

auto motor und sport

Heft 17 17. August 1968 DM 1.50

E1418 D

Belgien bfr 24.-, Dänemark dkr 4.20, 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

Test Mercedes 6,3 Fiat 850 Sport

Alles
über den
VW
411



Vor
billigen
Reifen
wird
gewarnt



In diesem Heft:
Reifentabelle
für alle Wagen



test

auto motor und sport



Mercedes-Benz 300 SEL 6,3

Das Kraft- fahrzeug



Große und starke Autos sind in Europa die Ausnahme, in Amerika sind sie die Regel. Aber die amerikanischen Straßenkreuzer lassen sich trotzdem mit europäischen Spitzenklasse-Autos wie dem Mercedes 6,3 schlecht vergleichen. Es sind Massenprodukte, gebaut für den Zweck, auf guten und breiten Straßen gemächlich geradeaus zu rollen. Gemächlich selbst mit sieben Liter Hubraum und (auf dem Papier) 400 PS. Wir dagegen begnügen uns nicht mit Katalogangaben, wir wollen die technischen Möglichkeiten unserer Autos ausnutzen. Unser Verkehr auf engen, kurvigen Straßen einerseits und auf Autobahnen mit hohem Geschwindigkeitsniveau andererseits stellt Ansprüche, an denen ein USA-Auto im Originalzustand mangels guter Bremsen und guter Straßenlage bald scheitert. In ihren fahrtechnischen Qualitäten sind unsere Autos einwandfrei besser. Auch solche, die unter amerikanischer Regie gebaut werden, wie Opel oder Ford. Es liegt nicht am Können der Hersteller, sondern an den unterschiedlichen Verhältnissen. Der „European way of driving“ erfordert andere Autos.

Große Autos bleiben bei uns Ausnahmen, weil sie in Anschaffung und Gebrauch zu teuer sind. Die europäische Automobiltechnik hat es fertiggebracht, schon mit preisgünstigen Mittelklassewagen einen hohen Stand in Leistung, Sicherheit und Komfort zu erreichen. Die teuren Autos spielen eine ganz besondere Rolle: Sie sind nicht nur exklusive Kaufobjekte, sondern auch technische Orientierungspunkte. Man weiß, daß ein Ferrari nicht nur sehr teuer, sondern auch sehr schnell ist. Und man weiß, daß ein Mercedes 600 nicht nur Repräsentation, sondern auch ein Optimum an Fahrsicherheit und Komfort bietet.

Der 6,3 als Zwischentyp zwischen dem 600 und den Mercedes-Sechszylindern muß ebenfalls zu diesen „Opinion-Leadern“ der europäischen Automeinung gezählt werden. Er bietet zwar nicht den Karosserie- und Fahrkomfort des 600, aber er ist diesem durch die leichtere und kleinere Karosserie in den Fahrleistungen überlegen. In Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit vermag er es mit Spitzenklasse-Sportwagen aufzunehmen. Darum war dieser Test eine Gelegenheit, einmal wieder die Frage zu prüfen, ob der „European way of driving“ ein Irrweg ist. Nur wenige werden ernsthaft überlegen können, ob sie sich den 6,3 kaufen sollen. Aber ob es einen Sinn hat, solche Wagen zu bauen — das ist eine allgemein interessante Frage.

Karosserie: Medium-Format mit Plüsch

Betrachtet man die Karosserie von außen, dann könnte man daran zweifeln, ob es sich überhaupt noch um einen typisch europäischen Wagen handelt. Verglichen mit unseren Normalautos ist der 5 m lange 6,3 ein „großes Schiff“. Gemessen an USA-Limousinen ist er allerdings noch ein „Medium“-Format. Man kann ihn also als gerade noch europäisch gelten lassen, und

zugleich als Beweis dafür, daß europäische Autos auf keinen Fall größer sein sollten als dieses. Die 54 cm, die der 600 länger ist, machen sehr viel aus: Im Gegensatz zum 600 bringt man den 6,3 in unseren landesüblichen Parklücken zumeist noch gerade unter.

Als Variante des Typs 300 SEL hat der 6,3 einen um 10 cm längeren Radstand gegenüber dem 280 SE, der dem hinteren Knie-raum zugute kommt. Breite, Höhe und Kofferraum sind gleich. Dieser zusätzliche hintere Knie-raum ist in solchen Fällen sinnvoll, wo der Fondraum häufig benutzt wird, also bei der Verwendung als herrschaftlicher Chauffeurwagen oder als Dienstfahrzeug für Firmen und Behörden. Für den Privatbetrieb, wo der Besitzer als Fahrer fungiert, halten wir ihn für überflüssig. Da die äußere Länge in Europa — im Gegensatz zu Amerika — als Repräsentationsargument keine große Rolle spielt, ist der Wagen also eher zu groß als zu klein.

