

Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 – Regazzonis letzter Rennwagen

Publiziert am 18. Juni 2023

Text: Paul Krüger

Fotos: Daniel Reinhard, Archiv Gerhard Schütz, Ercole Colombo, Kräling, SRF/Gianni Vescovi



Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (1968) – In guter Gesellschaft: Regazzonis letzter Rennwagen vor dem Ehrensaal in Romanshorn

Copyright © Daniel Reinhard

Als dieser Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 im Herbst 1968 in Sindelfingen vom Fließband rollte, wusste noch kaum jemand ausserhalb der engeren Nachwuchsmotorsport-Kreise, wer dieser gutaussehende Tessiner war, der da im Tecno PA 68 die Formel-2-Europameisterschaft unsicher machte und schon in seinem vierten Rennen seinen ersten Podiumsplatz einfuhr. Und auch der 29-jährige Gian-Claudio Regazzoni ahnte höchstwahrscheinlich noch nicht, dass er irgendwann einmal diese 52'000 Franken teure Machtdemonstration Stuttgarter Automobilbaus sein Eigen nennen würde. Schliesslich befand er sich gerade erst am Anfang seiner über zehn Jahre andauernden Karriere.



Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (1968) – Oft wird der aufrechte Stern als "Zielhilfe" verulkt. Das hat auf der Rennstrecke aber durchaus seine Berechtigung
Copyright © Daniel Reinhard

Viel mehr als eine Machtdemonstration war diese buchstäbliche Kraft-Wagen auch nicht. Fahrversuchsleiter Erich Waxenberger hatte es einfach für eine lustige Idee gehalten, Anfang 1968 einmal für Versuchszwecke den 6,3-Liter-V8 aus dem Mercedes-Benz 600 in ein Coupé der Baureihe W111 zu quetschen. Überraschenderweise hielt der Daimler-Benz-Vorstand das ebenfalls für eine lustige Idee. Allerdings war das zierliche, zweitürige Auslaufmodell, das bereits 1961 als elegante Abendgarderobe der Heckflossenlimousine erschienen war, nicht die geeignete Basis für einen Serienbau. Die Wahl fiel stattdessen auf die 1965 präsentierte Limousinen-Baureihe 109, die zur Mitte ihres Lebenszyklus einen kleinen Muntermacher vertragen konnte. Nur sechs Wochen später wurde der 300 SEL 6.3 auf dem Genfer Autosalon präsentiert. Wer die Geschichte einmal in voller Länge lesen möchte, **kann das hier tun.**



Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (1968) – Ein auf maximale Haltbarkeit ausgelegter Drosselmotor: Mit 40 PS pro Liter ist der V8 nicht ansatzweise ausgereizt
Copyright © Daniel Reinhard

Nach einer eher durchwachsenen Saison 1969 mit nur einem einzigen dritten Platz in Pergusa als bestem Resultat startete "Clay" Regazzoni im Jahr darauf voll durch. Schon beim zweiten Meisterschaftslauf 1970, dem Jim-Clark-Rennen auf dem Hockenheimring, durfte er seinen ersten Formel-2-Sieg bejubeln. Vier weitere sollten im Laufe der Saison noch folgen, sodass er sich im Oktober auf dem Hockenheimring vor Derek Bell, Emerson Fittipaldi und Dieter Quester zum Europameister krönen konnte. Bereits im Juni war er beim Grossen Preis der Niederlande in Zandvoort sein erstes Formel-1-Rennen gefahren. Keine drei Monate später fuhr er in Monza im Ferrari 312 B zum ersten Mal als erster über die Ziellinie. Obwohl Clay fünf Rennen nicht bestritten hatte, wurde am Saisonende hinter Jochen Rindt und Jacky Ickx dritter in der Weltmeisterschaft.



