



Kenneth Heyer unterwegs auf den Spuren seines Vaters Hans Heyer

Presse-Information

SLS AMG GT3 im Look des legendären Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG

26. Juli 2011

Affalterbach – Am 30. Juli 2011 geht das Kundenteam Black Falcon beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps (Belgien) mit dem Mercedes-Benz SLS AMG GT3 an den Start. Der Flügeltürer mit der Startnummer 35 ist optisch im gleichen Look gehalten, wie der Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG, mit dem Hans Heyer und Clemens Schickentanz vor 40 Jahren der Klassensieg und zweite Gesamtplatz gelang. Pilotiert wird der SLS AMG GT3 unter anderem von Kenneth Heyer, dem Sohn von Hans Heyer. Beim belgischen Langstrecken-Klassiker werden insgesamt sieben Flügeltürer antreten.

Das 40. Jubiläum zur 63. Auflage des 24-Stunden-Rennens von Spa-Francorchamps erinnert an den überraschenden Erfolg von 1971, als der Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG auf Anhieb den Sieg in seiner Klasse und den zweiten Platz in der Gesamtwertung belegte. Der SLS AMG GT3 wird vom Privatteam Black Falcon eingesetzt und erinnert optisch an den legendären Renntourenwagen, der AMG über Nacht weltbekannt machte. Die rote Lackierung, die Startnummer 35 und die Sponsoraufkleber halten die Erinnerung lebendig und lassen beide AMG Rennwagen beinahe wie Zwillinge erscheinen.

Pilotiert wird der ganz besondere Flügeltürer beim 24-Stunden-Rennen von Kenneth Heyer (31, Wegberg), Thomas Jäger (34, München) und Stéphane Lémeret (37, Ophain-Bois-Seigneur-Isaac, Belgien). Kenneth Heyer ist seit 2000 aktiver Rennfahrer und folgt zum 40. Jubiläum seinem Vater Hans Heyer, dem

1971 mit seinem Teamkollegen Clemens Schickentanz auf der gleichen Rennstrecke die Sensation für AMG gelang.

Seite 2

Kenneth Heyer: „Es ist eine große Ehre für mich, exakt 40 Jahre nach dem Erfolg meines Vaters den SLS AMG GT3 von Black Falcon beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps an den Start zu bringen. Zusammen mit meinen Teamkollegen werde ich versuchen, mindestens Zweiter zu werden. Der Look des Fahrzeugs im Stil des legendären Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG dürfte reichlich Aufmerksamkeit im Starterfeld garantieren, doch im Fokus steht natürlich eine gute Rennperformance. Der SLS AMG GT3 besitzt das Potenzial für einen Podestplatz, aber bekanntlich hat ein 24-Stunden-Rennen seine eigenen Gesetze.“

Hans Heyer: „Ich finde die Idee großartig, 40 Jahre nach unserem Klassensieg und zweiten Gesamtplatz, mit dem SLS AMG GT3 im Look „meines“ 300 SEL 6.8 AMG in Spa-Francorchamps anzutreten. Natürlich wünsche ich dem Black Falcon Team und meinem Sohn Kenneth viel Erfolg - und würde mich freuen, wenn er mindestens Zweiter wird!“

Ola Källenius, Vorsitzender der Geschäftsführung der Mercedes-AMG GmbH: „Das Projekt, mit einem SLS AMG GT3 im Look des Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG von 1971 beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps an den Start zu gehen, verdient großen Beifall. Ich wünsche Kenneth Heyer, seinen Teamkollegen und dem Black Falcon Kundenteam viel Erfolg. Aber auch den anderen Privatteams, die mit dem SLS AMG GT3 antreten, drücken wir von Mercedes-AMG ganz fest die Daumen. Das 2010 gestartete Kundensport-Programm für den Flügeltürer ist gut angelaufen. Der SLS AMG GT3 hat sich auf Anhieb als konkurrenzfähiges Rennfahrzeug etabliert. Wir haben bis heute 35 Fahrzeuge an Privatteams auf der ganzen Welt verkauft.“

