

THE
STORY

45

THE
CARS

AMG



GENERAL INCE



SUPER
VISC

QUER-WOCHEN: DER MÄCHTIGE AMG 300 SEL 6.8 IM DUELL MIT EINEM EHER CHANCENLOSEN ALFA ROMEO GTA.



INHALT

VORWORT

OLA KÄLLENIOUS ÜBER HERKUNFT UND ZUKUNFT

SEITE 12

MEILENSTEINE

DIE SECHS EPOCHALEN PRODUKTE MADE BY AMG

SEITE 14

VITA

DER LEBENSLAUF EINER LEIDENSCHAFTLICHEN MARKE

SEITE 26

INTERVIEW

DIE GRÜNDERVÄTER IM DIALOG MIT DER SPITZE VON HEUTE

SEITE 30

DIE AMG STORY

DIE LEGENDE EINES FASZINIERENDEN ERFOLGS

SEITE 42

MOTORSPORT

MITTEN HINEIN IN DEN KERN VON MERCEDES-AMG

SEITE 64

ALLE AMG MODELLE

60

SEITE 84

DIE LANDUNG NEIL ARMSTRONGS AUF DEM MOND IST GANZ SICHER DAS FASZINIERENDE EREIGNIS JENER DEKADE, DIE ZUGLEICH DEN BEGINN VON AMG MARKIERT

70

SEITE 102

IN ZEITEN DER HIPPIE-BEWEGUNG WIRD DIE MARKE AMG WELTBEKANNT UND SETZT NEBEN DEM MOTORENBAU AUCH SELBST IMMER STÄRKER AUF OPTISCHE INDIVIDUALITÄT

80

SEITE 138

DIE MAUER ZWISCHEN OST UND WEST FÄLLT UND DIE WELT WANDELT SICH IN ATEMBERAUBENDEN TEMPO - ZWEI WORTE, DIE AUCH DEN LEBENSLAUF VON AMG TREFFEND SKIZZIEREN

90

SEITE 206

DIE INNOVATION DES JAHRHUNDERTS ÖFFNET SICH DER MASSE - DAS INTERNET STARTET, UND MERCEDES-AMG STARTET DURCH - ALS VOLLWERTIGER PARTNER DER DAIMLER-BENZ AG

00

SEITE 298

DAS HANDY IST ALLTAG, DAS WEB PRÄGT DAS LEBEN IMMER STÄRKER UND US-PRÄSIDENT OBAMA EINEN NEUEN POLITIKSTIL - INNOVATIONEN KENNZEICHNEN AUCH DIE AMG EPOCHE

10

SEITE 422

DIE ZUKUNFT BEGINNT - DAS 21. JAHRHUNDERT ETABLIERT SICH UND ZEIGT EIN MUTIGES UND OFTMALS JUNGES GESICHT. AMG WIRD ZUM ENTWICKLUNGSMOTOR DER DAIMLER AG

REGISTER

ALLE MODELLE - ALLE TYPEN, IN CHRONOLOGISCHER REIHENFOLGE

SEITE 460

DIE VITA

VON MERCEDES-AMG

*KOMPAKT UND IM
ZEITRAFFER - DIE WICHTIGSTEN
MEILENSTEINE DER MARKE*

1964

WARM-UP

Hans-Werner Aufrecht arbeitet auf dem Motorenprüfstand an den 300 SE Rennmotoren von Mercedes-Benz und erlebt mit Enttäuschung das Ende der Rennsportaktivitäten von Daimler-Benz in diesem Jahr. Bei der Arbeit an Serienmotoren lernt er den frisch vom Studium kommenden Erhard Melcher kennen. Zunächst ist ihr Verhältnis etwas angespannt. Erst 1965 führt sie das gemeinsame Interesse am Rennsport zusammen. Aufrecht und Melcher sind noch „beim Daimler“ angestellt, Aufrecht als Prüfstands-Ingenieur, Melcher als Ingenieur in der Motorenentwicklung.

1965

EINFÜHRUNGSRUNDE

Manfred Schiek pilotiert den von Aufrecht und Melcher mit aufgebauten Mercedes-Benz 300 SE bei der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft, wenn auch noch nicht unter dem Namen AMG. Zehn Mal geht es als Sieger durchs Ziel.

1966

LEIDENSCHAFT

Melcher und Aufrecht betreuen in ihrer Freizeit mehrere Rennfahrer mit 300 SE-Modellen und bauen neben ihrer Berufstätigkeit aus purer Rennleidenschaft noch ohne jeden kommerziellen Hintergedanken Motoren auf Direkteinspritzung um. Das alles geschieht nach Feierabend in Aufrechts Keller und Garage in Großaspach. Durch ihre außergewöhnlichen Leistungen werden sie schnell in der Szene bekannt.

1967

START

Aufrecht und Melcher kündigen Anfang 1967 bei Daimler-Benz und mieten im schwäbischen Burgstall eine Werkstatt – die legendäre „Alte Mühle“. Ihr „Ingenieurbüro“ nennen sie AMG. Die Buchstaben stehen für Aufrecht, Melcher und Großaspach – den Geburtsort von Hans-Werner Aufrecht. Es entstehen weitere Rennfahrzeuge und die ersten Umbauten von Serienfahrzeugen meist auf Basis des Mercedes-Benz 300 SE.

1968

BESCHLEUNIGUNG

In diesem Jahr erscheint die Baureihe W 114/W 115, besser bekannt als Mercedes-Benz „Strich-Acht“. Ein in der Relation kleinerer Mercedes-Benz, dessen schnellstes Modell, der 300 SEL 6.3, die Aufmerksamkeit in Großaspach weckt. Dieses neue Modell spricht eine neue, sportliche AMG Klientel an. Die kleine Firma wird immer größer und bekannter und entwickelt mit dem leistungsgesteigerten 6,3-Liter-Motor die schnellste Limousine der Welt.

1971

URKNALL

AMG wird über Nacht bekannt. Der erste Rennwagen, der das AMG Logo trägt, holt beim 24-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps souverän den Klassensieg und erreicht im Gesamtklassement zudem auch Rang zwei. Es ist jener legendäre, rot lackierte AMG 300 SEL 6.8, der bis heute die Wurzeln von AMG symbolisiert.

1973

TRENDSETTER

Mit dem Konzept der Individualisierung setzt AMG einen neuen, internationalen Trend. Sowohl mit seinen technischen als auch mit optischen Modifikationen im Innenraum und am Exterieur der Fahrzeuge findet AMG viel Anklang, vor allem auch in den USA. Optisches Erkennungsmerkmal ist die schwarze Ausführung der Chromteile.

1976

ORTSWECHSEL

Mit ca. einem Dutzend Mitarbeitern zieht AMG von Burgstall nach Affalterbach. In einer neu errichteten Halle entwickelt sich die Rennmotoren-Werkstatt weiter zum Hersteller von Sport-Limousinen und -Coupsés. Mehr und mehr wird AMG auch in den arabischen Ländern und Asien bekannt.

1982

IDEALE BASIS

Mit dem neuen Mercedes-Benz 190 E erhält AMG das perfekte Basisprodukt für die eigene Klientel. Der 215 km/h schnelle AMG 190 E 2.3 wird Ausgangsbasis für erste Rennerfolge in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM).

