

auto motor und sport

16. MÄRZ 1968 • DM 1.50 E1418D

Belgien bfr 24.-, Dänemark dkr 4.-, Finnland Fmk 2.10, Frankreich FF 2.50, Italien Lit 300, Luxemburg Lfr 21.-, Niederlande hfl 1.80, Norwegen nkr 3.-, Österreich S 12.-, Schweden skr (inkl. oms.) 2.85, Schweiz sfr 1.70, Spanien Pta 35.-, USA \$ -.60. Printed in Germany

6

**Die neuesten
Gebrauchtwagenpreise**



Sonderheft: Importwagen

Bilder · Daten · Preise

Test Simca 1100

Wir fahren den neuen Super-Mercedes

kurz test

**auto
motor
und
sport**

Mercedes-Benz 300 SEL 6,3

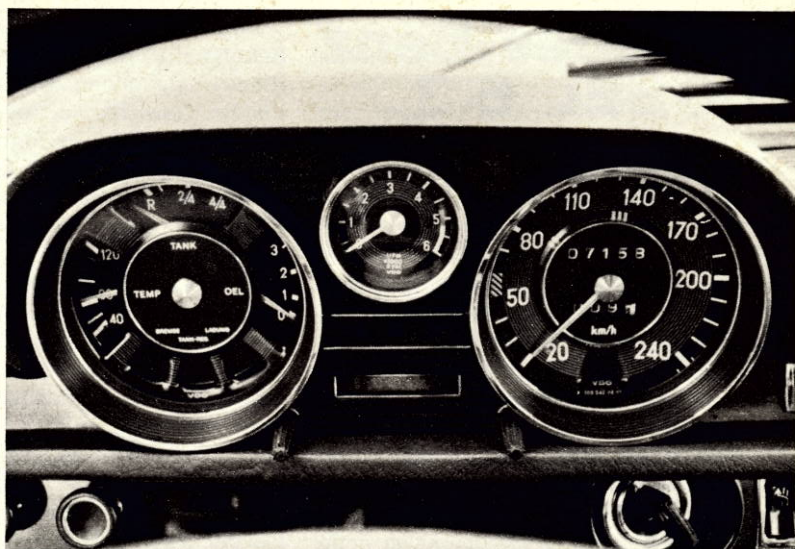
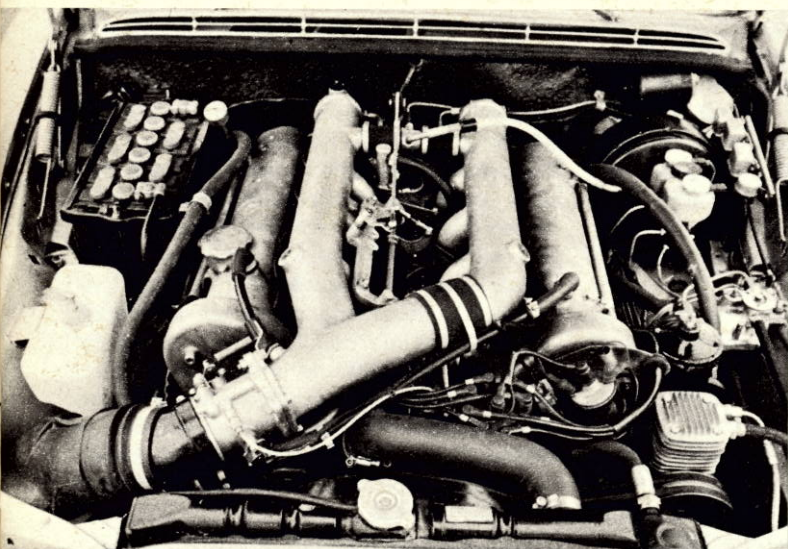
Auto Motor Sport 06/1968

