



Gut zu wissen

MERCEDES-BENZ 300 SEL 6.3 (W 109)
Eckdaten: V8-Motor, 2 x OHC, 6330 cm³,
250 PS, 1830 kg, 225 km/h, 1968 bis 1972
Preis: 67 000 Euro (guter Zustand)
Charakter: Hochleistungs-Luxuslimousine im
klassischen Mercedes-Stil, eindrucksvolle
Fahreigenschaften, sehr repräsentativ

Der Maßstab

Leistung, Wurzelholz und Luftfederung: Als 1968 der gewaltige 6,3-Liter-V8 aus dem 600er in die S-Klasse wanderte, verfügte man bei Mercedes-Benz über die schnellste Luxus-Serienlimousine der Welt. Wir nehmen uns Zeit für eine Ausfahrt in der ersten Klasse.

TEXT Michael Schröder // FOTOS Dino Eisele

Fast schon schien unser Date zu platzen. Das Wetter, wieder einmal. Doch die Kollegen vom Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach geben sich heute trotz nasser Straßen entspannt, scheinen sich vielmehr darüber zu freuen, dass ihr olivfarbener 300 SEL 6.3 endlich mal wieder von der Leine darf. Man spürt, dass die Werkstattmitarbeiter eine besondere Beziehung zu dieser großen Luxus-Power-Limousine haben, die, als US-Modell erworben, vor zwölf Jahren komplett zerlegt und von ausgewählten Auszubildenden schließlich lehrbuchmäßig restauriert wurde. „Wir kennen bei diesem Auto wahrhaftig jede Schraube bei ihrem Vornamen“, erklärt Mechaniker Olaf Münzinger, der das Projekt von Anfang an betreut hat.

Wir nehmen uns ein paar Minuten Zeit für die Übergabe, lassen die im Vergleich zu einem 280 SE um zehn Zentimeter verlängerte S-Klasse von allen Seiten auf uns wirken. Dieser stattliche W 109 zelebriert wahrhaftig noch den klassischen Mercedes-Stil der Sechzigerjahre, wirkt mit seinem filigranen Dachaufbau und dem sparsam verwendeten Chromzierrat vornehm und fein. Aufdringliches Gehabe scheint diesem Auto vollkommen fremd, bis der Blick am Heck über die magische Zahl „Sechsdrei“ stolpert.

Das ist er also, der wildeste Mercedes aus den 60er-Jahren, eine 250 PS starke Hochleistungs-Luxuslimousine, deren Entstehungsgeschichte mit folgenden Worten begonnen haben soll: „Waxl, du wirst langsam alt, ihr baut lauter langsame Autos.“ Dieser Satz stammt von Heinz-Ulrich Wieselmann, damals Chefredakteur von *auto motor und sport*, und er ist an den Merce-



Mit diesem Power-Mercedes hatten die Schwaben jegliche bis dahin regierende Zurückhaltung abgelegt

des-Entwicklungsingenieur Erich Waxenberger gerichtet, der sich darüber ganz offensichtlich sehr geärgert hat. Und was macht der Mann? Organisiert sich eine im Werk verunfallte Rohkarosserie eines SE-Coupés und implantiert ihr nach Feierabend klammheimlich jenen monströsen 6,3-Liter-V8 aus der 600er-Staatslimousine, allerdings noch handgeschaltet und mit Lkw-Kupplung.

Die Nummer mit dem halbfertigen Prototyp fliegt bereits während der ersten nächtlichen Probefahrt auf dem Werksgelände auf, doch Entwicklungschef Rudolf Uhlenhaut ist von dem neuen Super-Car sofort begeistert. Man beschließt, den Motor für die 300er-SEL-Limousine zu verwenden, bereits zwei Wochen später gibt der Vorstand grünes Licht für eine luxuriös ausgestattete Kleinserie. Auf einmal, so scheint es bei der Präsentation 1968 in Genf, hatten die Schwaben jegliche bis dahin regierende Zurückhaltung abgelegt.

Klassisches S-Klasse-Ambiente

In der Kabine sind es hingegen nur wenige Details, die auf das wahre Wesen dieses Autos schließen lassen. Der winzige Drehzahlmesser beispielsweise, der seinen Platz zwischen den beiden großen Rundinstrumenten gefunden hat. Oder der bis Tempo 240 skalierte Tachometer. Vieles andere, wie beispielsweise das große Lenkrad mit dem markanten Hupring, den uralten Licht-Dreh-schalter, die ebenso altmodisch anmutende Stock-Handbremse oder die Holzgefassten Scheibenrahmen, verbucht man hingegen als klassische S-Klasse-Elemente.