1984

DIE MACHT DER ACHT

AMG wird Motorenhersteller. Melcher entwickelt einen völlig eigenständigen Zylinderkopf mit moderner Vierventiltechnik. Eingesetzt wird das innovative Aggregat als 5,0-Liter-V8 im Mercedes-Benz 500 SEC. Mit 250 kW (340 PS) erreicht der Wagen sensationelle 259 km/h. Die hohe Nachfrage aus den USA sorgt für einen starken Wachstumsschub.

1986

ABSOLUTER HAMMER

Der neue Vierventil-Zylinderkopf kommt im nächsten Schritt nicht nur in der AMG Version der S-Klasse zum Einsatz, sondern in erster Linie in der Limousine und ab 1987 im Coupé der Mittleren Klasse (W 124). Das Auto leistet unglaubliche 265 kW (360 PS), liefert radikale 510 Newtonmeter und ist 303 km/h schnell. Die Limousine nimmt es selbst mit exotischen Supersportlern auf und schlägt diese in Sachen Alltagstauglichkeit um Längen – das verblüfft US-amerikanische Auto-Fachmedien so sehr, dass sie dem Auto den Kosenamen „The Hammer“ verpassen. Bis heute ist er in den USA ein Ursymbol des Mythos AMG.

1988

ERFOLGSSERIE

AMG wächst immer mehr zum offiziellen Partner der Mercedes-Benz Motorsport-Aktivitäten heran. Man baut nicht nur die Mercedes-Benz 190 E-Rennwagen auf, sondern betreut auch deren Einsatz in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft. Bis 1993 liefern seine Evolutionsstufen insgesamt 50 DTM-Siege.

1990

ALLIANZ

Die engere Zusammenarbeit zwischen AMG und Daimler-Benz wird in einem Kooperationsvertrag festgeschrieben: AMG entwickelt und fertigt ab 1991 sportlich ausgelegte Fahrzeuge von Mercedes-Benz, sogenannte Komplettfahrzeuge. Zubehör- und Ersatzteile erweitern das Portfolio. Die Komplettfahrzeuge werden über das offizielle Mercedes-Benz Händlernetz beworben und verkauft. Da für sie dieselben Garantiebedingungen wie für alle Mercedes-Benz Fahrzeuge gelten, müssen sie selbstverständlich auch die hohen Standards der Marke mit dem Stern erfüllen. Eine Leistung, die bis heute eiserne Gültigkeit hat.

1993

REKORDWAGEN

Der C 36 AMG beginnt seinen Siegeszug. Mit 5.000 verkauften Einheiten bis 1997 entwickelt er sich zu einem ersten Verkaufshit von AMG.

1996

LEITWÖLFE

Mit dem C 36 AMG stellt AMG erstmals das offizielle Safety Car für die Formel 1. Bis heute liefern seine Nachfahren gemeinsam mit den offiziellen Medical Cars erfolgreich den Beweis, dass die Wurzeln von AMG auf der Rennstrecke liegen.

1999

HOCHZEIT

Ein Kreis, der mit dem Weggang von Erhard Melcher und Hans-Werner Aufrecht bei Mercedes-Benz begann, schließt sich in diesem Jahr: Mercedes-AMG gehört nun zu 51 Prozent zu DaimlerChrysler, und die Hochzeit wird mit einem Technik-Highlight gefeiert. Der eigenständig entwickelte und in Affalterbach gefertigte V8 mit Dreiventiltechnik und Doppelzündung ist das neue Triebwerk des E 55 AMG. Der Aufbau dieses 5,5-Liter-Motors wird generell von nur einem einzigen Mechaniker begleitet. Das Prinzip „One man, one engine“ hat von jeher bei einem AMG Motor Gültigkeit.

2001 *INNOVATIONEN*

Erstmals wird die neu entwickelte 5-Gang-Automatik im C 32 AMG mit dem 3,2-Liter-Kompressor-V6 kombiniert. Die innovative Tippfunktion erlaubt es nun auch, Gänge manuell anzuwählen – ein riesiger Fortschritt, um die Vorzüge einer Automatik mit der sportlichen Charakteristik eines AMG zu verbinden. Die V8-Motoren erhalten in der Folge ebenfalls die neue Kompressor-Technik sowie die innovative 5-Gang-Automatik mit ihrer dynamischen Tippfunktion. Im SL 55 AMG werden auf diese Weise 368 kW (500 PS) im Paket mit unfassbaren 700 Newtonmetern Drehmoment realisiert.

2003 *KRÖNUNG*

Die stärkste Ausbaustufe des Mercedes-Benz SLR McLaren liefert AMG. Es ist ein 5,5-Liter-Aggregat. Der V8 leistet als Frontmittelmotor mit Kompressor-Aufladung zunächst 460 kW (626 PS), später sogar 500 kW (680 PS). Ebenfalls in bislang ungekannte Dimensionen reicht der neue V12-Biturbomotor, er versorgt den SL 65 AMG mit 450 kW (612 PS).

2005 *FAMILIENBANDE*

Mercedes-AMG ist nun zu 100 Prozent ein Tochterunternehmen der Daimler AG. Die Rennsport-Manufaktur kann auf die großen Ressourcen des Technologie-Konzerns zugreifen. Zudem wird Affalterbach künftig bereits von Beginn an neue Mercedes-Benz Produkte begleiten und eigene Anforderungen ins Lastenheft der Serienfahrzeuge einbringen. AMG prägt somit die Planung neuer Modelle entscheidend mit.

2006 *NEUE ÄRA*

Premiere für AMG. Als erster Motor wird der inzwischen legendäre 6,3-Liter-V8 von Grund auf bei Mercedes-AMG entwickelt und gefertigt. In der Folge werden bis auf den G 55 AMG alle Achtzylinder-Modelle mit dem hochdrehenden und durchzugsstarken Antrieb ausgestattet.

2009 *FLÜGEL DER MARKE*

Das erste vollständig von Mercedes-AMG entwickelte Modell sorgt für Furore. Mit dem Mercedes-Benz SLS AMG erschafft Affalterbach eine moderne Sportwagen-Ikone. Der Sound und die kompromisslose Fahrdynamik sowie die legendären Flügeltüren begeistern weltweit. Mercedes-AMG hat eine neue Stufe in seiner Entwicklung genommen: AMG ist nun offiziell die Performance-Marke innerhalb von Mercedes-Benz Cars.

2011 *DREIKLANG*

Mit dem SLS AMG GT3 spannt die Marke AMG den Bogen zum Rennsport, ihren historischen Wurzeln. Der GT3 beschreibt zugleich den Einstieg von Mercedes-Benz in den exklusiven Kundenrennsport. Und das Modellprogramm wächst weiter. Der SLS AMG Roadster öffnet dem Sportler den Himmel und fährt hinein in die elitäre Klasse der High-Performance-Cabriolets; zeitgleich setzt AMG ein innovatives Signal für die Zukunft. Mit dem SLS AMG E-CELL, dem ersten Supersportwagen mit Elektroantrieb, ermöglicht die Marke den Blick in eine neue automobiler Dimension. Innovativ auch das Antriebskonzept: Vier radnah sitzende Elektromotoren und zwölf Hochvoltbatteriemodule sorgen für eine extrem hohe Leistungseffizienz.