W 109 - 5 Seiten

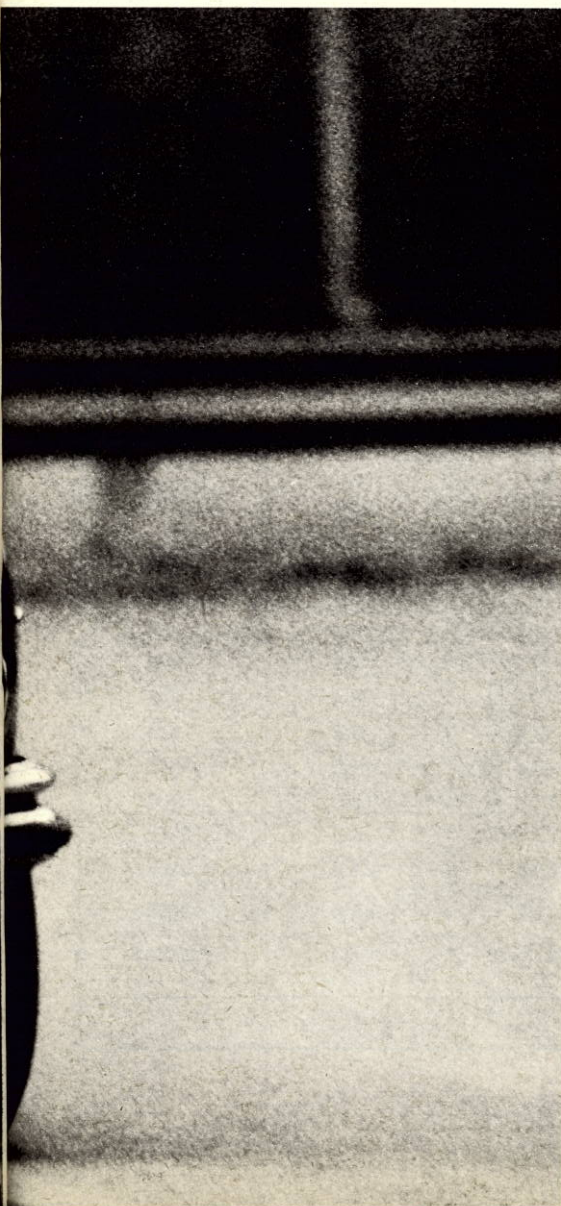
vdh - Archiv

Die sanfte Gewalt





Wem auf der Autobahn ein äußerlich „normaler“, aber ungewöhnlich schneller Mercedes auffällt, der ist einem neuen Typ begegnet: dem 300 SEL 6,3. Neu ist an diesem Typ weder die Karosserie noch der Motor. Nur die Kombination ist neu: Der 6,3 Liter Achtzylinder des 600 wurde in die Karosserie und das leicht abgeänderte Fahrwerk des 300 SEL eingebaut. Mit 250 PS erreicht dieses komfortable Auto die Fahrleistungen eines Supersportwagens. auto motor und sport testete einen der ersten Wagen der neuen Serie.



Die Idee stammte von sportlich interessierten Mercedes-Leuten, die in aller Stille solch ein „Geschoß“ zusammenbauten und dabei ein wenig an Lorbeeren im Tourenwagensport dachten. Das Ergebnis ist aber eher eine optimale Verbindung von Repräsentation und Schnelligkeit. Der Käufer muß dafür recht tief in die Tasche greifen: Je nach Ausstattung kostet der Wagen zwischen 38 000 und 40 000 Mark.

Der hohe Preis ist weitgehend dadurch begründet, daß man die nach dem 600 aufwendigste Mercedes-Karosserie verwendete, den 300 SEL. Diese Typenbezeichnung hat nichts mit „Standard Electric Lorenz“ zu tun; sie entstand durch das „L“, das dem 300 SE angehängt wurde und „lang“ bedeutet, denn der Radstand ist bei diesem Typ um 10 cm länger als bei der normalen Limousine 280 SE.

Der 300 SEL zeichnet sich auch dadurch aus, daß er neben dem 600 als einziger Mercedes-Personenwagen mit Luftfederung ausgestattet wird. Wie der 600 wurde auch der 300 SEL in vornehm-zurückhaltenden Stückzahlen produziert. Zum geringen Interesse trug neben dem hohen Preis wohl auch die Tatsache bei, daß der 300 SEL in den Fahrleistungen dem 250 SE nicht überlegen, sondern durch das höhere Gewicht eher leicht unterlegen war. Inzwischen werden, nachdem der 3 Liter-Leichtmetallmotor ausrangiert wurde, die Typen 300 SEL und 280 SE mit dem gleichen 2,8 Liter-Motor ausgerüstet, der beim 300 SEL auf 170 PS verstärkt wurde. Da liegt für den 300 SEL-Käufer der Gedanke nahe, den höheren

Wert nicht nur durch die repräsentativere Karosserie, sondern auch durch einen größeren Motor zu dokumentieren.

