

Heft 7/98

Juli

D1281 DM 5,50

ÖS. 44,- · sfr. 5,50 · Lit. 7000,- · Ptas. 600,- · hfl. 7,60
dkr. 31,- · FF. 22,50 · FIM. 29,- · nkr. 33,- · skr. 37,-



VF VERLAGS
GESELLSCHAFT



4 399 117 705509

07

OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

VEREINIGT MIT
OLDTIMER
Magazin

KAUFBERATUNG



Alfa Romeo Giulietta Berlina,
Sprint und Spider: Heißblütige
Schönheiten mit rostigem Ruf

75 JAHRE BMW
MOTORRÄDER
16 EXTRA-SEITEN



DER KRAFT-WAGEN:

Mercedes 300 SEL 6.3

AvD-Oldtimer-Grand-Prix:
111 Karten zu gewinnen!

50 JAHRE MORRIS MINOR

Der barocke Brite war hölzern, offen
oder streng dienstlich – ganz nach
Bedarf. Wir singen ihm das verdiente
Geburtstagsständchen



CHAMPION'S LEAGUE:

Centennial TT in Assen

Der Kraft-Wagen

Mit dem 6,3-Liter-V8-Motor des 600 mutierte der 300 SEL zum Porsche-Abfangjäger



Sommer 1968, irgendwo in Deutschland auf der Überholspur: Die markante S-Klasse-Front erscheint formatfüllend im Innenspiegel des Wagens – und da bleibt sie, wieviel Gas dessen Fahrer auch gibt. Soweit nichts Neues, meinen Sie? Doch, schon: Der Innenspiegel gehört zu einem Porsche 911 S. Szenen wie diese häuften sich – und sie hinterließen tiefe Bremsspuren auf Sportwagenfahrerseelen...

Die ersten Mercedes 300 SEL 6.3 waren in Kundenhand. Daimler-Benz hatte das neue Spitzenmodell der S-Klasse auf dem Genfer Salon im März 1968 vorgestellt und ein heftiges Rauschen im Blätterwald ausgelöst. In der Begeisterung der Journalisten schwang wohl auch die stille Freude darüber mit, daß Daimler-Benz nun genau das machte, wovon Leistungsfreaks schon ein paar Jahre träumten – nämlich den 6,3-Liter-V8 aus dem Repräsentations-Mercedes 600 in den 300 SEL (W 109)

der S-Klasse zu verpflanzen. Nicht ohne Grund: „Mercedes-Kunden werden mit Komfort und Qualität ungleich mehr verwöhnt als mit Leistung“, wie Manfred Jantke (*auto motor und sport*) noch 1967 lakonisch feststellte. Nun war der Nachweis erbracht, daß der Griff in den Baukasten, den Daimler-Benz schon damals meisterhaft beherrschte, auch ganz oben im Programm funktionierte – und noch dazu eine Menge Spaß machen konnte.

Die Bausteine waren nicht neu. Auf der IAA 1963 in Frankfurt hatte Daimler-Benz in Gestalt des 600 wieder einen „Großen Mercedes“

präsentiert, motorisiert mit dem ersten zivilen V8 der Firmengeschichte. Es handelte sich um den M 100 mit 6332 ccm, der bei mäßigen 4000 U/min 250 PS leistete. Das Drehmoment betrug auch für heutige Verhältnisse gigantische 51 mkg (rund 500 Nm) bei ganzen 2800 U/min. Leistung und Drehmoment kamen in



Der Eindruck behäbiger Solidität täuscht. Das Kürzel „6.3“ deutet die üppige Motorisierung an

6.3



der Großverbraucherpackung! Die geringe Literleistung von nur 39,7 PS war ein deutlicher Hinweis darauf, daß die 250 PS kein Papiertiger waren – der Riesenmotor schüttelte sie eher aus dem Ärmel.