2012 *KÖNIGSKLASSE*

Die DNA von AMG enthält zweifellos das Gen „Motorsport“. Wie stark dieser Teil des Gen-Codes auch die Richtung der Marke steuert, dokumentiert der Einstieg von Mercedes-AMG in die Formel 1. Die Motoren für Michael Schumacher und Nico Rosberg tragen ebenfalls das Signet aus Affalterbach und stammen von „Mercedes-AMG High Performance Powertrains“ im englischen Brixworth. Neben den Rennmotoren für die Formel 1 sollen aus dieser Quelle künftig auch innovative Technologien für Straßenfahrzeuge kommen – und so schließt sich der Kreis zu den Anfängen der Marke, als die Erfahrungen aus ersten Rennfahrzeugen den Grundstein für den Aufstieg von AMG zum führenden Entwickler von Hochleistungsautomobilen legten. Mercedes-AMG betont dadurch einen weiteren Meilenstein in seinem imposanten Lebenslauf.

W

HANS-WERNER AUFRECHT
AMG GRÜNDER

*IR WOLLTEN
KEINE TUNER
SEIN, SONDERN
HABEN EINFACH
EIN WENIG
RENNTÉCHNIK
RÜBER IN DIE
STRASSENAUTOS
VERFRACHTET.*

MELCHER: Herr Aufrecht hat jeden Grund auf diese Firma stolz zu sein! Mir fiel es 1967 nicht leicht, beim Daimler auszusteigen und mit Hans-Werner Aufrecht eine Firma zu gründen. Er war in einer Zeit wirtschaftlicher Schwierigkeiten eine unheimlich ansteckende Triebkraft. Wohlgermerkt: Andere Hersteller mussten damals Mitarbeiter entlassen. Herr Aufrecht hatte mir dagegen in die Hand versprochen, mich notfalls zu ernähren, wenn die neue Firma schlecht laufen sollte.

Wann sind Sie sich zum ersten Mal begegnet?

MELCHER: Ich glaube, das war 1964. Herrn Aufrechts Namen kannte ich schon, bevor ich ihm zum ersten Mal begegnete: Ich musste beim Daimler nämlich Prüfstandsprotokolle lesen, und mir fiel immer wieder eine besonders schöne Schrift unter all den Eintragungen auf. Unterzeichnet mit Hans-Werner Aufrecht. Ein für mich auffallender Name, der Assoziationen weckte.

Irgendwann traf ich ihn dann, den „König der Leistung“. Er arbeitete an den Rennmotoren des Mercedes-Benz 300 SE für die damalige Werksfahrer-Truppe um Eugen Böhringer. Als ich, der Jungingenieur mit rheinländischer Klappe, ihn aber benötigte, im Prüfstandsprotokoll „mit Lüfter“ oder „ohne Lüfter“ zu vermerken, gerieten wir uns in die Haare. Für ihn war selbstverständlich, dass man die Messungen ohne Lüfter fuhr. Entsprechend hielt er den Vermerk für vollkommen überflüssig. Stinksauer habe ich daraufhin sogar eine Kontrolle der Steuerzeiten aller Sechszylindermotoren von ihm verlangt. Eine Schikane, die Herr Aufrecht eiskalt ignorierte. Um es kurz zu machen: Bei unseren ersten Begegnungen war die Zusammenarbeit nicht ganz einfach!

Die Runde lacht, Hans-Werner Aufrecht amüsiert die Anekdote sichtlich, das offene Lob macht ihn fast ein wenig beschämt. Erhard Melcher fixiert den einstigen AMG-Mitstreiter betont herausfordernd – und stimmt dann ins Lachen ein. Aufrecht hebt grinsend die Hände, während er spricht, wird sein Gesicht zunehmend ernster.

AUFRECHT: Herr Melcher war ja seinerzeit, wie er bereits so plakativ erzählt hat, Spezialist für Motorsteuerungen, er kümmerte sich um die Haltbarkeit der Motoren. Am Ende haben wir uns zusammengerauft, weil wir einfach weiter unsere Sache machen wollten. Und die hieß Rennsport. Mein persönliches, großes Ziel war immer schon, im Motorsport aktiv zu sein. Nur deshalb habe ich meine Laufbahn bei Daimler-Benz begonnen. Leider stellte das Unternehmen 1964 die Motorsport-Aktivitäten ein. Und das ist – wenn man es genau nimmt – der Anfang von AMG!

Melcher nickt nachdenklich zustimmend.

Woher kommt Ihre Begeisterung für den Motorsport?

MELCHER: Meine Leidenschaft gehörte immer dem Motorrad. Schon mit 17 Jahren habe ich verbotenerweise auf einer englischen 500er Triumph Tiger-Rennmaschine die Nordschleife umrundet. Später betreute und modifizierte ich die Rennmaschine meines Bruders, eine 500er Norton Manx, sie wurde von einem Einzylinder-Königswellen-Motor mit 500 Kubikzentimetern Hubraum angetrieben, das war damals der höchstentwickelte käufliche Rennmotor.

Mein Bruder hatte mir schon in frühen Jahren den Motorrad-Rennsport schmackhaft gemacht. Als sein Mechaniker habe ich dann das Handwerk gelernt und wusste genau, wie ein Rennmotor zu sein hatte.

AUFRECHT: Motorsport hat mich von Kindesbeinen an fasziniert. Ich wollte überhaupt erst zu Daimler, um im Motorenbau am Rennsport teilzuhaben. Damals betrieb das Unternehmen Tourenwagensport, fuhr Rennen in Europa und Südamerika. Leider stieg Daimler-Benz dann 1964 aus, als ich schon an Rennmotoren arbeitete. Zugegeben: für mich eine riesige Enttäuschung.

MELCHER: 1954 wurde Deutschland ja nicht nur in Bern sehr spektakulär Fußball-Weltmeister – am Tag des „Wunders von Bern“ gewann Juan Manuel Fangio auch



HANS-WERNER AUFRECHT

1938

geboren in Großaspach. Hans-Werner Aufrecht beginnt seine berufliche Karriere bei Daimler-Benz Anfang der 1960er-Jahre als Prüfstands-Ingenieur.

1967

gründet der begeisterte Rennsportfan sein eigenes Unternehmen, die Firma AMG.

1999

erwirbt die damalige DaimlerChrysler AG 51 Prozent an der neu benannten Mercedes-AMG GmbH. Hans-Werner Aufrecht gründet fast zeitgleich die HWA AG und betreut fortan ebenfalls aus Affalterbach nur einen Steinwurf entfernt die Rennsportaktivitäten von Mercedes-Benz.

2005

übernimmt DaimlerChrysler die verbliebenen Unternehmensanteile an Mercedes-AMG. Sportlich ambitioniert lenkt Hans-Werner Aufrecht als Erster Vorsitzender der ITR die Rennserie DTM und seit 2004 auch die Formel-3-Euro-Serie.

den Großen Preis von Frankreich in Reims vor Karl Kling. Beide im Mercedes Silberpfeil! Im selben Jahr gewann Fangio für Mercedes-Benz dann die Grand-Prix-Weltmeisterschaft.