Außerdem entspricht der Wagen der immer deutlicher werdenden Tendenz zu hoher Leistung bei relativ kompakten Abmessungen. Zwar ist ein 300 SEL nicht gerade ein kleines Auto, aber im Vergleich zum 5,54 m langen 600 ist er mit 5 m Gesamtlänge doch immer noch handlicher. Das ist ein durchaus wichtiger praktischer Gesichtspunkt, denn die landläufigen europäischen Parklücken reichen für den 600 oft nicht mehr aus, während man einen 300 SEL noch unterbringen kann. Große Autos werden bei uns nie sehr gefragt sein, dagegen besteht an hoher Leistung in allen Klassen reges Interesse. Während der 600 mehr ein einsames Monument überragender Ingenieurkunst ist, könnte der 300 SEL 6,3 auch ein Verkaufserfolg werden — natürlich innerhalb der vom Preis gezogenen Grenzen.

Schwarze Streifen auf der Fahrbahn

Wir übernahmen eines der sorgfältig gehüteten ersten Exemplare, das noch nicht mit der Bezeichnung „6,3“ verziert war. Das Fehlen dieser Bezeichnung hat zweifellos einige Porsche 911 und 911 S-Fahrer in Verwirrung gebracht, die — sonst Könige der Autobahn — von dem harmlos-distinguiert aussehenden Mercedes abgehängt wurden. Falls einer von ihnen zufällig diese Zeilen lesen sollte: er braucht sein Fahrzeug nicht wegen mangelnder Leistung beim Werk zu

Mercedes-Benz 300 SEL 6,3

FORTSETZUNG

reklamieren. Es ist vielmehr so, daß der 6,3 Liter Mercedes in der Beschleunigung schneller und in der Spitze etwa genauso schnell ist wie ein Porsche 911 S. Diese Aussichten zeichneten sich schon beim ersten Fahrindruck buchstäblich auf der Straße ab, denn der Mercedes zog beim vollen Beschleunigen schwarze Reifenspuren hinter sich her — gegen (echte) 250 PS und 51 mkg Drehmoment ist eben so leicht kein Kraut gewachsen. Der Achtzylindermotor gibt sie ohne große Anstrengung ab, er braucht für die 250 PS ganze 4000 U/min! Die zahme Literleistung von noch nicht einmal 40 PS/Liter berechtigt zu den schönsten Hoffnungen — man könnte hier bestimmt ohne Mühe und Gefahr auch 300 PS zum Vorschein bringen. Die 51 mkg werden schon bei 2800 U/min erreicht, die Maximaldrehzahl beträgt 5250 U/min. Von den Drehzahlen her handelt es sich also um einen äußerst gemüthlichen Motor. Kombiniert wird er — wie im 600 — ausschließlich mit einem automatischen Vierganggetriebe mit 3 Planetensätzen. Die Hinterachsübersetzung beträgt 2,85, ist also für normale Begriffe „ellenlang“. Es ergibt sich daraus rechnerisch bei 5250 U/min eine Geschwindigkeit von 220 km/h. Der 600 ist mit 3,23 etwas kürzer übersetzt, die Maximaldrehzahl beträgt bei ihm nur 5000 U/min. Da Fünfganggetriebe auf dem Automatik-Sektor einstweilen noch nicht üblich sind, muß man sich damit abfinden, daß im zweithöchsten, also dem III. Gang, nur maximal 134 km/h erreichbar sind. Trotzdem kann sich die Beschleunigungskurve des 6,3 auch im oberen Bereich noch mit derjenigen renommierten Fünfgangwagen messen (siehe