Für den hubraumtönenden europäischen Markt war der M 100 ein Motor aus einer an-

deren Welt, konstruktiv repräsentierte er nicht mehr und nicht weniger als den aktuellen Stand der Motorentechnik bei Daimler-Benz. Der 90-Grad-V8 hatte einen Graugußblock – auf Leichtmetall war hier nach den Erfahrungen mit dem arg rauhen Dreiliter-Alumotor verzichtet worden –, Leichtmetall-Zylinderköpfe mit je einer obenliegenden Nockenwelle und fünf Kurbelwellenlager. Für die Gemischaufbereitung sorgte die zwischenzeitlich sehr be-

währte Bosch-Saugrohr-Einspritzung mittels einer mechanischen Einspritzpumpe, hier in der komplexen Achtstempel-Ausführung. Gesteuert wurde das System durch eine thermostatische Start- und Warmlaufautomatik mit den Parametern Kühlwassertemperatur, Luftdruck, Gaspedalstellung und Motordrehzahl. Jegliche Experimente verboten sich ohnehin – mit der Entscheidung für den gigantischen Hubraum hatten sich alle Probleme in Sachen Motorcharakteristik und Leistung von selbst erledigt.



Auch das Fahrzeug drumherum war nicht neu – auf der IAA 1965 standen mit der Baureihe W 108/109 neue S-Klasse-Modelle (250 S bis 300 SEL) von Daimler-Benz, die vor allem durch ihr zeitlos-elegantes Styling beeindruckten, das aus der Feder von Chefstylist Paul Bracq stammte.

In der Tat war vor allem die Optik erneuert worden – unter dem Blech fand sich die mehr oder weniger weiterentwickelte Technik der Heckflossenmodelle. Den Führungsanspruch der S-Klasse schmälerte das nicht. Abgesehen von kleineren Problemen wurden die Neuen von Presse und Kundschaft gut angenommen. Spitzenmodell war der 300 SEL (W 109), der zunächst den Dreiliter-Alumotor des Vorgängers erbt, später dann übergangsweise mit dem 2,8-Liter-Sechszylinder ausgerüstet wurde, bevor der brandneue, eigentlich für den Nachfolger W 116 vorgesehene 3,5-Liter-V8 Einzug hielt. Wesentliches Merkmal, neben zehn Zentimetern mehr Radstand zugunsten der Fondpassagiere und ordentlicher Ausstattung, war die Luftfederung, die Daimler-Benz bereits seit 1961 einsetzte. Statt auf Stahlfedern ruhte das Wagengewicht auf vier Elementen aus Federbälgen und Luftkammern, die durch einen am Motor angeschlossenen Kompressor über ein umfangreiches System von Leitungen und Ventilen mit Druckluft versorgt wurden. Die Hauptvorteile der Luftfederung lagen in progressivem Federverhalten und konstantem Federweg. Sie trug dazu bei, die hohen Motorleistungen vor allem der späteren Versionen des W 108/109 auszunutzen.

Der Erfolg der Baureihe W 108/109 vermochte über eines nicht hinwegzutäuschen: Die Reihensechszylindermotoren und die Fahrwerke mit besagter Eingelenk-Pendelachse als wesentliche Komponenten ließen sich ohne große Umwege in die frühen fünfziger Jahre zurückverfolgen. Der Vorsprung von Daimler-Benz schmolz zusehends. BMW mit den neuen Sechszylinder-Limousinen und der alte Rivale Opel mit den KAD-Modellen der zweiten Generation, um nur einmal die einheimische Konkurrenz zu nennen, rückten trotz mancher Schwächen näher. So war auch keineswegs geplant, den W 108/109 sieben Jahre lang zu bauen (der komplett neue Nachfolger W 116 kam im Herbst 1972 mit einiger Verspätung). Umso erstaunlicher, daß gerade diese Baureihe eine Image-Lokomotive wie den 6.3 hervorbringen sollte.