Für uns motorsportverrückte Kinder gab es im Fußball Fritz Walter und Helmut Rahn, unsere wirklichen Helden aber waren der Motorrad-Rennfahrer Schorsch Meier, Werner Haas und natürlich Juan Manuel Fangio sowie Stirling Moss. Die stetig steigenden Motorleistungen zu jener Zeit und die von Rennen zu Rennen höheren Geschwindigkeiten waren ein echtes Fieber.

Eifrig reden die Herren durcheinander, jeder kramt in seinen Erinnerungen, lachend werden die tollsten Anekdoten des klassischen Motorsports ausgetauscht.

Herr Aufrecht, war der Renn-300 SE von 1964 mit seinen zehn Siegen im Jahre 1965 eigentlich das erste AMG Fahrzeug?

AUFRECHT: Der Wagen trug noch nicht das AMG Logo. Er gab aber den Anstoß für unsere Firmengründung 1967. Man muss dazu eines wissen: Eigentlich wollten wir von Anbeginn an nur Motorsport machen, das war unsere Leidenschaft. Und dann kamen immer wieder Motorsportler auf uns zu, die mehr Leistung in ihren Straßenfahrzeugen wollten. Die kannten unsere Rennautos, und weil ich selbst leidenschaftlicher Autofahrer bin, hat mich dieses Interesse an einem AMG für die Straße ungemein fasziniert. So weit hatten wir gar nicht gedacht.

Der Entschluss, neben den Rennsportaktivitäten ganz spezielle, sehr sportliche Mercedes-Fahrzeuge zu schaffen, war dann schnell gefasst. Um Ihre Frage zu beantworten: Der Anfang waren Rennfahrzeuge, schnell kamen die ersten Straßenautos dazu – aber die haben wir damals noch nicht „AMG“ genannt. Wir wollten ja kein Tuner sein, sondern haben einfach ein wenig Renntechnik rüber in die Straßenautos verfrachtet.

Von unseren ehemaligen Kollegen in Untertürkheim wurden wir deshalb beinahe für verrückt erklärt. Einen Mercedes-Benz überhaupt nur anzufassen! Das galt beinahe als Erbsünde!

AUFRECHT (SCHMUNZELND): Unter der Hand wurden wir als Versündiger an der Marke Mercedes-Benz geschmäht, deshalb nahm man uns in Stuttgart zunächst gar nicht wahr. Erst als unsere Autos in der Öffentlichkeit sehr positiv beschrieben wurden, kippte diese Haltung. Definitiv, weil wir einen Namen im Motorsport hatten. Denn das war seriös.

Herr Melcher, hat im Kreis der Motorenentwickler niemand die Wertigkeit Ihrer Leistungen anerkannt?

MELCHER: Ach wissen Sie, die Ingenieure und Meister, die bis zum Rennsport-Ausstieg von Mercedes-Benz in den Rennabteilungen tätig waren, verstanden schon, was wir taten, und fanden das auch gut. Das waren Renntechniker, teilweise noch aus den Vorkriegsjahren, die inzwischen am Wankelmotor und anderen innovativen Entwicklungen für Straßenfahrzeuge arbeiteten.

Nur um ein Beispiel zu nennen. Wenn ich als Mercedes-Benz Motorenmann auf Erprobungsfahrt am Polarkreis unterwegs war und für eine Sache schnell Unterstützung aus dem Werk brauchte, bekam ich vom diensthabenden Meister oft zu hören, dass er für mein Anliegen jetzt keine Zeit habe. Nachdem ich aber mit Herrn Aufrecht zusammen bei Motorsport-Aktivitäten beobachtet wurde, änderte sich deren Haltung schlagartig.

Als heimliche Racer waren sie plötzlich gern bereit, uns zu helfen. Übrigens hat uns sogar der legendäre Rudolf Uhlenhaut durchgehend Anerkennung ausgesprochen.

Erhard Melcher beugt sich nun mit geheimnisvoller Miene über den Tisch und zwinkert dem sehr interessiert zuhörenden AMG Geschäftsführer Ola Källenius zu.



ERHARD MELCHER

1940

im Rheinland geboren, beginnt der motorrad-begeisterte Technik-Fan Anfang der 1960er-Jahre in der Entwicklungsabteilung von Daimler-Benz und ist unter anderem für die Motorsport-Technik tätig. Nachdem Mercedes-Benz seine Rennaktivitäten einstellt, lässt er sich von Hans-Werner Aufrecht zum Wechsel bewegen.

1967

gründen sie gemeinsam AMG. Erhard Melcher verlässt AMG 1971, arbeitet fortan aber als freier Mitarbeiter weiter für das Unternehmen.

1999

Seit 1999 berät er die von Hans-Werner Aufrecht neu gegründete HWA AG.

MELCHER: Sie müssen sich vorstellen, Herr Källenius, dass wir teilweise an der Grenze zur Illegalität unterwegs waren, Ähnliches wäre heute sicher nicht mehr möglich.

Ola Källenius lächelt. Hans-Werner Aufrecht verdreht in gespielter Komik die Augen.

Herr Källenius, was haben Sie in den 1980er-Jahren gemacht? Irgendwelche AMG Erinnerungen?

KÄLLENIUS: Oh, ich war damals natürlich noch ziemlich jung. In Schweden, wo ich herkomme, war der Name AMG nur Insidern bekannt. Erst als ich 1995 in die USA zog, rückte AMG in mein Bewusstsein. Die Amerikaner sind verrückt nach AMG. Ich wollte damals eine C-Klasse fahren, und in der Preisliste gab es da auch diesen C 36 AMG. Er war für mich damals noch unerschwinglich, aber das Auto hätte ich gern gefahren!

Sind Sie schon einmal jenen berühmten AMG 300 SEL 6.8 gefahren?

KÄLLENIUS: Im Jahre 2010 haben wir eine neue S-Klasse als Hommage an den historischen 300 SEL umgebaut. Journalisten konnten dieses neue Auto und unseren historischen 300 SEL über den Grand-Prix-Kurs von Paul Ricard in Südfrankreich steuern. Ich habe mich dann am Abend auch mal in den Wagen gesetzt. Faszinierend!

Gibt es Gemeinsamkeiten des historischen Siegerwagens mit aktuellen AMG Fahrzeugen?

KÄLLENIUS: Ja, die Urgewalt der Kraftentfaltung. Die muss auch heute unbedingt in jedem AMG spürbar sein, gekoppelt mit exzellentem Handling, betörendem Sound und dem direkten Fahrgefühl. Auch die Exklusivität eines jeden AMG Fahrzeugs zieht sich als roter Faden durch die Unternehmensgeschichte.

Herr Spitzner, wann beginnt Ihre AMG Zeitrechnung?

SPITZNER: 1971 hatte ich in der „Stuttgarter Zeitung“ über den AMG SEL 6.8 gelesen. Ich fand das Projekt total verrückt: ein Viertürer, der erfolgreich Rennen bestritt! Während meiner Studienzeit in den USA kam ich für ein Praktikum nach Stuttgart und begegnete hier der S-Klasse des Fußballers Hansi Müller, einem AMG mit schwarzem Kunststoff beschichteten Chromteilen. Der hat mich elektrisiert! Dass ich später bei AMG anfangen durfte, konnte ich damals natürlich nicht ahnen.

