

Inženýři Hans-Werner Aufrecht a Erhard Melcher nastartovali svou provesní dráhu ve vývojovém oddělení u společnosti Daimler-Benz. Jejich představy vycházely z motoristického sportu, avšak začaly se rozcházet s preferovaným trendem zaměstnavatele. Tito pánové se nevzdali svých ambicí a rozhodli se je realizovat. V roce 1967 se profilovali v založení vývojové a testovací kanceláře AMG. Jejich první kroky vznikaly ve dvou plechových halách, kde se věnovali především úpravám motorů řady W111 pro soutěžní účely. Pak ovšem došlo k zásadnímu momentu v historii, a to nejen u AMG ale i v motoristickém sportu. V montážních halách AMG v Bertgtallu se zrodilo monstrum určené pro okruhové závody, W109 300SEL 6.8 AMG.

Pro odpověď, proč právě takový vůz, použité tech 

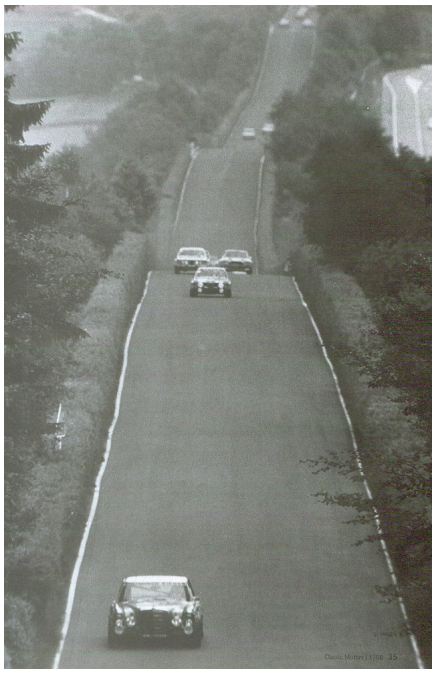
nické řešení, nebo takto upravená pohonná jednotka AMG použilo, sáhněme do historie Mercedesu. Mercedes se v roce 1970 pokusil o návrat na závodní kolbiště s projektem W109 300 SEL 6.8, ten ovšem nikdy neokusil závodní trať. To však vedoucí vývojového oddělení Mercedesu a zároveň duchovní otec tohoto projektu, Erich Waxenberger, nehodlal jen tak přijmout. Není divu, projekt stál především mnoho úsilí a díky velké podpoře tehdejšího šéfa sportovního oddělení, Rudolfa Uhlenhauta, byl prakticky dokončen. Oficiální účasti na 24 hodinovém závodu zabránilo pouze odmítnutí dodatečné homolagace dvou položek. Ty se týkaly šířky podvozku a podmínky použití sériových pneumatik. Sériové pneumatiky byly navíc pro tento vůz natolik nedostatečné, že jejich použití sebou neslo neúnosnou míru rizika. Celý projekt byl ze strany Mercedesu těsně před startem zastaven. Pět prototypů bylo rozprodáno a informace o jejich osudu v soukromých rukách se rozcházejí. Jeden z těchto vozů je dnes v depozitáři finského automobilového muzea.



Erich Waxenberger se svého snu nevzdal, své večery trávil prací v dílnách AMG a vdechl život legendě, které se Daimler-Benz zřekl. Z historických pramenů bohužel není zcela zřejmé, jaký vůz byl pro přestavbu závodního vozu použit. Jedna strana uvádí že Aufrecht odkoupil od Mercedesu 1 nebo 2 závodní vozy W109 300 SEL 6.8, strana druhá, včetně seriózního Auto-Motor und Sport popisuje, jak se AMG chopilo příležitosti a odkoupilo havarovanou W109 300SEL 3.5 od jednoho postaršího doktora. Každopádně následovala tvrdá práce dnem i nocí, takřka na koleni a AMG transformovala vůz do W109 300 SEL 6.8 AMG, tedy podoby „Rote Sau“ (rudé bestie). „Rote Sau“ měla naplnit původní očekávání závodního týmu továrny a dokázat schopnosti malé, ale ambiciózní konstrukční kanceláře AMG.

Rok se s rokem sešel a vůz se vydal na závodní trať k testování. I přes jednu téměř fatální

demoliční etudu, při které původně vybraný řidič, Helmut Kelleners, testovaný vůz prakticky zlikvidoval, byla „Rote Sau“ v roce 1971 s velkou slávou přihlášena do 24-hodinového závodu ve Spa. Zde pod vedením pilota Hanse Heyera a Clemense Schickentanze naprosto neuvěřitelně zvítězila.



Tisk začal nadšeně spekulovat o návratu Mercedesu na závodní trať pod značkou AMG. Vůz se objevil na startovní čáře s unikátními ráfky z prototypu C111 a taktéž některé podvozkové skupiny pocházely z dílen továrního vývoje. Továrna Daimler-Benz se však od tohoto nesporného úspěchu tvrdě distancovala.

„Rote Sau“ se vrhla do závodů evropského mistrovství a dosahovala skvělých výsledků. V roce 1972 ale byla přijata změna pravidel FIA s omezením maximálního zdvihového objemu soutěžních vozů na 5 litrů a to byla pro legendu s motorem o zdvihovém objemu 6,8l smrtelná rána. Vůz po několika úpravách skončil jako testovací speciál francouzské firmy Matra, protože byl jako jediný schopen s nákladem měřících přístrojů dosáhnout požadované rychlosti pro simulaci podmínek při startování a přistávání letadel. Přes svůj rozporuplný konec vytvořila „Rote Sau“ v motoristickém sportu ikonu těžké a výkonné limuzíny se startovním číslem. S odstupem času je dnes tento úžasný vůz brán jako „matka všech AMG“, který se nesmazatelně zapsal do automobilové historie.

Atypickému závodnímu vozu „Rote Sau“ se sice stala jeho jedinečnost osudná, ale ruku v ruce se svými sportovními úspěchy proslavila firmu AMG. Ta byla po právu hodnocena jako odborník, který motoristické veřejnosti ukázal, že i tehdejší vlajková loď Mercedesu, stvořená pro luxus, pohodlí a komfort, dokáže po patřičných úpravách porážet své soky z řad závodních (a podstatně menších) supersportů. „Rote Sau“ se stala pro AMG osudnou a udala jí další směr rozvoje. Na firmu se začali obracet movitější majitelé Mercedesů, inspirováni úspěchem „Rote Sau“, kteří od svého sériového vozu prostě chtěli víc, než jim byla továrna schopna nabídnout. V 70. letech se jednalo převážně o úpravy týkající se sportovního naladění topmodelů jednotlivých výrobních řad.






















MAMPE
AMG
MAMPE