Peterson, Quester und Regazzoni 1970 nach dem F2-EM-Finale in Hockenheim auf der Ehrenrunde
Copyright © Kräling

Als Clay Regazzonis Karriere rasant Fahrt aufnahm, hatte der "Sechsdreier" seinen Zenit schon überschritten. Mit 2578 verkauften Exemplaren war 1969 das beste Jahr für den Muskel-Mercedes gewesen, wobei er allerdings schon damit alleine die Verkaufserwartungen des Herstellers um das 50-Fache übertroffen hatte. In seinem letzten Produktionsjahr 1972 rollen nur noch 386 Exemplare vom Band.

Eine Luxuslimousine als Rennwagen

Obwohl er mit 250 PS bei 4000 Umdrehungen pro Minute stärker war als alle deutschen Seriensportwagen seiner Zeit, war der M100 genannte Monster-Achtzylinder keinesfalls ausgereizt. Schmale 40 PS Literleistung lagen auf Opel-Rekord-Niveau und liessen reichlich Platz für Verbesserungen. Vor allem eine kleine Firma bemühte sich um die Leistungssteigerung des drehmomentstarken "Drosselmotors". Hans Werner Aufrecht und Erhard Melcher aus Großaspach entlockten dem V8 mit neuen Nockenwellen, Zylinderköpfen, Kolben und weiteren damals üblichen Tuning-Massnahmen 70 zusätzliche PS – in der Ausführung für den Strassengebrauch. Für den Rennsport durften es auch über 400 PS sein.



Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (1968) – Kurios: Der Schriftzug lässt eine Lücke zwischen SE und L, die sich so weder in den Prospekten noch in der Werbung findet
Copyright © Daniel Reinhard

Damit konnte der 300 SEL mit auf 6,8 Liter vergrößertem Motor vor allem höllisch schnell beschleunigen und geradeausfahren. Bremsen und Kurvenfahren ging zwar auch irgendwie, allerdings nur mit exorbitantem Verschleiss an allen daran beteiligten Teilen. Ursprünglich war der potente Benz nämlich nie als Rennwagen gedacht und Leichtbau folglich nicht das oberste Entwicklungsziel gewesen. Selbst die Rennwagen fuhren Holz furnier am Armaturenbrett spazieren. Strecken wie der im April 1970 eröffnete Circuit Paul Ricard mit seiner 1,6 Kilometer langen "Mistral"-Geraden sollten dem schweren Geschoss somit am besten liegen. Doch beim dortigen 12-Stunden-Rennen im September 1971 kamen Hans Heyer und Clemens Schickentanz mit ihrem silbernen V8-Ungetüm gegen eine Armada Ford Capri RS 2600 und Alfa Romeo GTA Junior gerade einmal auf den zehnten Platz.



Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (1968) – Original Regazzoni: der verchromte Ring im Lenkrad betätigt auch weiterhin nur die Hupe. Gas gegeben wird nach wie vor mit dem rechten Pedal
Copyright © Daniel Reinhard

Heyer und Schickentanz waren es auch, die dem W 109 wenige Monate zuvor seinen grössten motorsportlichen Erfolg beschert hatten. Bei den 24 Stunden von Spa-Francorchamps drifteten sie den roten Boliden mit der Startnummer 35 sowohl auf den zweiten Klassen- als auch auf den zweiten Gesamtrang – natürlich hinter einem Ford Capri.

Höhepunkt und jähes Ende

Clay Regazzoni gelang sein grösster motorsportlicher Erfolg drei Jahre später. Obwohl er 1974 nur ein einziges Saisonrennen – den Grossen Preis von Deutschland – gewonnen hatte, wurde er mit gerade einmal drei Punkten Rückstand Formel-1-Vizeweltmeister hinter Emerson Fittipaldi. Es hätte sogar zum ganz grossen Triumph reichen können, wenn ihn im entscheidenden letzten Rennen in Watkins Glen – Regazzoni und Fittipaldi waren punktgleich – nicht Reifenprobleme auf den elften Platz zugrückgeworfen hätten.