Ende 1989 wechselte ich dann tatsächlich zu AMG. Und jetzt bin ich bereits 22 Jahre dabei!

Ihr erster Eindruck, als Sie nach Affalterbach kamen?

SPITZNER: Ich erinnere mich an drei Rotbraune Gebäude und fragte Herrn Aufrecht, ob wir die nicht Silber streichen könnten. Herr Aufrecht antwortete mit der Gegenfrage: „Wie viele Autos können Sie dann mehr verkaufen?“

AUFRECHT: Na ja, wenn ich mich hier auf dem Gelände so umsehe, dann hat sich die neue Zeit aber doch klar durchgesetzt. Alles Silber!

Was hat die Zeit vom Beginn bis zum großen Durchbruch von AMG in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft in den 1980er-Jahren am stärksten geprägt?

MELCHER: Ab 1966 begannen wir mit dem Umbau von Mercedes-Benz Rennfahrzeugen für Privatkunden. Herr Aufrecht und ich waren da noch bei Daimler-Benz beschäftigt. Diese Autos trugen folglich kein AMG Emblem. In Herrn Aufrechts

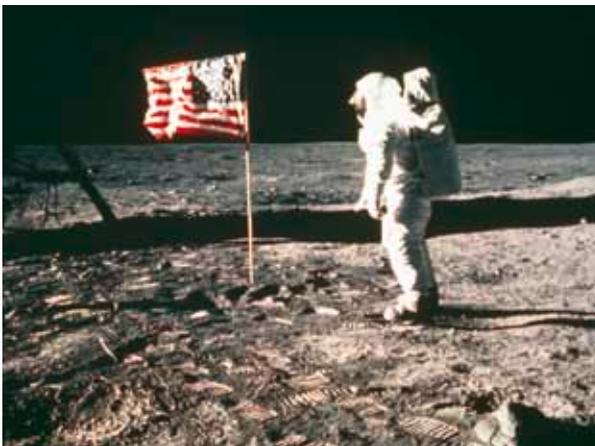
19

60



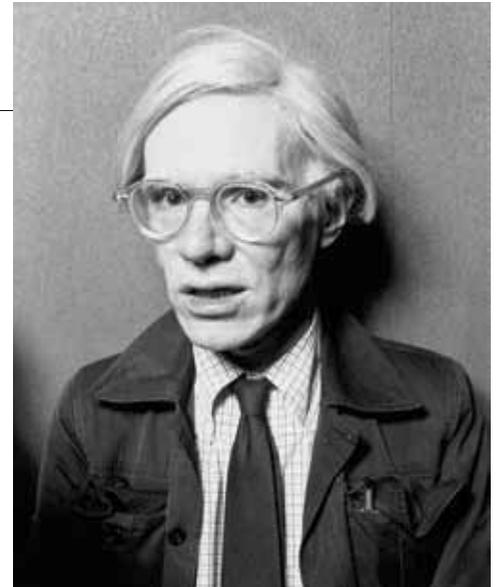
1963

TRAUMHAFT: MARTIN LUTHER KING HÄLT SEINE BERÜHMTE „I HAVE A DREAM“-REDE IN WASHINGTON D.C.



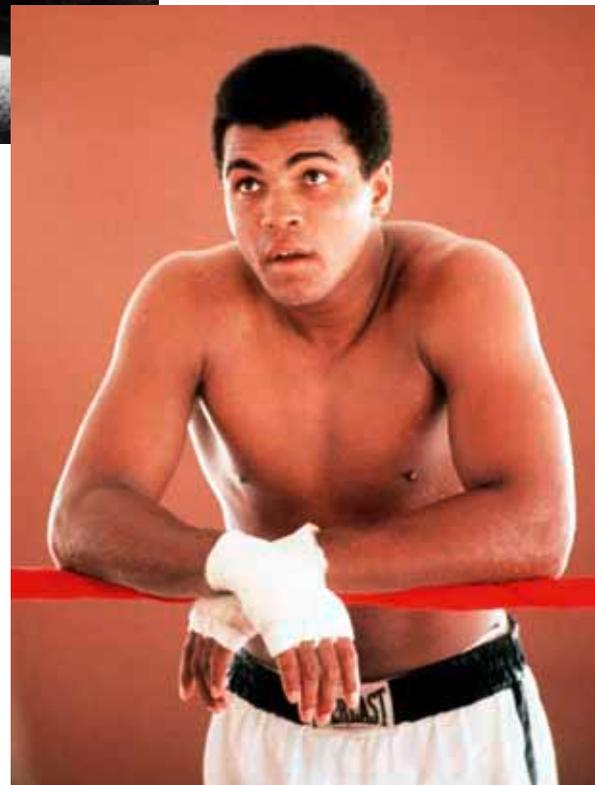
1969

ABGEHOBEN: NEIL ARMSTRONG FLANIERT AUF DEM MOND - UND ERWEITERT UNSEREN HORIZONT.



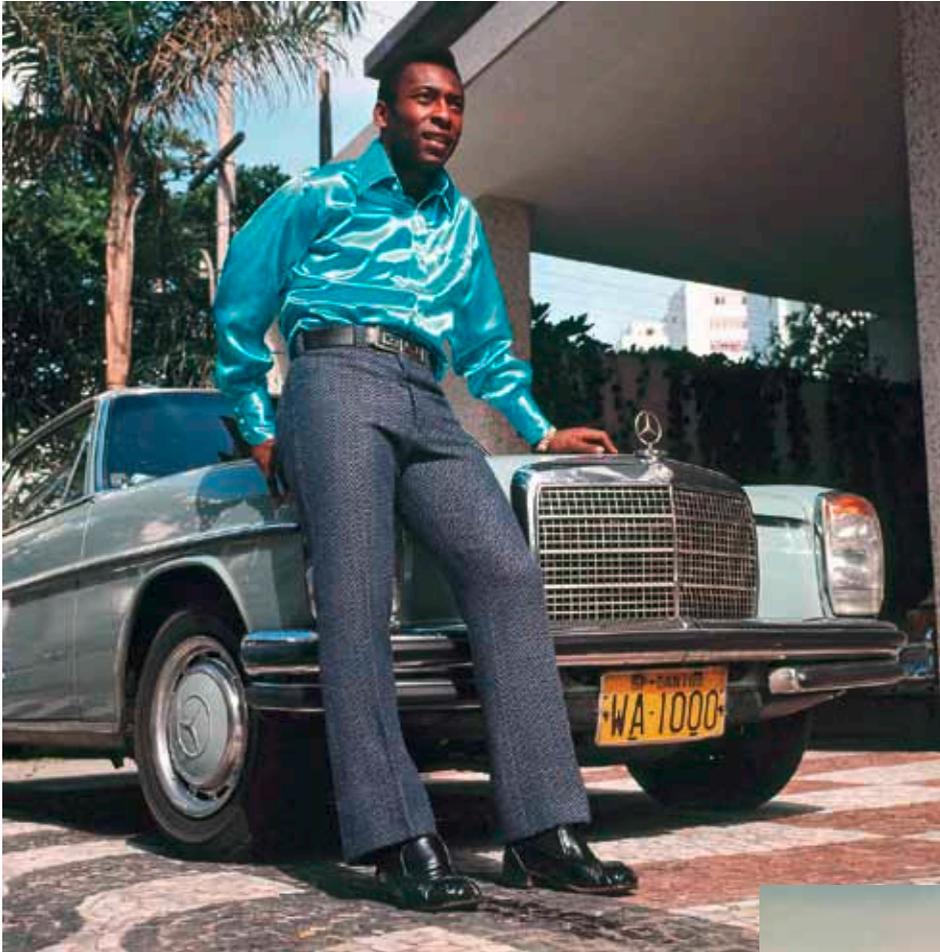
1962

ANDY WARHOL GRÜNDET DAS KUNSTKOMMERZLABOR „THE FACTORY“ IN NEW YORK.



