

auto
motor
-sport
SPORT

Ab nach Kassel

Das Rallye-Monster der Scuderia Kassel: 320 PS für 1400 Kilogramm.

Von Norbert Haug

Der letzte noch lebende Saurier ist wild, schwer und brüllt. Seine Kampf-Genossen sind ausgestorben, seine Kampf-Rivalen sind leichter, schneller und agiler – aber nicht stärker. Der Saurier kommt aus gutem Hause, und seine Väter sehen es deshalb nicht gerne, wenn er sich brüllend durch eine Suhle frißt. Der Mercedes 500 SL, von dem die Rede ist, steht in Kassel und wird nur gelegentlich losgelassen, wenn sich genügend Geld angesam-

Fotos: Wilhelm





Rallye Mercedes 500 SL

melt hat, um ihn während eines Einsatzes durchzufüttern.

Betreut wird der Rallye-Saurier von einer feinen Gesellschaft, die unter dem Begriff Scuderia Kassel firmiert. Scuderia, so hießen früher die noblen italienischen Rennställe. Und auch jene Herrschaften, die sich in Kassel zur Scuderia formierten, sind durchaus Menschen mit noblem Hintergrund.

Ihr Ziel ist rasch beschrieben: Mit Mercedes-Wagen in Rallye-Schlachten ziehen, und – wie es sich für eine gescheite Scuderia gehört – dort möglichst gut aussehen.

18 Mitglieder bilden den Verein, der 1979 gegründet wurde – Ärzte, Rechtsanwälte, ein Spediteur, ein Getriebe-Großhändler und drei Mitarbeiter der Mercedes-Werksniederlassung in Kassel: Horst Beier, Chef der Niederlassung, Dieter Heimann, Leiter des Ersatzteillagers und Egon Hein, Mechaniker in der Daimler-Werksniederlassung.

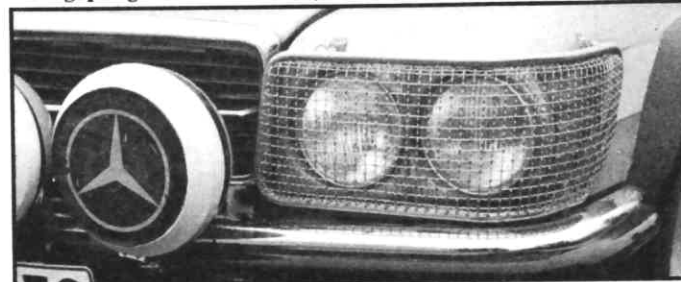
„Wichtig ist“, so weiß Horst Beier, „daß wir unser Hobby, nämlich die Rallye-Einsätze mit der Scuderia, und unsere Arbeit in der Niederlassung streng trennen.“

Egon Hein und Klaus-Dieter Scheuch, die das Monstrum zusammenschraubten, gingen mit Akribie zu Werke. Finanziert wurde der Bau von der Scuderia. Arno Schäfer, der Erste Vorsitzende: „Einige Mitglieder gaben Geld, andere investierten Arbeitsstunden.“ Sein Scuderia-Kollege Dieter Heimann: „Nur durch Idealismus und viel Freizeitarbeit war der Aufbau des Rallye-Autos überhaupt möglich. Aber alle Arbeiten wurden strikt außerhalb der Daimler-Niederlassung erledigt.“

Teile zum Aufbau wurden teilweise in den Scuderia-Restbeständen gefunden – schon 1980 hatte die Kasseler-Rallye-Ge-



Fein gepflegt: der letzte Rallye-Mercedes SL aus Kassel



Gut geschützt: Scheinwerfer sitzen hinter Gittern



Stark belastet: 15 Zoll-Mercedes-Hinterrad

Technische Daten und Meßwerte

Mercedes 500 SL Rallye

MOTOR

Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor vorn längs, fünffach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe (Kettenantrieb), mechanische Kraftstoffeinspritzung (Bosch K-Jetronic), elektronisch gesteuerte Zündanlage.

Leistung 235 kW (320 PS) bei 5500/min, spezifische Leistung 50,3 kW/L (68,4 PS/L), Hubraum 4973 cm³, Bohrung x Hub 96,5 x 85,0 mm, Verdichtungsverhältnis 10,0:1, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl 15,6 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, automatisches Vierganggetriebe mit Drehmomentwandler, Sperrdifferential, Sperrwirkung 80%. Übersetzungen: I. 3,68, II. 2,41, III. 1,44, IV. 1,0, R. 5,14, Achsantrieb 4,08:1.

KAROSSERIE

UND FAHRWERK
Zweisitziges Cabriolet mit zwei

Türen, selbsttragende Karosserie.

Vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Diagonal-Pendelachse mit Schraubenfedern, Stabilisator, hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen.

Felgenreife 7 J x 15, Reifengröße 225/60 VR 15.