Überhaupt fühlt man sich in der großen, lichtdurchfluteten Kabine auf Anhieb wie in die erste Klasse versetzt. Das gesam-

Sechspunkt-drei-Erkennungszeichen: ein Drehzahlmesser zwischen den großen Rundinstrumenten. Ansonsten viel Chrom, Holz und Leder





- 1 Klare Ansage: Verfolgung zwecklos dank 6,3 Liter Hubraum
- 2 Drangvolle Enge: der 250 PS starke V8 aus dem 600er passt gerade noch in den Motorraum
- 3 Gehört in eine S-Klasse: Becker Mexico
- 4 Form-vollendet: der große 300er strahlt gediegene Eleganz aus
- 5 Weiteres Indiz für einen 6.3: die zusätzlichen Nebelscheinwerfer
- 6 Großartiges Raumgefühl: der verlängerte Radstand sorgt für mehr Platz



**DATEN
UND
FAKTEN**

**Mercedes-Benz 300 SEL 6.3
W 109, Baujahr 1969**

MOTOR Typ M 100, flüssigkeitsgekühlter Achtzylinder-V-Motor, vorn längs (90 Grad), Bohrung x Hub 103 x 95 mm, Hubraum 6330 cm³, Leistung 250 PS bei 4000/min, max. Drehmoment 510 Nm bei 2800/min, Verdichtung 9 : 1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über je eine obenliegende kettengetriebene Nockenwelle pro Zylinderbank und Schleppebel, Motorblock aus Grauguss, Zylinderköpfe aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, mechanische Bosch-Achtstempel-Einspritzpumpe, Saugrohrinspritzung, Ölinhalt Motor 6 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG Viergang-Automatik mit hydraulischer Kupplung und Planetengetriebe, Hinterradantrieb, Sperrdifferenzial

KAROSSERIE UND FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelaufhängung an doppelten Querlenkern, Luftkammer-Faltenbälge, Stabilisatoren, hinten Eingelenk-Pendelachse an Schubstreben, Luftkammer-Federbälge mit Niveaueausgleich, Stabilisatoren, Servo-Kugelumlauf lenkung, Scheibenbremsen, Räder 6,5J x 14, Reifen 195 (205) VR 14

MASSE UND GEWICHT Radstand 2850 mm, Länge x Breite x Höhe 5000 x 1810 x 1470 mm, Gewicht 1830 kg, Tank 105 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 225 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 7,9 s, Verbrauch 21 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL MB 300 SEL 6.3 1968 bis 1972: 6526 Stück, MB 300 SEL 3.5/4.5 1969 bis 1971: 11 936 Stück

te Armaturenbrett aus Wurzelholz, viele Schalter verchromt, die breiten Sitze in der ersten Reihe samt der Armlehne in ihrer Mitte sowie die Rückbank mit feinstem bambusfarbenem Leder bezogen.

Das großzügige Raumgefühl beeindruckt zusätzlich, während die leicht gewölbte Frontscheibe einen Cinemascope-ähnlichen Ausblick über die riesige Motorhaube mit dem Stern weit vorn in ihrer Mitte und den beiden rundlichen Kotflügeln gestattet. Jedes Detail in dieser geräumigen wie komfortablen Luxuslimousine verkörpert traditionellen Mercedes-Geist.

Drangvolle Enge im Motorraum

Im Standgas hält sich dieser gewaltige V8 akustisch noch sehr zurück, man hört allenfalls ein leises Grummeln. Gekrönt von zwei imposanten Saugrohren der mechanischen Achtstempel-Einspritzpumpe und eingezwängt zwischen zusätzlichen Servogeräten für Bremse und Lenkung sowie dem Kompressor für die Luftfederung, füllt diese Maschine aus dem 600er den S-Klasse-Motorraum bis auf den letzten Millimeter aus.

Immer noch flüsterleise setzt sich dieser Super-Mercedes in Bewegung, der 6,3-Liter scheint dabei keinerlei Mühe mit einem 1830 Kilogramm schweren Automobil zu haben. Bei Kickdown jedoch wechselt der Ton von brummend in brüllend, wird aus diesem rollenden Clubzimmer ein echtes Biest. Dass es in alten Testberichten regelmäßig hieß, man könne beim Beschleunigen aus dem Stand heraus zwei schwarze Striche auf dem Asphalt hinterlassen, klingt auf einmal glaubhaft, soll heute jedoch keine Rolle mehr spielen.

Aber man merkt, dass jederzeit ausreichend Kraft vorhanden ist, wobei die Schaltrücke der Viergangautomatik deutlicher zu spüren sind, als erwartet. Im größten Gang würde dieser Mercedes wie von Geisterhand geschoben weiter bis auf seine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h beschleunigen, voll durchgedrückt hätte selbst mancher 911 das Nachsehen gehabt.