1967

SCHNELL UND GUT: MUHAMMAD ALI VERTEIDIGT DIE TITEL UND VERWEIGERT DEN ARMEEDIENST.



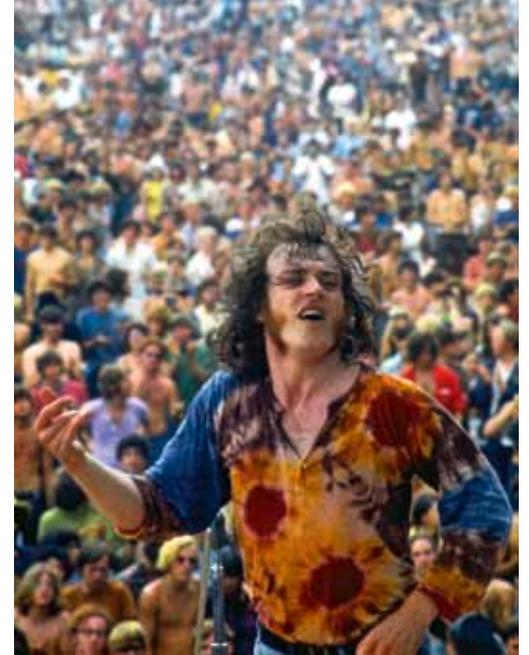
1969

DER KÖNIG DES RASENS UND SEINE GOLDENE KUTSCHE: ALS ERSTER SPIELER SCHIESST PELÉ 1000 TORE.



1960

DER SPION, DEN WIR LIEBEN: SEAN CONNERY KÄMPFT GEGEN KOMMUNISTEN UND SCHLECHTEN STIL.



1969

DIE GRÖSSTE PARTY DER GESCHICHTE: 500.000 MENSCHEN TANZEN ZU THE WHO UND CO.



1965

ROCK'N'ROLL UND RITTERSCHLAG: DIE BEATLES FÜHREN DIE CHARTS AUF DER GANZEN WELT AN.

AMG

230

FLOSSEN HOCH!

GETRIMMT AUF
200 KM/H













RENNTÉCHNIK FÜR DIE STRASSE

WA(H)RE GESCHICHTE

Motorsport ist Mitte der 1960er-Jahre die treibende Kraft für Hans-Werner Aufrecht und Erhard Melcher. Auf den Rennstrecken ist ihr modifizierter 300 SE (W 112) ganz vorn dabei. Deshalb bleibt es nicht aus, dass auch Fahrer von Straßenfahrzeugen bei den beiden AMG Gründern anklopfen und nach einer Leistungskur für neue oder ältere Mercedes-Benz Pkw fragen.

Der Mercedes-Benz 230 der Baureihe W 110, der 1972 bei AMG zum Umbau angeliefert wird, gehört mit seinen angedeuteten Heckflossen zu den fortschrittlichsten Autos seiner Zeit. Performance-Steigerungen beschränken sich in jenen Tagen meist auf eine dezente Anhebung der Motorleistung. Nicht so in diesem Fall. Bei AMG – damals noch in Burgstall beheimatet – soll er nicht nur mehr Leistung, sondern auch ein anders ausgelegtes Fahrwerk erhalten. Ab Werk ist die Limousine mit einem 88 kW (120 PS) starken Sechszylinder-Reihenmotor (M 180) und 4-Gang-Automatikgetriebe ausgerüstet. Als sie bei AMG vorfährt, liegt ihr Baujahr, ebenso wie die Firmengründung von AMG schon fünf Jahre zurück und der Tachometer zeigt 109.506 Kilometer an. Längst ist das Nachfolgemodell auf dem Markt. Doch als die Heckflosse wieder vom Hof rollt, haben ihr die AMG Techniker eine neue Seele eingehaucht. Die renn-sporterfahrene Crew schraubt die Motorleistung auf 136 kW (185 PS) hoch. Dafür greift sie tief ins Aggregate-Herz ein: neue Kurbelwelle, geänderte Brennräume, neuer Zylinderkopf, vergrößerte und polierte Ein- und Auslasskanäle, leichtere Schleppebel, AMG Nockenwelle sowie eine Zweirohr-Auspuffanlage. Passend dazu montiert AMG eine neue Hinterachse mit längerem Übersetzungsverhältnis (3,69 statt 4,08). Die Vmax liegt jetzt bei Tempo 200, ein Plus von 28 km/h.

Wo andere längst aufhören, schärft AMG noch nach. Um die gesteigerte Leistung sicher auf die Straße zu bringen, legen die Techniker das Fahrwerk tiefer, bauen Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer ein, modifizieren die Vorderachse und rüsten die Bremsanlage mit Bremskraftregler so um, dass sie mit dem enormen Leistungszuwachs mühelos Schritt hält. Damit der Fahrer stets das Wohlergehen seines Motors im Auge behalten kann, sitzen in der Instrumententafel nun auch ein Drehzahlmesser und ein Ölthermometer.

AMG 230

MODELLREIHE MOTORTYP	W 110 M 180	
BAUJAHR	1965 – 1968	
ZYLINDERANORDNUNG VENTILE PRO ZYLINDER	R6 2	
HUBRAUM	cm ³	2.778
BOHRUNG x HUB	mm	89,9 x 84,0
LEISTUNG BEI	kW/PS 1/min	136/185 5.600
LEISTUNG PRO LITER	kW/PS	49,0/66,6
MAX. DREHMOMENT BEI	Nm 1/min	270 3.800 – 4.000
KRAFTÜBERTRAGUNG	4-GANG-SCHALTGETRIEBE* 4-GANG-AUTOMATIKGETRIEBE*	
BESCHLEUNIGUNG 0–100 km/h	s	CA. 10
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	km/h	200
PREIS (1972)	DM	17.711,95**

* AUF WUNSCH ** KOMPLETTUMBAU

SLS

AMG

MADE IN AFFALTERBACH

1.620 KG LEICHT







IKONE DER ZUKUNFT

READY TO TAKE OFF

Das berühmte weiße Blatt Papier. Ein Traum für Designer und Ingenieure – der bei der Entwicklung des SLS AMG Wirklichkeit wird. Der 2009 auf der IAA in Frankfurt/Main präsentierte Flügeltürer zieht nicht nur alle Supersportwagenfans in seinen Bann. Mit dem SLS AMG wird deutlich, dass sich AMG als Performance-Marke innerhalb von Mercedes-Benz etabliert hat. Es ist das erste Fahrzeug, das man zu 100 Prozent in Affalterbach entwickelt.