War die Entwicklung des 300 SEL 6.3 also nur ein gezielter Marketing-Coup? Keineswegs. Bis in die siebziger Jahre hinein trugen Mercedes-Benz-Fahrzeuge noch eine erkennbare Handschrift führender Köpfe aus der Entwicklung, in diesem Fall die von Versuchsingenieur Erich Waxenberger. In seiner Person verbanden sich Ingenieur- und Fahrtalent in ähnlicher Weise wie bei seinem Vorgesetzten, Versuchsdirektor Rudolf Uhlenhaut. Womöglich taten auch Frotzeleien einiger Motorjournalisten, der DB-Versuch sei etwas müde geworden, ein übriges. 1967 jedenfalls fiel dem



Die Uhr zwischen Tacho und Kombiinstrument wurde durch einen Drehzahlmesser ersetzt



Den „Sechskommadrei“ gab es ausschließlich mit Automatik und Wählhebel auf dem Kardantunnel



Mit der Schalterbatterie in der Fahrertür lassen sich zentral alle Fensterheber betätigen



Großzügig: Sowohl das Platzangebot als auch die Auswahl der verwendeten Materialien – Leder und Holz satt – genügt auch gehobenen Ansprüchen – und das zu einem vergleichsweise annehmbaren Preis

Team um Waxenberger eine „überzählige“ Rohkarosserie eines 300 SE Coupés in die Hände, in der sich dann unversehens ein M 100-Motor aus dem Mercedes 600 wiederfand. Die Operation war Millimeterarbeit: Die gut 400 Kilo schwere Motor-Getriebe-Einheit paßte gerade so in den S-Klasse-Motorraum, was ein Blick unter die Haube schnell klarmachte. Das Prototyp-Coupé verfügte noch über ein ZF-Fünfganggetriebe, das dank einer Kuppelung aus dem Lkw-Sortiment (!) einwandfrei funktionierte. Erst nachdem 6.3 Nummer Eins das komplette Testprogramm samt Sahara-Dauerlauf zur Zufriedenheit seiner Erbauer absolviert hatte, erfuhr der Daimler-Benz-Vorstand von dem Projekt Waxenbergers. Hier überwog die Skepsis – der Vertrieb sah ein Absatzpotential von vielleicht 50 Fahrzeugen!

Erst nach langen Diskussionen erhielt Waxenberger grünes Licht und die benötigten weiteren Versuchswagen (wiederum Coupés). Die Entscheidung, den 6.3 tatsächlich anzubieten, dürfte auch dadurch begünstigt worden sein, daß die V8-Motorenfertigung nicht ausgelastet war – man ließ es auf einen Versuch ankommen.

Bis der Riesenmotor in die S-Klasse paßte, war viel zu tun. So erfuhr die W-109-Karosserie vor allem im Bereich des Vorderwagens zahlreiche Verstärkungen und Anpassungen, bis hin zu einem in Handarbeit vergrößerten Kardantunnel. Nach getaner Arbeit hatte sich der Radstand um kaum sichtbare, aber entscheidende 15 Millimeter verlängert. Auch der Antrieb blieb nicht ungeschoren. Zwar hatte man sich gegen die Schaltgetriebe-Version ent-

Porschedämmerung:
 Tauchte das markante Gesicht mit den einzelnen Scheinwerfern im Rückspiegel auf, hatten selbst Fahrer eines 911 S massive Probleme, die Erscheinung wieder loszuwerden. Später konnte man die 6.3-Front auch für minder potente Modelle ordern



6.3

Fahreindrücke

Nach dem Öffnen der Tür begrüßt einen der heimelige Geruch von Leder und Holz, und unwillkürlich sucht man nach einem prasselndem Kaminfeuer – wie im Wohnzimmer alter Jugendstil-Villas. Ähnlich sind auch die Platzverhältnisse: Fahrer mit Hut finden fast unbegrenzte Kopffreiheit vor, der Beifahrer sitzt in anonymer Distanz.

Ein Dreh am Schlüssel erweckt den Motor zum Leben und versetzt die mächtige Karosserie in jene Schwingungen, wie man sie von Hochseedampfern kennt. Dabei ist der V8 nicht zu überhören. Mit lässigen 600 Umdrehungen setzt sich der Wagen in Bewegung und emittiert dabei – je nach Gaspedalstellung – ein schläfriges Wummern oder stakkatoartiges Hämmern in die Fahrgastzelle, oder besser: -halle.

