

CLASSIC DRIVER

Mercedes-Benz 450 SLC AMG „Mampe“ Tourenwagen: Dampfhammer zum Draufhauen

Lead

Lang ist es her: Die Mode war schräg. Die Farben schrill. Und manche Fahrzeuge einfach nur abgefahren. AMG war vielen damals schon ein Begriff. Als kleine wilde Tuningfirma, wohlgemerkt. Und die brachte 1978 eine Rennwaffe auf die Strecke: den 450 SLC.

Ein Dampfhammer in Silbermetallic. Das trifft den Kern des Mercedes-Benz 450 SLC AMG „Mampe“ Tourenwagen. Hans Heyer und Clemens Schickentanz wirbelten damals damit im Rennzirkus umher. Und schlugen mächtig zu. Denn zusammen hatten Sie zuvor schon im AMG 6,8 Liter Power-Punches ausgeteilt. Die Rennversion der Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 Luxuslimousine hatte schnell ihren Namen weg: die Rote Sau.

Der Mampe Renner debütierte 1978 – als AMG´s alleiniger Repräsentant in der europäischen Tourenwagen Meisterschaft, Gruppe 2. Als echter 2+2 Sitzer maß sich der SLC mit anderen, nun ja, Coupé-Limousinen vom Schlage eines BMW CSL. Unter Marketinggesichtspunkten war das auch geschickt gewählt. Denn das Modell C107 wollte im Markt positioniert werden. Einschließlich der von AMG getunten Variante.



Das Sponsoring übernahm der deutsche Spirituosenhersteller Mampe, der vor allen Dingen seinen „Lufthansa Cocktail“ bewerben wollte. Ein Getränk, welches – der Name sagt es – an Bord der Lufthansa-Flüge ausgeschenkt wurde. Ein Zeitgeist-Phänomen. Aber stringent durchdacht und wertig umgesetzt. In Silbermetallic mit Akzenten in Schwarz und Blau. Silberpfeile? Ein wenig schon.

Doch die Motoren wurden nur bei den Straßenmodellen aufgebohrt. Auf 5,2 oder sogar 5,4 Liter Hubraum. Im Tourenwagen allerdings behielt der V8-Reglementkonform seine 4.520 ccm Hubraum. Dennoch wurde die Leistung von 217 PS bei 5.000 Touren auf beachtliche 375 PS bei kreischenden 6.550 Touren angehoben.

Aufgrund des Homologationsverfahrens behielt das Fahrzeug auch seine archaische Dreigang-Automatik. Ein bombensicheres Getriebe, welches aufgrund längerer Schaltwechsel nun aber nicht gerade für den Renneinsatz ausgelegt war. Doch das von AMG nachgerüstete Fünfgang-Schaltgetriebe war in der Mercedes-Benz-Serienversion nicht erhältlich und damit auch für den Rennwagen ausgeschlossen.



Der 450 SLC hatte in seiner Klasse dennoch den größten Motor in seiner Klasse. Und monströse BBS-Felgen mit wagemutigen Radhaus-Verkleidungen. Die Flunder kauerte auf dem Asphalt und wirkte mit dem lackierten Kühlergrill und den abgeblendeten Scheinwerfern wie ein Insekt auf Beutefang. Ein Alpina BMW wirkte dagegen weit weniger brutal.

Doch sahen sich seine Gegner deswegen in der Opferrolle? Nicht unbedingt. In drei Jahren Wettbewerbsteilnahme gelang AMG und dem 450 SLC nur ein wirklicher Sieg. Im Jahr 1980 bei dem Sechsstunden-Rennen am Nürburgring, als Schickentanz zusammen mit Jörg Denzel als erster die Ziellinie kreuzte.

Charisma versprühte der Wagen jedoch bei jedem Auftritt. Als das Team 1978 bei der RAC Tourist Trophy aufkreuzte, wurde es von entsprechenden Mercedes-Limousinen und Mercedes-Lastwagen begleitet. Großer Auftritt. Großes Kino. Mit Schlaghosen und Matte.

Nach dem Erfolg im Jahr 1980 wurde AMG mehr und mehr in das „System Mercedes“ integriert. 1990 erlang Mercedes-Benz die Mehrheit an der Gesellschaft und 2005 schließlich die übrigen Anteile. Seitdem ist AMG der offizielle Sportwagenzweig beim Daimler. Für Traditionalisten indes bleiben die urtümlichen AMG-Boliden die besten ihrer Art. Motorkraft ohne Filter. V8-Sound ohne Dämpfung. Kurz: Dampfhammer zum Draufhauen.

Weiterführende Links

Moderne und klassische AMG-Mercedes finden Sie im [Classic Driver Marktplatz](#).

Fotos: Mercedes-Benz

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/mercedes-benz-450-slc-amg-%E2%80%9Emampe%E2%80%9C-tourenwagen-dampfhammer-zum-draufhauen>
© Classic Driver. All rights reserved.