Hans Werner Aufrecht, AMG Gründer und Vorsitzender des Aufsichtsrates der HWA AG: „Für mich ist dieses Projekt ein herausragendes Beispiel, wie leidenschaftliches Engagement im Motorsport aussehen kann. Beeindruckend auch, wie sich AMG 40 Jahre nach unserem zweiten Platz beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps 1971 weiterentwickelt hat. Ich drücke Kenneth Heyer und natürlich auch den anderen Teams, die mit dem SLS AMG

GT3 an den Start gehen, ganz fest die Daumen.“ Neben der Startnummer 35 von Black Falcon werden weitere sechs SLS AMG GT3 in Spa-Francorchamps an den Start gehen. Die Teams und Fahrer im Überblick:

- Koen Wauters (B)/Anthony Kumpen (B)/Mike Hezemans (NL), Startnummer 15, KRK Racing Team Holland (Belgien). Die Fahrerpaarung Kumpen/Hezemans gewann das 24-Stunden-Rennen 2009.
- Raf Vanthoor (B)/Marius Ritskes (NL)/Bernhard Van Oranje (NL)/Dennis Retra (NL), Startnummer 16, KRK-Racing Team Holland (Belgien)
- Kenneth Heyer (D)/Thomas Jäger (D)/Stéphane Lémeret (B), Startnummer 35, Black Falcon (Deutschland)
- David Jones (GB)/Godfrey Jones (GB)/Mike Jordan (GB), Startnummer 90, Team Preci Spark (Großbritannien)
- Andrii Lebed (UA)/Bret Curtis (USA)/Peter van de Kolk (NL)/Jeroen van de Heuvel (NL), Startnummer 46, Black Falcon (Deutschland)
- Olivier Panis (F)/Nicolas Lapierre (F)/Eric Debard (F)/Grégoire Demoustier (F), Startnummer 54, Graff Racing (Frankreich)
- Philippe Haezebrouck (F)/Massimo Vignali (I)/Gilles Vannelet (F)/Mike Parisy (F), Startnummer 55, Graff Racing (Frankreich)

Das 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps gilt als einer der Klassiker im internationalen Langstrecken-Rennkalender. Erstmals ausgetragen im Jahr 1924, wurde bis 1978 der 14,8 Kilometer lange Kurs genutzt. Seit 1979 fahren die Piloten auf der verkürzten, aktuell 7,0 Kilometer langen Streckenvariante. Der Traditionskurs in den belgischen Ardennen gilt als Lieblingstrecke vieler Rennfahrer. Für die 2011er Auflage des 24-Stunden-Rennens sind 70 Fahrzeuge nach dem FIA GT3- und GT4-Reglement genannt. 250 Fahrer stellen sich dem Wettbewerb. Das Rennen startet am 30. Juli 2011 um 16.00 Uhr.

Weitere Informationen unter: www.total24hours.com

Weitere Informationen zum Mercedes-Benz SLS AMG GT3 finden Sie unter:

Seite 4

www.mercedes-amg.com/slsgt3

Drei Showcars erinnern an den historischen Erfolg von 1971

AMG wird im Fahrerlager von Spa-Francorchamps mit drei Showcars an den Erfolg von 1971 erinnern: Neben dem 300 SEL 6.8 AMG und dem SLS AMG GT3 steht als Blickfang auch der S 63 AMG „Thirty Five“. Die High-Performance-Limousine ist dem historischen Renntourenwagen von 1971 optisch bis ins Detail nachempfunden. Unter der Haube arbeitet der 2010 präsentierte AMG 5,5-Liter-V8-Biturbomotor mit Benzin-Direkteinspritzung, strahlgeführter Verbrennung und Piezo-Injektoren. Das AMG Kraftpaket leistet in der Serienversion des S 63 AMG bis zu **420 kW** (571 PS) und gilt als effizientester Motor im Segment.