Auf der Autobahn fliegen tiefergelegte Kleinwagen von hinten heran, sichtlich ungehalten, von diesem „Opa“-Auto aufgehalten zu werden. Ist die linke Spur dann frei, verschwinden sie genauso schnell wieder, und das

einzig Bedauernswerte ist, daß man die Gesichter der Zurückgebliebenen nicht sehen kann. Dabei fühlt man sich in allen Geschwindigkeitsbereichen völlig entspannt und sicher hinter der voranstrebenden Motorhaube.

Auch auf der Landstraße gibt der 6.3 eine gute Figur ab und ist weitaus behender, als es sein massiges Erscheinungsbild vermuten lassen würde. Dank der Luftfederung liegt er straff, aber dennoch komfortabel auf der Straße – auch ein Verdienst des langen Radstands. Selbst in scharf gefahrenen Kurven mit welligem Belag überrascht er seinen Lenker nicht mit spontanen Eigenwilligkeiten. Eingeschränkt wird die Handlichkeit lediglich durch das dünne Kunststofflenkrad und die geringe Seitenführung der glatten Sitze – wer sich nicht sicher im Wagen verkeilt, wird gnadenlos zwischen Armlehne und Tür herumgeschleudert. Aber ein Landstraßenräuber will der 6.3 ja auch garnicht sein...

schieden, doch wurde das verstärkte Viergang-Automatikgetriebe mit drei statt zwei Planetenradsätzen aus dem 600 verwendet. Die Automatik aus eigener Fertigung verfügte über eine hydraulische Kupplung anstelle des gebräuchlichen Drehmomentwandlers. Zusammen mit der ellenlang (1:2,85) übersetzten Hinterachse gelang es, die gar nicht so sanfte Gewalt des Großmotors leidlich auf die Straße zu bringen, bei engagiert gefahrenen 6.3 allerdings um den Preis verschärften Verschleißes der Hinterachse.

Ab Januar 1969 erhielten die 6.3 serienmäßig ein dringend benötigtes Sperrdifferential sowie Bremsen mit innenbelüfteten Scheiben rundum und verstärktem Bremsgerät – wobei die hinteren innenbelüfteten Bremsscheiben bereits im Oktober 1969 stillschweigend wieder verschwanden. Die Bremsanlage war ihrer Aufgabe prinzipiell gewachsen, arbeitete aber am Limit, wenn man's rennmäßig anging. Auch der Motor bekam bei extremer Beanspruchung Temperaturprobleme. Der Kunde erhielt den 6.3 ausschließlich mit Gürtelreifen der Größe 195 VR 14 Type 70, später 205/70 VR 14 auf 6,5-Zoll-Rädern, geliefert zunächst von Dunlop und Michelin. Ansonsten entsprach der Wagen den übrigen W-109-Modellen, wurde aber von den 250 PS des 6.3 bei aggressiver Fahrweise auf harte Proben gestellt.

Optisch, und darin lag (und liegt heute noch) durchaus ein Reiz des 300 SEL 6.3, unterschied er sich nur in Details vom „gewöhnlichen“ 300 SEL, der ja seinerseits alles andere als armselig geraten war. Anstelle der Uhr saß ein kleiner Drehzahlmesser im Kombiinstrument, die Uhr war neben die linke Belüftungsdüse verbannt worden. 6.3-Fahrer waren trotzdem meist pünktlich... Der Tacho bis 240 km/h kam ab Mai 1969 allen W 108/109 zugute, und der Heckschritzug konnte selbstverständlich abbestellt werden. Einen ganz entscheidenden Unterschied machten allerdings die Halogenscheinwerfer mit zwei übereinander angeordneten, separaten Einheiten für Abblend- und Fernlicht und zusätzlichen Nebelscheinwerfern. Dieser „Sechsliterlook“ war gleichbedeutend mit garantiertem Überholprestige – und dementsprechend beliebt. Die serienmäßig dem 6.3 vorbehaltenen Scheinwerfer waren aufgrund der großen Nachfrage schon ab Januar 1969 auch für die weniger potenten Modelle zu haben und fanden reißenden Absatz – sehr zum Ärger der 6.3-Kundschaft!