Die Ausstattung zielt ebenfalls in Richtung vornehme Repräsentation. Während die Daimler-Benz-Ausstatte bei den preisgünstigen Modellen einen ausgeprägt nüchter-

Vorzüge

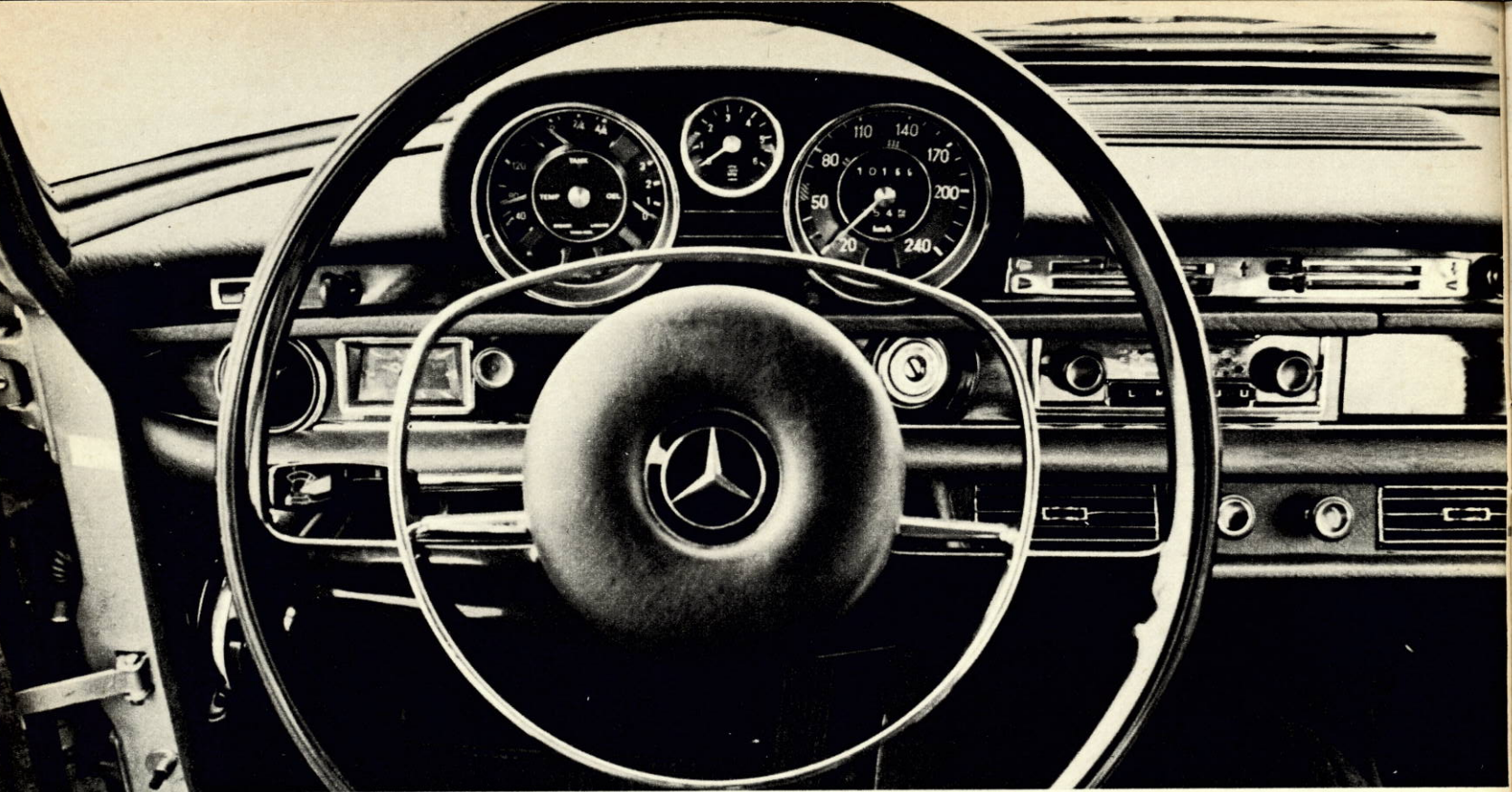
- Außergewöhnliche Fahrleistungen: hervorragende Beschleunigung bis 200 km/h, Spitze ca. 220 km/h
- Weitgehende Ausnutzbarkeit der Leistung durch sicheres Fahrverhalten
- Sehr guter Langstreckenkomfort
- Unfallsichere und hochwertig ausgestattete Karosserie
- Ausgezeichnete Handlichkeit durch serienmäßige DB-Servolenkung

Nachteile

- Sehr große Gesamtlänge, verlängerter Radstand für Normalgebrauch unnötig
- Motorgeräusch nicht optimal gedämpft
- Turbokühlung der Bremsen durch Spezialfelgen noch nicht in Serie
- Unpraktische Stock-Handbremse

nen Ausstattungsstil pflegen, offerieren sie hier eine mit Leder und Edelmholz garnierte Plüsch-Atmosphäre. Sportlichen Look, wie ihn Italiens Karosseriebauer unnachahmlich herbeizaubern können, sucht man also vergebens.