Rückblick: Der zweite Platz für AMG im Jahr 1971

Das 24-Stunden-Rennen 1971 in Spa-Francorchamps war für das 1967 gegründete Unternehmen AMG der erste Renneinsatz überhaupt. Am Steuer des AMG Tourenwagens wechselten sich die erfahrenen Piloten Hans Heyer und Clemens Schickentanz ab. AMG war bei dem belgischen Langstreckenklassiker alles andere als Favorit: Die damaligen mächtigen Gegner hießen Ford Capri RS, BMW 2800 CS, Chevrolet Camaro, Opel Commodore und Alfa Romeo GTA. Keiner rechnete damit, dass die große Luxuslimousine aus der schwäbischen Provinz Affalterbach mit den arrivierten Teams würde mithalten können.

Überraschung: Platz 5 in der Startaufstellung für AMG

Doch bereits im Training zeigt der rote Viertürer sein Potenzial: Clemens Schickentanz überraschte mit der fünftschnellsten Trainingszeit. Startplatz fünf bei 60 Teilnehmern, das hatte von AMG niemand erwartet. 80.000 Zuschauer wunderten sich über die schnelle, rote Limousine mit dem langen Radstand – übrigens der einzige Mercedes im Starterfeld. Auf der Pole Position stand der favorisierte Chevrolet Camaro von Ivo Grauls und Peter Hoffmann, dahinter der Alpina-BMW 2800 CS von Niki Lauda/Gérard Larousse, daneben

der erste Werks-Ford Capri mit Dieter Glemser und Alex Soler-Roig sowie der Schnitzer-BMW 2800 CS, gefahren von Rauno Aaltonen und Helmut Kelleners. Insgesamt 60 Renntourenwagen machten sich auf Zeitenjagd auf dem damals noch 14,1 Kilometer langen Ardennenkurs, pilotiert von so klangvollen Namen wie Hans-Joachim-Stuck, Jochen Mass, Toine Hezemans, Willy Kauhsen, Achim Warmbold und Rainer Braun.

In der ersten Runde konnte sich Startfahrer Hans Heyer mit dem 300 SEL 6.8 AMG gleich hinter dem Ford Capri (Glemser/Soler-Roig) und dem Chevrolet Camaro (Grauls/Hoffmann) auf Platz drei behaupten. Nach einem turbulenten Rennverlauf mit einem Unwetter zu Mitternacht und zahlreichen Ausfällen überquerte die „35“ direkt hinter dem Werks-Capri von Glemser/Soler-Roig auf dem zweiten Platz die Ziellinie. Die AMG Limousine hatte in den 24 Stunden exakt 308 Runden zurückgelegt. Technische Probleme: Fehlanzeige. Die Sensation war perfekt.

Kontraste: Mit 265 km/h und Edelholz-Zierteilen im Cockpit

Hans Heyer denkt noch gern an dieses Rennen zurück: „Wir wussten, dass wir gewinnen konnten, nur die anderen wussten es noch nicht!“ Auf der Geraden war die AMG Limousine nicht zu schlagen, doch die weitgehend von der Serie übernommene Bremsanlage war mit dem Gewicht des Wagens (1635 Kilogramm) ein wenig überfordert. „Aber auf dem alten Kurs von Spa hatten die Scheiben ja viel Zeit sich abzukühlen, und auf den langen Geraden, da kriegte uns keiner“, erinnert sich der heute 68-Jährige. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 265 km/h war der 300 SEL 6.8 AMG für den schnellen belgischen Kurs maßgeschneidert. Innen herrschte mit den serienmäßigen Ausstattungsdetails wie Servolenkung, Luftfederung, Teppichen, Türverkleidungen und dem Armaturenbrett mit Edelholz-Zierteilen eine luxuriöse Atmosphäre. Die Zuschauer entlang der Rennstrecke waren begeistert von dem großen Auto mit dem markanten V8-Sound. „Der Außenseiter avancierte schnell zum absoluten Publikumsliebbling“, so Hans Heyer.