Das Überholprestige des 6.3-Liter-Gesichts hatte seinen Grund – die Fahrleistungen sprachen eine mehr als deutliche Sprache! Trotz eines Leergewichts von stämmigen 1780 Kilogramm der Kraft-Benz je nach Messung zwischen 6,4 und 7,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreichte meist rund 220 Stundenkilometer. Das reichte, um dem bereits erwähnten Porsche 911 S (0-100 in 7,6 s, Spitze 222 km/h) überall folgen zu können. Im Mercedes reisten dabei fünf Personen bei bestem Komfort! Damit spielte der 6.3 in der Supersportwagen-Liga und beeindruckte nicht nur quartett-



spielende Jungs, sondern die versammelte Fachpresse: Laut Reinhard Seiffert von *auto motor und sport* „Ein Automobil der fast unbegrenzten Möglichkeiten“. Seiffert definierte gar den „European way of driving“ über den 300 SEL 6.3 und meinte damit die nutzbare Höchstleistung des Wagens. Denn der eigentliche Kern des Mythos 6.3 bestand darin, daß es mit keinem zeitgenössischen Fahrzeug möglich war, große Distanzen so schnell und gleichzeitig entspannt zurückzulegen. So brachte er die S-Klasse-Philosophie von Daimler-Benz auf den Punkt. Mit diesem Fahrzeug war man fast permanent schneller, als man sich fühlte und, abgesehen von wenigen Extremsituationen, subjektiv und objektiv sicher unterwegs. Die US-Tester von *Road & Track* fuhren mit ihrem Testwagen zwischendurch gar ein paar Viertelmeilen-Rennen in Orange County – und gewannen die meisten.

Neben der schieren Leistung beeindruckte vor allem das Fahrwerk, dessen Verbindung von Sicherheit und Komfort als Maßstab galt. Dabei war der 6.3 durchaus keine Sänfte und auch nicht extrem leise – eine milde akustische Aggressivität war typisch für das M 100-Triebwerk. Das Tier im Benz blieb immer präsent. Letztlich war es wohl die Ambivalenz von Dragster und gediegenem Reiseexpress des „temperamentvollsten Straßenkreuzers der Welt“ (*hobby*), verbunden mit einer ziemlich speziellen Art von Understatement, die den Reiz des 300 SEL 6.3 ausmachte: „Der erste Eindruck täuscht etwas, da es Zeit zur Gewöhnung an das Fahrzeug braucht und das Leistungsvermögen irreführend ist. Zuerst wirkt es nur wie ein schnelles Auto. Erst später merkt man, wie schnell“, resümierte die britische *Autocar*. Dem ist nichts mehr hinzuzufügen, außer vielleicht ein paar Verbrauchswerten: Die gewiß nicht zimperlichen Tester von *auto motor und sport* registrierten bis zu 27 Liter auf 100 Kilometern – 6.3-Fahrer mit schwerem Gasfuß waren beliebte Tankstellengäste. Wer es etwas ruhiger angehen ließ, kam ohne besondere Zurückhaltung auch mit 14 bis 18 Litern aus – und das war angesichts des Gebotenen ein gutes Geschäft.

Apropos Geschäft: Daimler-Benz verlangte für den 300 SEL 6.3 anfangs 39.160 Mark, Inflation und die neue Umsatzsteuer trieben den Preis bis Januar 1972 auf 47.397 Mark. Damit waren deutsche Kunden noch gut bedient – auf dem britischen Markt waren einschließlich aller Abgaben rund 7700 Pfund fällig (circa 74.000 Mark). Der Aufpreis zum profanen 300 SEL mit 2,8-Liter-Maschine betrug anfangs 13.420 Mark – das war der Gegenwert eines nagelneuen 200 Diesel! Dafür gab's allerdings nicht nur den famosen Motor und bessere Bremsen, die Schwaben hatten sich einen Ruck gegeben und lieferten das Nötigste serienmäßig: Sperrdifferential, Drehzahlmesser, Automatik (nur mit Mittelwählhebel), Halogenlicht, Gürtelreifen – dazu natürlich das Paket für alle W 109 (Armlehnen, elektrische Fensterheber, Servolenkung, Zentralverriegelung).