Vergleichstabelle). Von 140 auf 200 km/h benötigt man rund 20, von 160 auf 200 km/h rund 14 Sekunden. Unten herum ist trotz hohem Gewicht viel los: Von 0 auf 100 notierten wir 6,4 Sekunden, auf 120 9,3 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit des Testwagens lag bei genau 220 km/h. Das sind Zahlen, die den praktischen Eindruck nur sehr unvollkommen wiedergeben. Denn solche Zahlen kann man ebensogut bei röhrenden Ungeheuern messen, der Mercedes 6,3 aber ist ein gepflegtes und leises Automobil. Zwar kann man spektakuläre Starts mit rauchenden Reifen vorlegen, aber mit nur geringen Beschleunigungsverlust läßt sich die Leistung auch so auf den Boden bringen, daß niemand etwas Besonderes sieht und hört. Das ist zweifellos der diesem Auto gemäßere Umgangston: unaufdringlich servierte Spitzenwerte. Mit sanfter Gewalt treten die 250 PS ihren Dienst an, sobald man über das Gaspedal entsprechende Weisung gibt, und renommiert schnelle Autos, auch solche aus gleichem Hause, schrumpfen im Rückspiegel eilig zusammen. 200 km/h sind oft und ohne Mühe erreicht, und man kann sich dabei in normalem Gesprächston im Auto unterhalten. Vom Fahrer erfordert das einige Rücksicht auf die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten. Die Entfernungen schmelzen stark zusammen, und der nächste Ausmacher kommt bestimmt. Es würde nicht zum gepflegten Umgangston dieses Autos passen, wenn man ihm blinkend und hupend auf den Pelz rücken wollte. Man muß solche Dinge früh genug sehen; dann genügt zumeist ein Gaswegnehmen, um zur Zufriedenheit aller Beteiligten schnell und ohne Aufregung vorwärtszukommen. Für den Fall, daß gebremst werden muß, ist aber auch vorgesorgt: Die Bremsen des 300 SEL 6,3 erhielten innenbelüftete Bremscheiben, die dem höheren Gewicht gerecht werden. Man kann den 6,3 aus hoher Geschwindigkeit nicht nur einmal, sondern auch mehrere Male herunterbremsen, ohne

daß die Bremswirkung nachläßt. Motor, Bremsen und Reifen mußten im vorigen Jahr auf langen und heißen Sahara-Geraden einiges erdulden, bevor das Startsignal für den neuen Typ gegeben wurde. Daß ein 6,3 Liter-Auto auf schnellen Autobahn- und Landstraßenfahrten den Tankstellen etwas zu verdienen gibt, ist nur gerecht. Beim 6,3 war es damit aber nicht so schlimm, wie wir gedacht hatten: Die Verbrauchswerte lagen zwischen 18 und 24 Liter/100 km und damit deutlich unterhalb der Werte des 600 und anderer Autos der großen Klasse. Es ist also ein gewisser Wirtschaftlichkeits-Effekt vorhanden, der — wie die Erfahrung lehrt — Käufern dieser Preisklasse durchaus nicht gleichgültig ist.

Mercedes im Powerslide

Mit den hohen Ansprüchen, die eine gewichtige und stark motorisierte Limousine an Fahrwerk und Reifen stellt, hatte sich Daimler-Benz schon beim 600 auseinandergesetzt. Beim 300 SEL 6,3 ist das Gewicht geringer, aber die Geschwindigkeit höher, so daß die Probleme etwa in der gleichen Größenordnung liegen. Auf dem Testwagen waren Gürtelreifen Dunlop SP 205 VR 14 montiert, die sich durch schnelle Dauerfahrten überhaupt nicht beeindrucken ließen; sie zeigten nur eine ganz geringfügige Erwärmung. Außerdem sind konventionelle Reifen lieferbar, die im Komfort besser, im Kurvenverhalten nicht ganz so gut sind. Bei der Wahl kommt es auf die Ansprüche an: Die Gürtelreifen sind mit dem Autobahndruck von 2,5/2,9 atü bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten nicht gerade komfortabel, man bekommt kleine Unebenheiten deutlich zu spüren. Die konventionellen Reifen laufen weicher ab, ermöglichen aber nicht ganz so hohe Kurvengeschwindigkeiten.