Auf der Plus-Seite dieses Konservativismus ist die hohe Qualität aller Details von Karosserie und Ausstattung zu verbuchen, und zwar nicht nur eine materielle, sondern auch eine funktionelle Qualität. In Amerika entscheiden ausschließlich Stylisten darüber, wie Armaturenbrett, Instrumente, Schalter auszusehen haben; bei Daimler-Benz dagegen sucht man durch Form und Anordnung dem Zweck gerecht zu werden. Der uralte, aber gewiß gute Licht-Dreh-schalter ist ebenso zu finden wie der Kombi-Hebel für Wischer, Blinker und Licht am Lenkrad. Der Drehzahlmesser ist ein wenig zu klein geraten, dafür ist das Tachometer sehr gut ablesbar. Zur Serienausstattung gehört die sehr praktische automatische Verriegelung aller Türen beim Abschließen der Fahrertür.



Nachdem man sich bei den neuen Mercedes-Typen an die Fuß-Feststellbremse gewöhnt hat, empfindet man die Stock-Handbremse im 6,3 als antiquiert. Der 6,3 wird ausschließlich mit automatischem Getriebe geliefert, für das die Fuß-Feststellbremse eine ideale Ergänzung darstellt. Wahrscheinlich sind es produktionstechnische Gründe, die der Einführung dieser Neuerung beim 6,3 im Wege stehen.

Im Gegensatz zum 600 hat der 6,3 keine „Komfort-Hydraulik“, die Türen und Fenster schließt, den Kofferraumdeckel hebt und senkt und die Sitze in jeder gewünschten Richtung bewegt. Das vermißt man jedoch kaum, da elektrische Fensterheber eingebaut sind und die Sitzverstellungen sich sehr leicht betätigen lassen. Eine Klimaanlage wird auf Wunsch eingebaut, außerdem gibt es einen langen Katalog von Sonderausstattungen.

Technik: Überzeugende Demonstration

Unter der Haube sind die neuesten Resultate des DB-Motoren- und Aggregatebaues versammelt, und zwar in so reichem Maße, daß man kaum noch eine Hand dazwischen bekommt. Man findet dort den Achtzylinder-V-Motor, die Einspritzanlage, die Servogeräte für Lenkung und Bremse, den Kompressor der Luftfederung, den Verdampfer der Klimaanlage.

Im Vergleich zu amerikanischen Achtzylindern ist das ein großer Aufwand — zwar arbeitet man auch dort mit Servogeräten und Klimaanlagen, aber man spart sich Einspritzung und Luftfederung. Bekanntlich haben GM und Ford vor einigen Jahren beides einzuführen versucht, machten jedoch keine guten Erfahrungen.

Auch Daimler-Benz ist nicht auf der ganzen

Linie zu diesen Verfahren übergegangen. Die Einspritzung findet man nur in der oberen Preisklasse vom 280 SE aufwärts, die Luftfederung nur bei den Baureihen 300 SEL und 600. Daran läßt sich erkennen, daß immer noch einiges dagegen spricht, von altbewährten primitiven Dingen wie Vergaser und Stahlfeder abzugehen. Die Luftfederung erfordert zusätzliche Wartung, an ihr wie an der Einspritzung können Reparaturen nur von Spezialwerkstätten vorgenommen werden, was besonders im Ausland Schwierigkeiten bereiten kann. Hinzu kommt der höhere Anschaffungspreis.

Den Vorteilen stehen also Nachteile gegenüber. Immerhin beweist aber die neue elektronische Bosch-Benzineinspritzung für den VW, daß technische Verfeinerungen auch in die Großserie übernommen werden können, wenn entsprechende Kundendienst-Voraussetzungen gegeben sind. Man muß Daimler-Benz als den Schrittmacher solcher Verfeinerungen ansehen. Der Erfolg der SE-Typen hat auch bewiesen, daß es genug Käufer gibt, die bereit sind, für eine technische Verbesserung Geld auszugeben.

Der 6,3 stellt eine überzeugende Demonstration der perfektionierten DB-Technik dar, und zwar weniger deswegen, weil man sie bemerkt, als weil man sie nicht bemerkt. Schließt man die Motorhaube (was wegen des hervorragenden Gewichtsausgleichs ohne großen Kraftaufwand möglich ist), dann kann man getrost all die Leitungen, Schläuche und Kühlrippen vergessen. Was bleibt, ist ein Automobil der fast unbegrenzten Möglichkeiten.