Ansichtssache: Vor 30 Jahren dürften die meisten anderen Verkehrsteilnehmer den Kraft-Benz aus dieser Perspektive gesehen haben. Die Kombination aus dem noblen Auftritt einer großen Limousine und Sportwagen-Fahrleistungen war seinerzeit einmalig

Der heutige Marktwert

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
300 SEL 6.3	1968 bis 1972	DM 46.000	DM 33.000	DM 22.500	DM 12.100	DM 7500	DM 39.160

Erst die Luftfederung ermöglichte es, trotz der berüchtigten Eingelenk-Hinterachse das Potential des großen V 8 auf die Straße zu bringen. Selbst auf winkligen und welligen Landstraßen ist man vor Überraschungen gefeit



6.3

lung, Velourspolster). Durch konzentriertes Studium der daimlertypischen Aufpreisliste ließ sich der Preis mühelos nochmal um 15.000 Mark steigern – vorausgesetzt, man wollte das Autotelefon für runde

8000 Märker tatsächlich.

Bis zum Produktionsstopp im September 1972 wurden beachtliche 6526 Exemplare des 6.3 hergestellt, davon 2619 für den deutschen Markt, 1298 fürs übrige Europa und 2006 für den US-Markt – ein guter Teil der 6,3-Liter-Legende wurde in den Vereinigten Staaten geschrieben. Die kaufmännischen Bedenkenträger hatten sich böse verschätzt! Sogar mit Vollausrüstung war der 6.3 im Vergleich zur Konkurrenz immer noch ein Sonderangebot. Konkurrenz? Man muß den Begriff schon sehr weit fassen, um überhaupt Namen ähnlich potenter Limousinen nennen zu können. Den Maserati Quattroporte etwa (rund 66.000 Mark), vielleicht den Bentley T (rund 98.000 Mark). Wirkliche Konkurrenten waren sie nicht – und das nicht nur aufgrund der Preise: Italo- und anglophile Betrachter attestierten dem Benz trotz Holz, Leder und Velours den Charme eines Beiruter Taxis...

Den Wunsch nach noch mehr Leistung – Doch, den hatten einige Kunden! – konnte und wollte das Werk nicht erfüllen. Ein paar Kilometer östlich von Stuttgart wurde man dennoch fündig: bei AMG. 1967 hatten sich Hans-Werner Aufrecht und Erhard Melcher, ehemalige Mitarbeiter des DB-Versuchs, in einer alten Mühle in Burgstall etabliert und auf Tuning von Mercedes-Benz-Fahrzeugen spezialisiert. Für den 300 SEL 6.3 waren zwei Tuningstufen mit 290 und 320 PS verfügbar, dazu ein Fahrwerkssatz mit Alufelgen, negativem Sturz und Bilstein-Dämpfern. Die Maßnahmen zur Leistungssteigerung stammten aus dem Tuning-Lehrbuch: Bearbeitung von Brennräumen, Saugrohr, Ansaugkanälen und Kipphebeln, andere Ventildfedern und Kolben, „schärfere“ Nockenwellen. In Tuningstufe 2 reichte das bei einer Verdichtung von 9,9:1 (statt 9,0:1) für 320 PS bei 4750 U/min und ein Drehmoment von 55 mkg bei 3500 U/min. Mit knapp 51 PS/l war der M 100 auch dann noch ein gutbürgerliches Aggregat. „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.“ (Klaus Westrup in *ams*). Die *ams*-Crew hatte am Testwagen sichtlich Freude, war immer etwas querer unterwegs, als es das Serienmodell erlaubte, und kam zu einem mehr als eindeutigen Fazit: „Rauchbombe.“

In sportlicher Hinsicht hatte sich bei Daimler-Benz dagegen jeglicher Rauch verzogen. Ende 1964 hatte sich Mercedes-Benz aus dem Tourenwagen- und Rallyesport zurückgezogen. Es war wiederum an Waxenberger, hier Anfang 1969 den 6.3 ins Gespräch zu bringen. Größtes Handicap war das Gewicht – selbst abgespeckte Fahrzeuge waren kaum unter

