

# CLASSIC DRIVER

## Mechatronik baut den mächtigsten Mercedes-Benz-Restomod

### Lead

Erinnern Sie sich an den wuchtigen, brüllenden Tourenwagen Mercedes Benz 450 SLC AMG „Mampe“ aus den siebziger Jahren? Jetzt interpretiert Markenspezialist und Classic Driver-Händler Mechatronik diesen AMG-Meilenstein als hypermodernen Mercedes-Restomod. Bühne frei für Projekt 107.

Brrr. Auf diesen leicht gelierten Landstraßen krallen sich die Hinterreifen des geheimnisvollen, getarnten Mercedes-Prototyp auf der verzweifelten Suche nach etwas Haftung in die schmierige Fahrbahn. Selbst die zarteste Berührung mit dem Gasfuß und der breitbeinig imposante Körper dieses Autos, das aussieht wie ein mit Steroiden aufgepumpter achtziger Jahr-SL, bricht aus, ehe er nach einer gefühlten kleinen Ewigkeit gerade noch so an der Grenze zum Kontrollverlust delikataustariert eingefangen wird. Dieses Erlebnis ist hypnotisch und tief beeindruckend – tänzelnd auf der feinen Linie zwischen Urgewalten und Finesse.



Gerade einmal einen Steinwurf von Stuttgart entfernt, widmen sich die Experten von Mechatronik seit etlichen Jahren der überzeugenden Verbindung von modernster Technologie mit klassischen Modellen von Mercedes-Benz und verschaffen so ihren Kunden den sorglosen und umfassenden Fahrgenuss eines historischen Autos ohne die typischen Momente der Reue. Zum Beispiel beim Anlassen den Atem anhalten zu müssen, in der Hoffnung, dass es heute Lust auf Anspringen hat oder, dass sich jedes Parkmanöver wie ein Work-out im Fitnessstudio anfühlt.

Inzwischen ist die Nachfrage nach den M-SL oder M-Coupé von Mechatronik so stark, dass sich hoffnungsvolle Käufer auf eine zweijährige Wartezeit einstellen müssen.



Wer aber schon einmal das Vergnügen hatte, durch Mechatroniks ausgedehnten Komplex zu schlendern, versteht, dass das Herz des Unternehmens für die beeindruckenden Straßen- und Rennwagen der AMG-Zaubermeister aus Affalterbach schlägt, seien es die „Hammer“ der achtziger und CLK GTR der neunziger Jahre bis zur „Black Series“ der 2000er Jahre und den DTM-Veteranen.

Da stellt sich natürlich die Frage, weshalb das Mechatronik-Team nicht seine gesamte Expertise in Sachen alltagstauglicher und verlässlicher „Restomods“ in die Waagschale wirft, um den ultimativen, kompromisslos leistungsorientierten klassischen Mercedes zu bauen? Auftritt Projekt 107: Ein umfassend neu entwickelter SL der Baureihe R107, der den Geist eines der wichtigsten AMG überhaupt wieder auferstehen lässt, den von Mampe gesponserten 450 SLC von 1978.



Obwohl der „Mampe“-Tourenwagen nur einen Sieg im Laufe seiner dreijährigen Motorportkarriere für sich verbuchen konnte – nämlich die Nürburgring Six Hours 1980 –, hat dieser silberne *Sledgehammer* Wunder für das Image von AMG bewirkt und ermutigte die Firma, sich noch stärker in das „System“ Mercedes zu integrieren. In 1990 verkaufte AMG einen Mehrheitsanteil an den Stuttgarter Riesen, um dann in 2005 die verbleibenden Anteile ebenfalls der Sternmarke zu überlassen. Der „Mampe“-Mercedes gilt wohl als überragendes Beispiel eines vor der Fusion entstandenen AMG: Für Mechatronik folglich die ideale Inspirationsquelle für Projekt R107.

„Wir wollten eine zeitgemäße Version des „Mampe“-SLC auf die Beine stellen“, erklärt Pascal Stephan von Mechatronik. „Unser Auto basiert zwar auf dem Originalchassis des SL oder SLC, aber da hören auch schon alle Gemeinsamkeiten auf, denn alles andere wird letztlich modern sein, von der Karbonfaser-Karosserie bis zum völlig neu entwickelten Fahrwerk, den Bremsen und dem Abgassystem.“



Weitere Details sind in diesem Projektstadium noch spärlich, denn es gibt augenblicklich nur diesen einen Prototyp und der befindet sich mitten in einem umfassenden Test- und Entwicklungsprogramm. Stephan kann allerdings bestätigen, dass das Auto einen AMG-Achtzylinder bekommt, der entweder an ein manuelles Schaltgetriebe oder eine Automatik geknüpft ist. Kunden können sich für drei markant unterschiedliche Varianten entscheiden: Der auf Komfort und Diskretion ausgerichtete Touring sowie die Modelle Roadster und Performance. Für die Leistungsvariante, hat man uns erzählt, wird später ein optionales Clubsport-Paket angeboten. Wie viele Autos zunächst gebaut werden und was Käufer investieren müssen, bleibt vorerst noch geheim.

„Es ist wichtig zu verstehen, dass sich die Philosophie hinter Projekt 107 sehr stark von unseren anderen Autos wie M-SL und M-Coupé unterscheidet“, betont Stephan. „Natürlich besitzen diese wesentlich höhere Leistungsdaten als die Modelle, die ihre Grundlage bilden, aber unser Schwerpunkt dabei bleibt Verlässlichkeit und Komfort. Dieses Projekt ist völlig anders geartet – hier haben wir ausschließlich Performance im Blick. Und wir reden hier über ein Auto, das 550 PS mit einem Leergewicht von 1.300 Kilo entwickelt.“



Mechatroniks nächste Hürde ist, eine Straßenzulassung für das Auto zu erhalten, schließlich machen dieses Kriterien ohne Frage die Anziehungskraft von Projekt 107 aus, ehe 4.000 Kilometer auf der Rennstrecke absolviert werden – ein Teil der Versuchsfahrten werden auf der berühmten Nordschleife gefahren.

Ende diesen Jahres gewährt man den treuesten Kunden von Mechatronik einen ersten Blick auf Projekt 107, danach steht die offizielle Enthüllung im Rahmen des Goodwood Festival of Speed 2021 im Kalender. „Wir wollen den ursprünglichen „Mampe“-SLC aus unserer privaten Sammlung zusammen mit dem Neuen ebenfalls in Goodwood zeigen. Das sollte ein fantastischer Auftritt werden.“



Die Bedeutung jenes „Mampe“-SLC für die Geschichte von AMG würdigen zu können, trägt enorm zur Attraktivität dieser zeitgemäßen Interpretation von Mechatronik bei. Der Geist dieses historisch bedeutsamen Rennwagens hat eine neue Verkörperung erhalten, doch Projekt 107 wird in jeder Hinsicht messbar besser und überzeugender sein, als dessen Inspirationsquelle. Freuen wir uns auf das fertige Auto und auf die Chance, hinter das Lenkrad zu klettern? Das ist wohl das Unterstatement des Jahrhunderts!

*Fotos: Alex Penfold, Zach Brehl and Keno Zache for Mechatronik © 2020*

**Galerie**





