Im Grunde ist der 6,3 kein Auto, mit dem man in der Kurve häufig im Grenzbereich fährt. Er ist so schnell und so komfortabel, daß man ohne besondere Kunststücke mit

ZUM VERGLEICH	Mercedes-Benz 300 SEL 6,3 I *	Mercedes-Benz 600 *	Porsche 911 S	Iso Rivolta	Iso Grifo	Ferrari 330 GTC
Beschleunigung in Sekunden						
0 bis 60 km/h	2,7	4,6	3,4	3,9	3,0	3,4
0 bis 80 km/h	4,3	7,1	5,6	5,3	4,5	4,9
0 bis 100 km/h	6,5	10,1	7,6	7,7	6,4	7,0
0 bis 120 km/h	9,3	14,0	11,1	9,9	8,6	9,0
0 bis 140 km/h	13,0	20,0	15,0	13,4	11,7	11,8
0 bis 160 km/h	17,3	27,4	20,5	17,4	15,3	15,0
0 bis 180 km/h	22,8	38,6	26,6	22,0	19,6	20,2
0 bis 200 km/h	31,0	—	—	30,5	25,8	26,2
1 km mit stehendem Start	27,1	30,8	28,3	27,5	25,8	26,3
Höchstgeschwindigkeit km/h	ca. 220	209,0	222,0	232,5	247,5	ca. 245
* Automatisches Getriebe						

seinen Leistungen völlig zufrieden ist. Wenn wir ihn trotzdem manchmal ein bißchen „herumgelassen“ haben, dann nicht nur des Testens wegen, sondern auch, weil es Spaß macht. Mit seiner beträchtlichen Leistung gehört der 6,3 zu den Autos, die einen echten „Powerslide“ zulassen, also ein Driften, bei dem der Schwimmwinkel des Wagens mit dem Gaspedal reguliert werden kann: Gasgeben bewirkt Tendenz zum Übersteuern, Gaswegnehmen verringert den Schwimmwinkel. Bei dem neutralen Grundverhalten dieses Wagens bedeutet das optimale Kontrollierbarkeit, also risikoloses Fahren selbst bei Schlupf.

Ein großes Plus ist dabei die serienmäßig eingebaute Servolenkung, die mit nur 2,67 Lenkradumdrehungen (Gesamtübersetzung 16,0) sehr direkt arbeitet, aber in keiner Weise nervös wirkt. Sie ist nicht so leichtgängig wie bei den kleineren Mercedes-Typen, dürfte aber für diesen Wagen die denkbar beste Lösung sein. Da sie durch einen hervorragenden Geradeauslauf des Wagens ergänzt wird, kann man bei über 200 km/h selbst auf unebenen Fahrbahnen noch sehr exakt und ruhig fahren, braucht also keineswegs „die ganze Straße“.

Aus dem Gesichtspunkt der Fahrsicherheit bei hoher Geschwindigkeit muß auch der Komfort beurteilt werden. Auch wenn man von den reifenbedingten Unterschieden absieht, wirkt die Federung straff. Das ist aber nicht mit geringem Komfort gleichzusetzen, denn gerade die größeren Unebenheiten, die das Wohlbefinden auf die Dauer am meisten stören, werden ausgezeichnet geschluckt. Im Komfort ist der 300 SEL mit den stahlgefederten Mercedes-Typen etwa gleichzusetzen, während der 600 vermöge seines höheren Gewichts doch noch einiges mehr an Fahrbequemlichkeit zu bieten hat. In den Fahreigenschaften dagegen müssen wir ihm — wie auch dem 600 — ein Plus gegenüber den 280-Typen einräumen. Dabei spielt auch die Tatsache eine Rolle, daß das luftgefederte Fahrwerk

— bei im Prinzip gleicher Radaufhängung — eine Bremsnick-Abstützung hat, die beim Bremsen in der Kurve Spur und Sturz der Hinterräder konstant hält.