1600 Kilo zu bringen. Bremsen- und Reifenprobleme zogen sich dann auch als roter Faden durch die kurze, aber heftige Rennkarriere des Kraft-Benz. Nach einem erfolgreichen Test-Rennen in der portugiesischen Kolonie Macao startete man im Juli 1969 in Spa-Francorchamps. Gemeldet wurden drei Gruppe-5-Wagen mit den Teams Jacky Ickx/Hans Herrmann, Dieter Glemser/Rauno Aaltonen und Erich Waxenberger/Kurt Ahrens – Daimler-Benz meinte es ernst. Zum Einsatz kamen zwei Wagen mit auf 6834 ccm (exakt der Hubraum des späteren 450 SEL 6.9) aufgebohrten Motoren mit Trockensumpfschmierung und 350 bis 360 PS, der Waxenberger/Ahrens-Wagen hatte 6,3 Litern und 310 PS. Die 15-Zoll-Räder paßten nur mit Mühe unter die nicht verbreiterte Karosserie. Schon bei den Tests zeichnete sich ab, daß die recht schmalen Dunlop-Racing der Belastung nur knapp gewachsen waren. Trotzdem trat man in Spa an – die Trainingszeiten waren überaus ermutigend. Doch unerwartet hohe Temperaturen und ein rauher neuer Streckenbelag gaben den Reifen den Rest – eine Teilnahme am Rennen wäre aussichtslos und unverantwortlich gewesen. Daimler-Benz zog die schönen Autos mit Bedauern zurück.

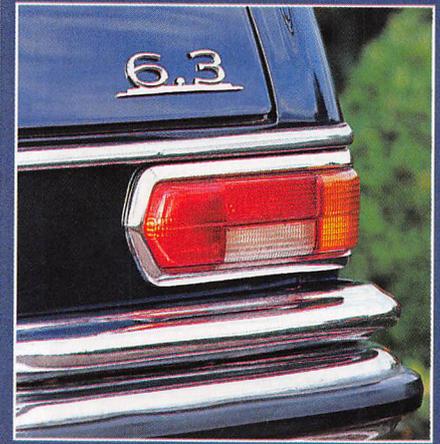
Für den Rest des Jahres 1969 erfolgten intensive Testfahrten auf allen potentiellen Strecken der Tourenwagen-EM 1970. Augenfälligste Weiterentwicklung waren die nachhomologierten 10- und 12-Zoll breiten Räder mit einer Bereifung, die den Aufgaben gewachsen war, unter entsprechenden Verbreiterungen. Doch nicht nur die Optik war spektakulär – auch die Rundenzeiten waren erstklassig. Für die Saison 1970 hatte man einen echten Winner, bei dem 400 PS erreichbar gewesen wären. Doch daraus wurde nichts – im Sportjahr 1970 sollte es keine Gruppe 5 mehr geben. Damit war das Ende der Werksaktivitäten erreicht.

Nun schlug wieder die Stunde der Privatiser – 1971 waren insgesamt drei private 6,8-Liter-Tourenwagen unterwegs. Zwei davon verdienen einen näheren Blick, der silbermetall lackierte 6.8 des Norderstedter Vertragspartners Klaus Behrmann und der rote Renner von AMG. 1971 fuhr Behrmann bei acht Rundstrecken- und Flugplatzrennen sieben Siege ein. Wo immer der breite Bolide auftauchte, sorgte er für spektakuläre Action. Technisch entsprach der Behrmann-6.8 dem letzten Entwicklungsstand der Werkswagen mit rund 360 PS, Automatik und 10- beziehungsweise 12-Zoll-Rädern. Kein Wunder, der Wagen wurde bei Daimler-Benz vorbereitet und mit Werksaggregaten bestückt.

AMG ging einen etwas anderen Weg. Die chronisch finanzschwache Truppe hatte einen W-109-Unfallwagen als Basis organisiert, den Motor (mit DB-Teilen) selbst aufgebaut und mit einem ZF-Fünfganggetriebe kombiniert. Der Gruppe-2-Wagen hatte anfangs 398 und am Ende seiner Karriere stolze 428 PS, womit das Schaltgetriebe und die Kupplung überfordert waren.