So entsteht ein waschechter Supersportwagen mit einem einzigartigen Hightech-Paket: Der Aluminium-Spaceframe sorgt nicht nur für ein geringes Leergewicht von 1.620 Kilogramm, sondern dabei auch für maximale Steifigkeit. Davon profitieren Handling und Kurven-Performance, was zusätzlich durch die vom Motorsport bekannten Doppelquerlenkerachsen unterstützt wird. Ebenso von Bedeutung: Der tiefe Fahrzeugschwerpunkt und die heckbetonte Gewichtsverteilung, die die AMG Experten durch den Einsatz von Trockensumpfschmierung und das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe in Transaxle-Anordnung erreichen.

Der Achtzylinder-Hochdrehzahlsaugmotor M 159 entsteht auf der Basis des erfolgreichen M 156, wird jedoch für den SLS AMG tiefgreifend neu entwickelt. Mit einem unglaublichen Leistungsangebot von 420 kW (571 PS) und 650 Newtonmetern Drehmoment kann sich der SLS AMG im Kreis der Supersportwagen behaupten – wie

auch die Fahrleistungen eindrucksvoll beweisen. Bereits nach 3,8 Sekunden ist die 100-km/h-Schwelle erreicht, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 317 km/h (elektronisch begrenzt). Das völlig neue AMG SPEEDSHIFT DCT Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen fasziniert durch schnelle Gangwechsel, vier Fahrprogramme, Zwischengasfunktion und RACE START. Erstmals ist auf Wunsch eine Hochleistungs-Verbundbremsanlage aus Keramik erhältlich.

Abseits vom außergewöhnlichen Hightech-Paket sorgt der SLS AMG mit seiner Traumwagen-Aura für höchste Begehrlichkeit: Die charakteristischen Flügeltüren transportieren den Mercedes-Sportwagenmythos in die Zukunft. Das puristische Karosseriedesign und das Cockpit mit Flugzeug-Stilelementen stehen für faszinierende Einzigartigkeit.

SLS AMG

MODELLREIHE MOTORTYP		C 197 M 159
BAUJAHR		AB 2009
ZYLINDERANORDNUNG VENTILE PRO ZYLINDER		V8 4
HUBRAUM	cm ³	6.208
BOHRUNG x HUB	mm	102,2 x 94,6
LEISTUNG BEI	kW/PS 1/min	420/571 6.800
LEISTUNG PRO LITER	kW/PS	67,6/92,0
MAX. DREHMOMENT BEI	Nm 1/min	650 4.750
KRAFTÜBERTRAGUNG		AMG SPEEDSHIFT DCT 7-GANG- SPORTGETRIEBE
BESCHLEUNIGUNG 0–100 km/h	s	3,8
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	km/h	317
PREIS (2011)	EUR	186.830

DIESES BUCH IST ENTSTANDEN DURCH DAS LEIDENSCHAFTLICHE ENGAGEMENT VIELER MENSCHEN, DENEN AN DIESER STELLE UNSER AUSDRÜCKLICHER DANK GILT: OLA KÄLLENIUS, MARIO SPITZNER, HANS-WERNER AUFRECHT, ERHARD MELCHER, TERESA SCHMIDT, ULRICH FRITZ, MICHAEL CLAUSS, DR. THOMAS GIESEFELD, MARKUS BOLSINGER, MARIA FEIFEL, FRANK MÜHLING, ACHIM PEITZMEIER. OHNE DIE HILFE UND UNTERSTÜTZUNG DIESER AMG ENTHUSIASTEN HÄTTE DIESES FASZINIERENDE BUCH NICHT ENTSTEHEN KÖNNEN.

BIBLIOGRAFISCHE INFORMATION DER DEUTSCHEN NATIONALBIBLIOTHEK
DIE DEUTSCHE NATIONALBIBLIOTHEK VERZEICHNET DIESE PUBLIKATION IN DER DEUTSCHEN NATIONALBIBLIO-
GRAFIE; DETAILLIERTE BIBLIOGRAFISCHE DATEN SIND IM INTERNET ÜBER [HTTP://DNB.D-NB.DE](http://dnb.d-nb.de) ABRUFBAR.

1. AUFLAGE

ISBN 978-3-7688-3493-3

DELIUS KLASING CORPORATE PUBLISHING (DKCP)

© BY DELIUS, KLASING & CO. KG, BIELEFELD

IDEE UND KONZEPT: EDWIN BAASKE, MICHAEL CLAUSS

FOTOKONZEPT: MARKUS BOLSINGER

PROJEKTLEITUNG: MARCO BRINKMANN, TERESA SCHMIDT

LEKTORAT UND DOKUMENTATION: DR. THOMAS GIESEFELD, STEFAN MARSCHALL

TEXT UND REDAKTION: EDWIN BAASKE, ADAM BAUMGÄRTNER, CLAUSPETER BECKER, GUIDO BORCK, MICHAEL CLAUSS, NICOLE HILLE-PRIEBE, TOBIAS MOORSTEDT, FRANK MÜHLING, ACHIM PEITZMEIER, HANS SCHILDER, TERESA SCHMIDT, ANGELA TEGTMEIER, CARINA WOLFRAM, JUERGEN ZOELLTER

FOTOS: MARKUS BOLSINGER, DAIMLER AG ARCHIVE, DEBEOS STUDIOS, THORSTEN DOERK, MERCEDES-AMG MEDIENARCHIV, FERDI KRÄLING, RENÉ STAUD STUDIOS, HANS-PETER SEUFERT, HEIKO SIMAYER SOWIE AIRBUS (SEITE 301), CORBIS (SEITEN 140, 141, 208, 209, 300, 424, 425), DEUTSCHE CINETEXT BILDARCHIV (SEITEN 209, 301), GETTYIMAGES (SEITEN 86, 87, 104, 105, 140, 141, 209, 209, 300, 301, 424, 425), PICTURE-ALLIANCE (SEITEN 86, 104, 424), ULLSTEIN BILD (SEITEN 87, 104, 208, 300, 301, 425)

ART DIRECTION: TOM ISING FÜR HERBURG WEILAND, MÜNCHEN

HERSTELLUNGSLEITUNG: JÖRN HEESE

BILDBEARBEITUNG: SANDRA MARTENS

LITHOGRAFIE: SCANLITHO.TEAMS, BIELEFELD

DRUCK: KUNST- UND WERBEDRUCK, BAD OEYNHAUSEN

PRINTED IN GERMANY 2012

ALLE RECHTE VORBEHALTEN! OHNE AUSDRÜCKLICHE ERLAUBNIS DES VERLAGES DARF DAS WERK WEDER KOM-
PLETT NOCH TEILWEISE REPRODUZIERT, ÜBERTRAGEN ODER KOPIERT WERDEN, WIE Z. B. MANUELL ODER MIT-
HILFE ELEKTRONISCHER UND MECHANISCHER SYSTEME INKLUSIVE FOTOKOPIEREN, BANDAUFZEICHNUNG UND
DATENSPEICHERUNG.