Abgesehen von der etwas höheren Lenk kraft läßt sich der 6,3 ebenso mühelos fahren wie die Sechszylinder. Sehr gut ge-

ten. Das automatische Schalten im Teil lastbereich geht so weich vor sich, daß man es kaum merkt. Motor und Automatik nehmen übrigens mehr Platz weg als bei den Sechszylindern, weshalb der vordere Rahmen und der Getriebetunnel leicht abgeändert werden mußten.

Daß es unter der vorderen Haube sehr eng zugeht, ist kein Wunder, denn der V8 zählt zu den ausgewachsenen Exemplaren seiner Gattung. Selbst der Platz vor dem Kühler wurde noch ausgenutzt: Hier liegt die Verdampferschlange der Klimaanlage. Nicht vorgesehen ist die „Komforthydraulik“ des 600; die Türfenster werden nicht hydraulisch, sondern elektrisch betätigt, und man muß sich auch damit abfinden, daß Sitzverstellungen und Kofferraumhaube wie üblich Muskelkraft erfordern. Die pneumatische Zentralverriegelung der Türen dagegen, eine im Fahrbetrieb sehr nützliche Sache, ist serienmäßig eingebaut. Zur Serienausrüstung gehören auch die Jod-Doppelscheinwerfer, die ein hervorragendes Licht zu bieten haben.

Großer Fondraum mit verbreiterten hinteren Türen, erlesene Polsterstoffe, perfekte Innenausstattung — alles das gehört zur 300 SEL-Karosserie und braucht nicht ausführlich beschrieben zu werden. Wem nur an der Leistung liegt, der könnte es sogar als unnötige Verteuerung ansehen; würde man nicht den 300 SEL, sondern den 280 SE als Grundmodell verwenden, dann würde damit der Preis um rund 7000 Mark reduziert. Man kann die Spekulationen noch weiter treiben und den Achtzylinder in den neuen „kleinen“ Mercedes hinein träumen...

Zwischen Idee und Ausführung liegt aber bei Daimler-Benz stets ein langer, mit Versuchsreihen ausgefüllter Zeitraum, und dann erst gibt ein Vorstandsbeschluß grünes Licht — oder rotes. Diese schwäbische Gründlichkeit hat ihre Vorzüge, weil das, was schließlich herauskommt, wirklich Hand und Fuß hat.

R. S.

Die wichtigsten Daten

MOTOR

Achtzylinder-V-Motor, Hubraum 6329 ccm, Bohrung $\times$ Hub 103 $\times$ 95 mm, Verdichtung 9,0, Leistung 250 PS bei 4000 U/min, max. Drehmoment 51 mkg bei 2800 U/min, je 1 obenliegende Nockenwelle pro Zylinderkopf, Benzineinspritzung.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Automatisches DB-Getriebe, 3 Planetensätze mit je 6 Planetenrädern, Übersetzungen: I. 3,98, II. 2,46, III. 1,58, IV. 1,0, R. 4,15, Antrieb 2,85.

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Radstand 285 cm, Spur 148/149 cm, Länge 500 cm, Höhe 141 cm, Leergewicht 1740 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2240 kg, Felgen 6 1/2 J $\times$ 14, Reifen 205 VR 14, Servolenkung, Übersetzung 16,0; 2,67 Lenkradumdrehungen.

fiel uns die Auslegung des Bremsverstärkers, der die Bremsen nicht allzuleicht und giftig ansprechen läßt, andererseits aber bei vollem Abbremsen des beladen über zwei Tonnen schweren Wagens die notwendige Pedalkraft nicht zu hoch ansteigen läßt. Von Schalten und Kuppeln braucht nicht gesprochen zu werden — Versuchsausführungen mit Normalgetriebe brachten keine besseren Fahrleistungen, so daß die serienmäßige Automatik unbedingt die beste Lösung darstellt. Man kann sie weitgehend sich selbst überlassen; wir haben nur auf kurvenreichen Bergstraßen die Stellungen 2 und 3 benutzt, um unnötiges Hochschalten zu vermeiden. Beim Beschleunigen genügt der Kickdown, um den jeweils niedrigstmöglichen Gang einzuschal-

Die 6,3 am Heck und Jod-Doppelscheinwerfer kennzeichnen den 300 SEL 6,3. Vorgesehen sind serienmäßige Nebelscheinwerfer.