Platz da! Beim Anblick der Rennwagen von Mercedes oder AMG stand das Publikum Kopf



Für den ganz dezenten Auftritt konnte man seinen 6.3er auch ohne Typenschild ordern



Technische Daten: Mercedes-Benz 300 SEL 6.3

Modell	W109
Motor	Achtzylinder-Viertakt-V-Motor (90 Grad), Alu-Zylinderköpfe, zwei obenliegende Nockenwellen, fünffach gelagerte Kurbelwelle
Hubraum	6332 ccm
Bohrung x Hub	103 x 95 mm
Gemischaubereitung	Bosch-Achtstempel-Einspritzpumpe, intermittierende Saugrohreinjection
PS bei U/min	250 bei 4000
max. Drehmoment	51 mkg bei 2800 U/min
Kraftübertragung	Viergang-Automatikgetriebe mit hydraulischer Kupplung; Hinterradantrieb
Karosserie	Selbsttragende Stahlblechkarosserie
Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern; Luftfederung; Drehstab-Stabilisator
Hinterradaufhängung	Eingelenk-Pendelachse, Schubstreben; Luftfederung, Drehstab-Stabilisator
Bremsen	Zweikreis-Bremsanlage mit Bremskraftverstärker, vier Scheiben innenbelüftet (ab Okt. 1969 nur vorn)
Länge x Breite x Höhe	5000 x 1810 x 1420 mm
Gewicht	1780 kg
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Bauzeit	Dezember 1967 – September 1972
Stückzahl	6526
Kat-Nachrüstung	(ab September) Fa. Kienle, Telefon: 07152-5 28 27

südfranzösischen Le Castellet, vom Veranstalter mit einem saftigen Startgeld ermöglicht, da die spektakulären Renn-Benze beim Publikum äußerst beliebt waren, endete ebenso mäßig erfolgreich wie weitere Rennen des AMG-6.8. Danach war Schluß, denn für die Saison 1972 funkte mal wieder das Reglement dazwischen, diesmal in Form einer Hubraumbegrenzung

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Mercedes-Benz IG
Wolfgang Knauth, Postfach 444,
57211 Kreuztal

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1300 Eintragungen) erscheint immer am Jahresende.

auf fünf Liter. Seinen Lebensabend verbrachte der AMG-6.8 als Testfahrzeug für – Flugzeugreifen!

Derzeit bemüht sich eine kleine Gruppe Motorsportbegeisterter in der Mercedes-Benz-



Der Saisonstart verlief abenteuerlich: Beim ersten Einsatz in Hockenheim landete das Prachtstück unter Helmut Kelleners in der Mauer der Ostkurve. Es waren einige Nachtschichten fällig, um das Auto zum Start beim 24-Stunden-Rennen in Spa im Juli 1971 fertigzubekommen. Es klappte – und das in verschiedener Hinsicht, denn dem AMG-Team gelang, was Daimler-Benz zwei Jahre vorher nicht geschafft hatte. Zwar reichte es nicht zum

Sieg, doch Platz 2 in der Gesamtwertung für Heyer/Schickentanz hinter einem Werks-Capri war eine kleine Sensation. Die AMG-Truppe zeigte sich dabei eher bemüht als professionell, doch das behutsam bewegte Fahrzeug lief – abgesehen von den überaus regelmäßigen Tankstops – zuverlässig wie das vielzitierte Uhrwerk.

Nach diesem Paukenschlag wurde es ruhiger um die Renner. Ein Auftritt beider 6.8 im

IG, einen der spektakulären Renn-Benze wieder auf die Piste zu bringen und damit Rennen historischer Tourenwagen zu bereichern. Man darf also gespannt sein...

Text: Carsten Becker
Fotos: Andreas Beyer

Besten Dank an Franz-Christoph Heel, Klaus Heffels, Jörg Hatscher (MBIG-Motorsportreferent), Robert A. Thiem (AMG-Presse) und Klaus Behrmann