Die technische Basis für den AMG Rennwagen war der Mercedes-Benz 300 SEL 6.3. Mit einer Leistung von **184 kW** (250 PS) bei 4000/min und einer Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h war die Luxuslimousine seinerzeit das schnellste deutsche Serienautomobil. Nicht nur die Hubraumerhöhung von 6330 auf 6835 cm³ brachte einen Leistungszuwachs auf **315 kW** (428 PS) bei 5500/min und einen Drehmomentanstieg von 500 auf 608 Newtonmeter. AMG Mitbegründer Erhard Melcher „frisierter“ den Achtzylinder mithilfe klassischer Maßnahmen: Schärfere Nockenwellen und modifizierte Kipphebel, erleichterte Pleuel, neue Mahle-Kolben, größere Einlassventile, geänderte Brennräume, polierte Ein- und Auslasskanäle, eine neue Ansaugbrücke mit zwei Drosselklappen sowie eine Renn-Abgasanlage sorgten für besseren Gasdurchsatz und ermöglichten höhere Drehzahlen. Vom Einbau eines Zusatzölkühlers und dem Feinwuchten der Kurbelwelle profitierte die Standfestigkeit.

Um für die leichten, 10 x 15 bzw. 12 x 15 Zoll großen Magnesiumfelgen – sie stammten von einem C 111 Versuchswagen – Platz zu schaffen, wurden die Kotflügel verbreitert. Türen aus Aluminium halfen, das Gewicht von ursprünglich 1830 auf 1635 Kilogramm abzusenken. Größer dimensionierte Querlenker an der Vorderachse, eine robustere Hinterachse mit verstärktem Differenzial und kleinere, härtere Luftfederbälge machten die Limousine fit für den Renneinsatz.

Sensation: Bericht in der „Tagesschau“ über den Überraschungserfolg

Der unerwartete Klassensieg und zweite Gesamtrang beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps machte das 1967 gegründete Unternehmen AMG über Nacht bekannt – und ist gleichzeitig der Beginn einer eindrucksvollen Erfolgsgeschichte. Sogar die „Tagesschau“ berichtete über den Überraschungserfolg. „Das war schon eine Sensation damals“, erinnert sich AMG Gründer Hans Werner Aufrecht an das überraschende Ergebnis. Der Mut von Aufrecht und Partner Melcher, beim belgischen 24-Stunden-Klassiker mit einer modifizierten Luxuslimousine an den Start zu gehen wurde belohnt.

Danach trat der 300 SEL 6.8 AMG am 11. und 12. September 1971 in Paul Ricard zum 2x6-Stunden-Rennen an, begleitet von einem privat eingesetzten 300 SEL 6.3 mit AMG-Motor. Im März 1972 nahm der 300 SEL 6.8 AMG, jetzt gelb umlackiert, an den Vortests der 24 Stunden von Le Mans teil, ging aber beim Rennen im Juni nicht an den Start. Weitere Wettbewerbseinsätze gab es dagegen beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring im Juni 1972 und bei den 200 Meilen von Nürnberg am 6. August 1972 auf dem Norisring. Dort siegte Hans Heyer in der Klasse „Serien- und Spezialtourenwagen über 2000 cm³ Hubraum“ mit dem wieder rot lackierten Viertürer.

Weitere Erfolge blieben dem 300 SEL 6.8 AMG verwehrt: Eine Reglementänderung der Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) bremste den Boliden aus, denn im Tourenwagen-Europapokal waren künftig nur noch Wagen bis fünf Liter Hubraum startberechtigt. AMG verkauft seine Rennlimousine an den französischen Mischkonzern Matra, wo er für Hochgeschwindigkeitstests von Flugzeugreifen umgebaut wird. Danach verliert sich seine Spur. Im Frühjahr 2006 baute Mercedes-AMG ein Replikat des 300 SEL 6.8 AMG nach Originalunterlagen auf, um die einzigartige Erfolgsgeschichte lebendig zu halten.

Ansprechpartner:

Wolfgang Zanker, Telefon: +49 (0)711 17-75847, E-Mail: wolfgang.zanker@daimler.com
Pietro Zollino, Telefon +49 (0)711 17-75855, E-Mail: pietro.zollino@daimler.com

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:
www.media.daimler.com und www.mercedes-benz.com