DELIUS KLASING VERLAG, SIEKERWALL 21, D-33602 BIELEFELD

TELEFON 0049 521 55 99 00, TELEFAX 0049 521 55 99 01

E-MAIL: INFO@DELIUS-KLASING.DE, WWW.DELIUS-KLASING.DE



ISBN 978-3-7688-3493-3



9 783768 834933

REGISTER

SEITE	JAHR	BAUREIHE	MODELLE	SEITE	JAHR	BAUREIHE	MODELLE
88	1967	W 110	AMG 230	222	1992	W 201	AMG 190 E 1.8 - 190 E 2.6 (3.2) BERLIN 2000
96	1968	W 111/112	AMG 220 SE - 300 SE 6.3	224	1992	C 140	AMG 500 SEC 6.0 - CL 73 AMG
98	1969	W 108	AMG 250 S - 300 SE	226	1992	W 124	AMG 500 E 6.0
100	1969	W 114	AMG 250 280 E	228	1993	W 202	C 36 AMG
106	1971	W 109	AMG 300 SEL 3.5, 300 SEL 6.3	236	1993	W 124	E 60 AMG
112	1971	R/C 107	280 SL/SLC - 500 SL 5.4	238	1993	A 124	E 320 AMG/E 36 AMG
118	1972	W 116	AMG 280 S - 450 SEL 6.9	240	1993	S/C/A 124	E 36 AMG
120	1974	W 198	AMG 300 SL	242	1993	W 463	AMG 500 GE 6.0
122	1976	W 123	AMG 230 E - 280 E 4.5	244	1993	R 129	SL 60 AMG
124	1976	W/C/S 123	AMG 240 D - AMG 280 E/CE/TE	252	1994	W 463	G 36 AMG
130	1979	W 460	AMG 230 GE - AMG 280 GE 5.6 SPORT	254	1995	W 210	E 50 AMG
136	1979	W 126	AMG 280 S/SE/SEL - 500 SE/SEL	262	1997	W/S 202	C 43 AMG
142	1980	W 460	AMG 240 GD STT, 300 GD STT	264	1997	W/S 210	E 55 AMG
144	1983	W 201	AMG 190 E - 190 E 2.3-16	266	1997	W 463	G 43 AMG, G 60 AMG
146	1983	W/S 123	AMG 280 E 5.0 / 280 TE 5.0	268	1997	R 129	SL 70 AMG
148	1983	C 123	AMG 280 CE 5.0, 500 CE	270	1998	W/S 202	C 55 AMG
154	1984	W 126	AMG 500 SE - 500 SEL 5.4	272	1998	C 297	CLK-GTR AMG
156	1985	C 126	AMG 500 SEC	280	1998	W 463	G 55 AMG
158	1985	W/S 124	AMG 230 E/TE - 300 E/TE	282	1999	C/A 208	CLK 55 AMG
160	1985	W 460	AMG 280 GE 5.0 SONDRERSCHUTZ	284	1999	W 163	ML 55 AMG
162	1985	W 126	AMG 260 SE - 560 SE/SEL	286	1999	W/V 220	S 55 AMG
170	1985	R 107	AMG 300 SL - 560 SL	288	1999	VV 220	S 55 AMG PULLMAN, S 63 AMG PULLMAN
172	1986	W 201	AMG 190 E 2.6/AMG 190 E 3.2	296	1999	R 129	SL 55 AMG, SL 73 AMG
174	1986	W/C/S 124	AMG 300 E/CE/TE 5.0 - 300 E/CE/TE 6.0	302	2000	C 215	CL 55 AMG
182	1986	C 126	AMG 560 SEC/AMG 560 SEC 6.0	304	2001	W/S 203	C 32 AMG
188	1987	C 124	AMG 300 CE 3.2	306	2001	W 463	G 55 AMG XXL
190	1988	W 201	AMG 190 E 2.5-16 POWER PACK - 190 E 2.5-16 EVO II	308	2002	W 220	S 55 AMG
192	1989	W/S/C 124	AMG 230 E/TE/CE - 300 E/TE/CE 3.2	310	2001	R 170	SLK 32 AMG
194	1989	W/S/C/A 124	AMG 300 E-24 3.4 - 300 CE-24 3.4	312	2001	R 230	SL 55 AMG
196	1989	W 126	AMG 500 SEL/AMG 560 SEL	318	2002	C 209	CLK 55 AMG
204	1989	W 631	AMG 100 D	320	2002	W 211	E 55 AMG
210	1991	W 201	AMG 190 E 3.2	322	2002	W 463	G 63 AMG
216	1991	W 140	AMG 500 SE 6.0 - S 73 AMG	324	2002	C 215	CL 55 AMG
218	1991	R 129	AMG 500 SL 6.0-4V	326	2002	C 297	CLK-GTR AMG ROADSTER
220	1992	C/S 124	AMG 320 CE/320 TE 3.6	328	2003	W/S/CL 203	C 30 CDI AMG

SEITE	JAHR	BAUREIHE	MODELLE	SEITE	JAHR	BAUREIHE	MODELLE
330	2003	A 209	CLK 55 AMG	434	2011	C 204	C 63 AMG COUPÉ BLACK SERIES
332	2003	S 211	E 55 AMG	436	2011	C 219	CLS 63 AMG
334	2003	V 220	S 65 AMG	438	2011	W/S 212	E 63 AMG
336	2003	C 215	CL 65 AMG	440	2011	R 172	SLK 55 AMG
338	2004	W 203	C 55 AMG	442	2011	R 197	SLS AMG ROADSTER
340	2004	C 219	CLS 55 AMG	444	2012	W 463	G 63 AMG/G 65 AMG
342	2004	W 463	G 55 KOMPRESSOR	446	2012	W 166	ML 63 AMG
348	2004	R 171	SLK 55 AMG	448	2012	R 231	SL 63 AMG
350	2004	R 230	SL 65 AMG	450	2012	R 231	SL 65 AMG
352	2004	C 209	CLK DTM AMG COUPÉ	452	2013	C 197	SLS AMG E-CELL
358	2005	C 219	CLS 55 AMG IWC INGENIEUR				
360	2005	R 230	SL 55 AMG				
362	2006	C/A 209	CLK 63 AMG				
364	2006	C 219	CLS 63 AMG				
366	2006	W/S 211	E 63 AMG				
368	2006	W 164	ML 63 AMG				
376	2006	W 463	G 55 AMG KOMPRESSOR				
378	2006	W/V 251	R 63 AMG				
380	2006	W/V 221	S 65 AMG				
382	2006	R 171	SLK 55 AMG BLACK SERIES				
388	2006	A 209	CLK DTM AMG				
390	2006	W/V 221	S 63 AMG				
392	2007	C 216	CL 63 AMG, CL 65 AMG, CL 65 AMG 40TH ANNIVERSARY EDITION				
394	2007	W/S 204	C 63 AMG				
396	2007	C 209	CLK 63 AMG BLACK SERIES				
398	2008	R 230	SL 63 AMG				
400	2008	R 230	SL 65 AMG BLACK SERIES				
408	2008	W 164	ML 63 AMG 10TH ANNIVERSARY				
410	2008	W 463	G 55 AMG				
412	2009	W 212	E 63 AMG				
414	2009	C 197	SLS AMG				
426	2010	S 212	E 63 AMG				
428	2010	W/V 221	S 63 AMG				
430	2010	C 216	CL 63 AMG				
432	2011	W/S/C 204	C 63 AMG				