie ein einfacher 280 SE und ist doch doppelt so stark. Und obwohl ein Mercedes von der Statur her in keiner Weise Ansätze zu dem von manchen Leuten geschätzten Under-

ZUM VERGLEICH	Mercedes-Benz 300 SEL 6,3 AMG	Mercedes-Benz 300 SEL 6,3	Ferrari 365 GT 2+2	Maserati Ghibli	Pontiac GTO
Hubraum cm	6329	6329	4390	4709	6473
Leistung PS/U/min	320/4750	250/4000	320/6600	310/6000	263/4500
Preis DM	ca. 55 000.—	45 399.—	71 540.—	72 233.—	26 800.—
Beschleunigung in sec					
0 bis 60 km/h	3,5	3,5	3,8	3,8	4,0
0 bis 80 km/h	4,9	5,4	5,3	5,2	5,5
0 bis 100 km/h	6,7	7,4	7,3	7,0	7,4
0 bis 120 km/h	8,8	10,2	9,8	9,1	9,9
0 bis 140 km/h	11,5	13,9	13,0	12,0	13,4
0 bis 160 km/h	15,1	18,5	16,6	15,0	17,9
0 bis 180 km/h	19,5	24,8	22,0	18,8	23,2
1 km mit stehendem Start	25,7	27,7	27,1	26,1	27,3
Höchstgeschwindigkeit km/h	235,4	221,0	241,5	274,8	212,0

Drifts immer möglich war. Ein gewisses Problem gab es nur dadurch, daß kein Sperrdifferential vorhanden war: Vollgasgeben ausgangs der Kurve führte auch auf griffiger Bahn zum Durchdrehen des kurveninneren Antriebsrades, das sich bei konsequentem Einwirken des vorhandenen Drehmoments in blaue Rauchschwaden hüllte und in Sekunden erheblich an Wert verlor.

Mit starkem Verschleiß muß bei häufigem Ausnutzen der Leistung auch an den Bremsbelägen gerechnet werden. Ein Wunder ist das nicht: Kein anderes Auto der Welt entwickelt bei solch hohem Eigengewicht derartige Fahr-

Landstraßen- oder Autobahnfahrt kann mit spürbaren Reserven absolviert werden. Deutliche Abstriche muß man im AMG-6,3 nur bezüglich des Fahrkomforts machen. Vor allem der Langsamfahrkomfort hat unter den Fahrwerksänderungen spürbar gelitten, das Abrollen auf unebenem Boden erfolgte, verstärkt durch Leichtmetall-Felgen, die mit der Stoßdämpfung nicht exakt harmonisierten, hart und teilweise polterig. Dieser speziell in der Komfortklasse ungewohnte Eindruck verwischt sich mit zunehmender Geschwindigkeit: Bei hohen Geschwindigkeiten hat der AMG-Mercedes wieder ähnlich gute Federungsqualitäten zu bieten

statement liefert, muß man dem AMG-Auto speziell das in hohem Maße zugestehen. Es ist ein Untertreiben auf höchster Ebene: Die Leistungssteigerung (320 PS) kostet 6900 Mark, der Prüfstandslauf 830 Mark und der Ein- und Ausbau des Achtzylinders 890 Mark. Dazu kommen die Kosten für die Fahrwerksmodifikationen, und darüber sollte man vielleicht nicht vergessen, daß ein 300 SEL 6,3 schon ohne diese Zutaten 45 000 Mark wert ist. Aber alles ist eben relativ: Für Leute, die sich einen Ferrari oder Maserati leisten können, stellt der Beschleunigungsriese von AMG fast einen Gelegenheitskauf dar. *Klaus Westrup*