ABMESSUNGEN

UND GEWICHTE

Länge 4390 mm, Breite 1830 mm, Höhe 1300 mm, Radstand 2455 mm. Leergewicht 1350 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (bei längster Übersetzung)	220 km/h
Beschleunigung	
0–40 km/h	2,2 s
0–60 km/h	3,2 s
0–80 km/h	4,4 s
0–100 km/h	5,9 s
0–120 km/h	7,9 s
0–140 km/h	16,2 s
0–160 km/h	13,4 s

meinschaft drei Mercedes bei der Rallye Monte Carlo an den Start gebracht. Einige Teile zum Aufbau wurden beim Stuttgarter Werk gekauft. „Aber das war schwer“, erinnert sich Horst Beier, „nach dem Rückzug vom Sport im Dezember 1980 gab es verständlicherweise Probleme, die nötigen Teile im Werk zu beschaffen.“

Trotzdem stellten die Kasseler Rallye-Fans einen properen Stern-Wagen auf die Räder: 320 PS stark und 1350 Kilogramm schwer.

Beim Motor-Tuning half Erhard Melcher – Mercedes-Motoren-Spezialist mit einschlägigen Erfahrungen bei der Mercedes-Tuning-Firma AMG – tatkräftig mit. Spezielle Nockenwellen von Melcher trieben die PS-Ausbeute nach oben. Außerdem wurde der rund 21 000 Mark teure Achtzylinder-Aluminium-Motor mit gegossenen Kolben ausgerüstet, die Pleuel wurden erleichtert, sämtliche Ein- und Auslaßkanäle poliert und die Brenn-räume in den Zylinderköpfen bearbeitet.

„Wir haben es trotz der Leistungssteigerung mit einem äußerst zuverlässigen Aggregat zu tun“, weiß Macher Hein. Nach seiner Schätzung absolviert der bärenstarke Achtzylinder problemlos 50 000 bis 60 000 Kilometer ohne Revision.

Exakt 1350 Kilogramm Leergewicht wurden für die Rallye-Streitwagen mit dem Stern realisiert – für ein Rallye-Auto ein sehr hoher, für einen Wettbewerbs-Mercedes ein sehr niedriger Wert. Der serienmäßige 500 SL wiegt 200 Kilogramm mehr als das rallyefertige Kasseler Gefährt.

Um eine solche Gewichtsreduktion zu realisieren, waren eingreifende Maßnahmen an der Karosserie vonnöten. Mutig gingen die Kasseler Rallye-Männer auch mit der Trennschere zu Werke, um sich von schwergewichtigem Karosserieblech zu verabschieden.



Weil die Karosse, solcherart behandelt, etwas labil wurde, installierte man als stützende Maßnahme ein ausgetüfteltes Alurohr-Gebilde im Innenraum. 23 Kilogramm wiegt das metallene Labyrinth und verleiht dem erleichterten Mercedes die nötige Steifheit beim Rallye-Streß.

Von Streß kann beim Lenker des silberfarbenen Zweisitzers keine Rede sein – Daimler-Fahren bietet selbst in hartem Gelände mit harten Federn und Dämpfern noch Komfort. Im übrigen: Das Monstrum hat Kraft im Überfluß, und sie wird durch eine von Hand zu schaltende Viergang-Automatik auf die Hinterräder losgelassen.

Der Fahrer im nur vier Kilogramm schweren Plastikstuhl von Recaro kann dabei die erste Schaltstufe getrost vergessen, denn im Ersten scharrt das drehmomentstarke Sport-Automobil nur aufgeregt mit den Antriebsrädern. In Stufe zwei geht es dann flott voran.

In Kurven sollte möglichst früh eingelenkt werden. Denn da der Rallye-Daimler dank seiner Frontlastigkeit ein sehr entschlossener Untersteuerer ist, neigt er dazu, auch mit eingeschlagenen Vorderrädern ziemlich unbeeindruckt geradeaus zu preschen.

Beherrscht der Pilot aber jene künstlerische Fahrpraxis, die Rallye-Spezialisten mit „Anstellen“ bezeichnen, so sieht die Welt vom Daimler-Cockpit aus betrachtet wieder ganz spaßig aus: Das Auto muß nur vor der Kurve ordentlich quer zur Fahrtrichtung gebracht werden. Anschließend regeln der Gasfuß des Piloten und geringfügige Lenkbewegungen alles, was man zur flotten Kurvenfahrt braucht.

Auch die Geradeaus-Qualitäten können sich sehen lassen: Aus dem Stand benötigt der Koloß nur 5,9 Sekunden, um auf 100 km/h zu kommen.



Gespentische Kulisse: Meßvorbereitungen (oben). Buliges Triebwerk: 320 PS aus fünf Litern Hubraum. Funktioneller Aktionsbereich: Mercedes-Cockpit mit Rallye-Instrumenten und stehendem Handbremshebel.