Sogar schnelle Kurven gehen diesem 300er mit seiner niveauregulierenden Luftfederung überraschend leicht von der Hand. Nichts erinnert mehr an das wankelmütige Wesen einer stahlgedeckelten Pendelachse mit plötzlichen Spur- und Sturzveränderungen, auch in Sachen Komfort spürt man einen deutlichen Gewinn. Und ja, dass die Ausfahrt etwas länger dauern würde als geplant, war den Kollegen vom Classic Center bereits im Voraus klar. ■

Fazit



Äußerlich eine klassische S-Klasse von harmlos anmutender Eleganz, die sich bei Bedarf in ein wildes Biest verwandelt – mir gefallen diese beiden Gesichter eines 300 SEL 6.3. Mercedes hat tatsächlich ohne großen konstruktiven Aufwand aus dem Baukasten heraus ein Superlativ geschaffen, das heute noch durch Leistung und Komfort beeindruckt. **Michael Schröder**

Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 W 109

Die größten Feinde des einstigen Autobahn-Königs: Rost und unsachgemäße Reparaturen. Die Unterhaltskosten eines 6.3 sind zudem enorm.

KAROSSERIE-CHECK

■ Die komplex aufgebaute SEL-Karosserie ist durch ihre zahlreichen Hohlräume sehr anfällig für Rostnester. Nicht wenige Exemplare leiden heute noch unter **unsachgemäßen Reparaturen**. Zeigt das Wunschauto bereits Blasen an Anbauteilen wie **Türen, Kotflügeln oder der Kofferraumklappe**, dann sollte man es auf einer Hebebühne inspizieren. Im Frontbereich sind dann oft auch schon **Querträger sowie Spritzwand** betroffen, im unteren Bereich die Innen- und Außenschweller sowie die Längsträger und deren Rahmenbogen über der Hinterachse. Vorsicht bei angezählten Exemplaren: Eine Restaurierung übersteigt bisweilen den Marktwert des Autos.

TECHNIK-CHECK

■ Bei guter Wartung und schonender Fahrweise zeigt sich der robuste V8 des SEL 6.3 als überaus langlebig. Doch nach inzwischen über 50 Jahren verlangt auch der beste Motor irgendwann einmal nach einer Überholung, die in diesem Fall sehr kostspielig ausfällt. Anzeichen für eine **anstehende Revision** sind ein hoher Ölverbrauch von über 1,5 Liter, eine Kompression von unter 8,5 Bar sowie ein betriebwarmer Öldruck von unter einem Bar. Die **Fahrwerks Gelenke** müssen noch abgeschmiert werden, sonst drohen ausgeschlagene Achsschenkelbolzen. Die empfindliche Luftfederung muss alle 5000 Kilometer entwässert werden.

PREISE

Bei Einführung 1968 (Mercedes-Benz 300 SEL 6.3) **39516 Mark**
 Classic-Analytics-Preis 2024 (Zustand 2/4) **67000 / 18000 Euro**
 Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* **65,97 / 568,24 Euro**

ERSATZTEILE

■ Die Ersatzteilversorgung zur Baureihe W 108/109 wird von **Mercedes-Benz Classic** derzeit verstärkt ausgebaut. Im Sortiment finden sich momentan rund 3700 Teile, dazu zählen auch **Revisionsteile** für die M-100/108/130-Motoren wie Zylinderköpfe oder Nockenwellen. Zierteile gelten als nicht fahrsicherheitsrelevant und werden nicht mehr gefertigt.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

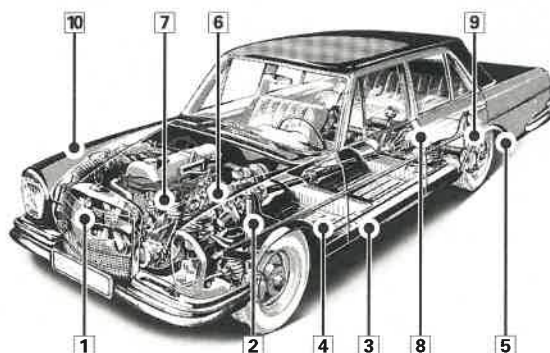
Classic Center Mercedes-Benz Heritage GmbH, Stuttgarter Str. 90, 70736 Fellbach, Tel. 0711/173000, www.mercedes-benz.com

M 100 Club Deutschland, Club für 600, 6.3 und 6.9, Friedrich-Ebert-Straße 115, 22459 Hamburg, Tel. 0171/1456781, www.m100.de

MBIG Mercedes-Benz Interessensgemeinschaft, Im Hang 16, 52428 Jülich, Tel. 02461/349824, www.mbig.de

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-----------------------------|--------------------------------|
| 1 Querträger vorn | 6 Motorlagerschäden |
| 2 Stehbleche, Spritzwand | 7 Stempelpumpe |
| 3 Schweller innen und außen | 8 Differenzialgeräusche |
| 4 Längsträger | 9 Luftfederung (Stand Schäden) |
| 5 Radläufe, Endspitzen | 10 unsachgemäße Reparaturen |



Alltagstauglichkeit	★★★★☆	Unterhaltskosten	★☆☆☆☆
Ersatzteillage	★★★★☆	Verfügbarkeit	★★☆☆☆
Reparaturfreundlichkeit	★☆☆☆☆	Nachfrage	★★☆☆☆

* Quelle: Herzessache. Der Assekuradeur | Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 2500 km