Ferrari 312 B3-74 (1974) – Regazzoni vor Lauda beim Grossen Preis von Monaco
Copyright © Archiv Gerhard Schütz

Auf seinen zweiten Formel-1-Sieg überhaupt hatte Regazzoni noch länger warten müssen als der Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 auf einen legitimen Nachfolger. Dafür folgte der dritte Gipfelsturm auf dem Siegerpodest umso schneller. Kurz bevor die Produktion des 450 SEL 6.9 der Baureihe W 116 beginnt, gewinnt Clay am 7. September 1975 in Monza seinen dritten Grand Prix. Zwei weitere sollten noch folgen: 1976 in Long Beach und 1979 in Silverstone, wo Regazzonis letzter Sieg gleichzeitig der erste für das junge Formel-1-Team von Frank Williams ist. Obwohl er da schon fast 40 Jahre alt ist, ist ein planmässiges Ende von Regazzonis Rennkarriere noch nicht abzusehen. Das ereilt in auf höchst tragische Weise ausserordentlich beim Grossen Preis der USA 1980, als am Ende der Shoreline-Geraden in Long Beach sein Bremspedal bricht und er in der Auslaufzone mit über 300 km/h in den Brabham von Ricardo Zunino kracht.



Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (1968) – Typisch Daimler: das Automatikgetriebe mit Ratterkulisse und umgekehrtem "Schaltschema"
Copyright © Daniel Reinhard

Im selben Jahr geht auch die Ära der brachialen Über-Mercedes zu Ende, als der 450 SEL 6.9 ohne Nachfolger eingestellt wird. Der "Unzerstörbare" Regazzoni, der seit dem Unfall in Long Beach querschnittsgelähmt ist, fährt fortan Langstrecken-Rallyes und nimmt mit auf Handbedienung umgebauten Mercedes-Benz mehrmals an der Rallye Paris-Dakar teil, darunter mit einer Spezialanfertigung namens "G 600 TE". Unter der verkürzten Hülle eines W-124-T-Modells arbeitet in einem G-Klasse-Fahrgestell ein auf sechs Liter Hubraum vergrößerter V8 aus der S-Klasse W 126, womit Regazzonis Wüsten-Bolide zumindest abseits des Serienbaus einen ideellen Nachfolger der übermotorisierten Luxuslimousinen darstellt.



Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (1968) – 40 statt 30: Der letzte Sprung der Tachoskala ist der grösste. So viel Imponiergehabe darf bei 6,3 Litern Hubraum schon einmal sein
Copyright © Daniel Reinhard

1995 kauft Clay sich den hier gezeigten, als Neuwagen nach Paris ausgelieferten 300 SEL 6.3, um damit an Oldtimer-Rallyes teilzunehmen. Noch im selben Jahr bestreitet er mit Claude Valion die Rallye London-Mexico. Bis zur Jahrtausendwende folgen noch die Rallye Panama-Alaska, die Sanremo Storico und die Rallye London-Sidney. Bemerkenswert ist dabei vor allem, dass der silberne Benz mit dem schwarzen Dach nicht auf Handgas umgebaut wurde. Regazzoni betätigte lieber weiter die Pedale – mithilfe eines hölzernen Steckens als Beinersatz. Nimmt er nicht gerade den schnellsten Schotterweg um die halbe Welt, dient der Sechsdreier Regazzoni als Langstrecken- und Alltagsauto. Das Auto, mit dem Clay Regazzoni am 15. Dezember 2006 auf der Autobahn bei Parma tödlich verunglückt, ist jedoch ein Chrysler Voyager.

Der Kleine Preis der Schweiz

Der 300 SEL blieb in der Familie. Doch nachdem ein Verkehrsunfall geschafft hat, was in 40 Jahren kein Rennunfall geschafft hat, stand die Limousine nur noch unbewegt und ungewartet herum. Nun soll sie am 1. Juli 2023 bei der ersten Internationalen Oldtimer- und Sportwagenauktion in Romanshorn versteigert werden. Dass der Wagen dafür bei der Autobau-Erlebniswelt ein Zwischenlager gefunden hat, trifft sich gut. Denn hier befindet sich nicht nur der "Clay Regazzoni Honor Room" mit der weltweit grössten Sammlung von Erinnerungsstücken an den "Unzerstörbaren", sondern auch die einzige permanente Rennstrecke der Schweiz:

ein rund 400 Meter langer Rundkurs mit fünf Rechtskurven, der einmal um den Regazzoni-Ehrensaal herumführt. Gewiss kein Autodromo di Monza, doch mit Boxengasse, Kiesbetten und Curbs gibt sich auch die kleine Vorgartenpiste wie ein echter grosser Grand-Prix-Kurs.



Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (1968) – Mit Schwung auf die Start-Ziel-Gerade. Die Reifenspuren im Hintergrund waren schon vorher da. Ehrlich
Copyright © Daniel Reinhard

Der Fotograf wünscht sich, dass der Mercedes bei den Fahraufnahmen ganz im Sinne seines Vorbesitzers sportlich über ebenjene kurveninneren Streckenbegrenzungen räubert. Kein Problem, ist der W 109 doch dank Paul Bracqs eleganter Kastenform wunderbar übersichtlich. Doch weil die steinharten und deshalb erschreckend traktionsarmen Hinterreifen auf den rot-weiss lackierten Randsteinen jämmerlich wimmern, sich die 1,8 Tonnen schwere Fuhre schon bei innerstädtischen Kurvengeschwindigkeiten gehörig zur Seite neigt und weil der noch nicht wieder perfekt eingestellte Achtzylinder beim Gaswegnehmen jedesmal ordentlich aus dem Auspuff knallt, wirken die allenfalls zügigen Fotorunden deutlich rasanter und gefährlicher, als sie tatsächlich sind.



Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (1968) – Sich einmal wie ein Formel-1-Fahrer fühlen. Wer hätte gedacht, dass dies ausgerechnet am Steuer einer Limousine passiert?
Copyright © Daniel Reinhard

Selbst auf der längsten Geraden kommt der Achtzylinder nie über 3500 Touren im zweiten Gang hinaus – was angesichts von 500 Nm bei 2800 Umdrehungen pro Minute trotzdem für brachialen Vortrieb reicht. Dennoch war es von einem Hans Heyer, der mit dem linken Fuss auf den rechten steigt, um sich in schnellen Kurven selbst am Lupfen zu hindern, noch ein gutes Stück entfernt. Und auch Herr Regazzoni dürfte seinen Kraftprotz einst deutlich härter rangenommen haben. Trotzdem wird sehr schnell klar, dass es dem 6.3 deutlich lieber ist, wenn man ihn so nutzt, wie es Clay auch die meiste Zeit getan hat: als überlegen schnellen Reisewagen für lange Autobahnetappen, wo die Kurven weit und die Bremszonen lang sind.



Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (1968) – Haftaussetzung: Wenn 500 Nm auf steinharte Reifen und eine Pendelachse treffen, kann man schon einmal durchdrehen

Copyright © Daniel Reinhard

Als die Fotos nach mehreren Runden im Kasten sind und sich der V8 so langsam freihustet hat, darf der 300 SEL in sein Quartier zurück. Auf die Schlüsselübergabe folgt die freundliche Erinnerung, dass der kleine Rundkurs trotz seiner Optik keine echte Rennstrecke sei. Passt schon. Der 6.3 ist ja auch kein echter Rennwagen. Selbst dann nicht, wenn der Name Regazzoni auf der Tür prangt.

Clay Regazzonis Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 von 1968 wird am 1. Juli 2023 bei der **1. Internationalen Oldtimer- und Sportwagenauktion in Romanshorn** versteigert. Der Schätzpreis liegt zwischen 50'000 und 70'000 Schweizer Franken.



Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (1968) – In guter Gesellschaft: Regazzonis letzter Rennwagen vor dem Ehrensaal in Romanshorn

Copyright © Daniel Reinhard

Bilder (Auswahl)



Weitere Informationen

Den kompletten Artikel mit **36 Fotos und Faksimiles** und vielen weiteren Informationen gibt es online zu lesen, [bitte hier klicken](#).

URL = <https://www.zwischengas.com/de/FT/fahrzeugberichte/Mercedes-Benz-300-SEL-6-3-Regazzoni.html>

Dieses PDF und dessen Inhalt darf nur für private Zwecke verwendet werden.