Wie die äußere Größe, so kann man auch den Hubraum nur noch bedingt den europäischen Maßstäben zurechnen. Während man bei den meisten schnellen euro-

päischen Wagen zunächst den Motor rühmend hervorheben muß, ist über die Antriebsquelle des 6,3 ähnlich wenig zu sagen wie über amerikanische Achtzylinder: Die Leistung kommt aus dem Hubraum und wird bei bescheidenen Drehzahlen erreicht. Da der Motor außerdem obligatorisch mit der Getriebeautomatik verbunden ist, kann man nur über beides zugleich sprechen. Vom Motor allein ist höchstens zu sagen, daß er lauter läuft, als man von einem großvolumigen Achtzylinder erwartet. Zwar stört er nicht, aber er ist auch nicht unhörbar. Zum Teil ist das vermutlich auf das Ansaugergeräusch zurückzuführen, das besser gedämpft sein könnte.

Das Hauptmerkmal der Motor-Getriebe-kombination besteht darin, daß ständig mehr Kraft vorhanden ist, als man — auch bei „gehobenen Ansprüchen“ — nötig hat. Man braucht nur aufs Gaspedal zu treten, und alles Nachdenken über Getriebegänge oder günstigste Drehzahlbereiche erübrigt sich. Tritt man das Pedal im Stand oder bei geringer Geschwindigkeit voll durch, dann hinterläßt der 6,3 zwei so dicke schwarze Striche auf der Fahrbahn, wie sie mit anderen Autos nur durch Bremsen hervorzubringen sind. Dieser Gummimord ist unnötig, und so gewöhnt man sich das Vollgasgeben bald ab. Auch mit Halbgas läßt der 6,3 noch mühelos alles um ihn her stehen.

Aber man fühlt sich dabei keineswegs sehr sportlich. Ein Mini-Cooper mit leicht angebohrtem Auspuff bereitet akustisch mehr Beschleunigungsvergnügen als dieses unheimlich starke, aber auch unheimlich sanfte Auto. Vergnügliche Schalt-Artistik fällt ebenfalls weg: Bei 135 hat das Getriebe seinen großen Gang erreicht, in dem sich alles weitere vollzieht. Man kann stets in der normalen Fahrstellung 4 bleiben, die



Daß der Tacho bis 240 km/h reicht, ist beim 6,3 nicht bloße Theorie. Rechts unten neben dem Lenkrad die Regelung der Klimaanlage.

Sperrgänge sind nur für Bergfahrten erforderlich. Wer gewöhnt ist, mit sportlichen Fünfgang-Autos bei 200 noch einmal zu schalten, der kommt nicht auf seine Kosten. Echte Nachteile sind mit der engen Abstufung nicht verbunden; man muß schon einen Ferrari oder Iso Grifo kaufen, um besser zu beschleunigen — mit einem Porsche 911 S gelingt es nicht.

Das Temperament des 6,3 ist also unauffällig. Wie von Geisterhand geschoben gleitet er spielend an schnellen Autos wie dem 280 SE oder dem BMW 2000 TI vorbei, und man wundert sich, wieso diese Autos auf einmal so langsam fahren. Erst der Blick auf den Tacho belehrt einen darüber, daß man sich ständig im Bereich zwischen 180 und 200 km/h bewegt. Daß man sehr schnelle Schnitte gefahren ist, merkt man dann allerdings auch beim Tanken: Ein 6,3 braucht nur dann weniger als 20 Liter, wenn man ihn nicht voll ausfahren konnte oder wollte.

Fahrleistungen: 200 km/h als Normalfall?

Man kann es nicht immer — das ist ganz klar. Aber man kann es auch nicht so selten, wie manche Leute annehmen. Kein Vorurteil ist so verbreitet und zugleich so falsch wie das „solche Wagen kann man ja heutzutage nicht mehr ausfahren“. Man kann, auch im Sommer 1968. Es ist noch nicht lange her, da wurden solche Vorurteile über Autos ausgesprochen, die 140 liefen. Heute rollt so mancher Opel Rekord oder Ford 20 M mit 140 über die Autobahn, denn Motoren, Fahrwerke, Reifen sorgen dafür, daß diese Geschwindigkeit nicht mehr abenteuerlich oder riskant erscheint — entsprechende Verkehrsverhältnisse vorausgesetzt. Ebenso bedenkenlos kann man mit dem 6,3 200 km/h schnell

fahren, wenn die Fahrbahn trocken und die Strecke frei ist. Und man erreicht diese Geschwindigkeit ebenso schnell wie mit anderen Autos 140 — oder sogar schneller. Hier dürfte zumeist die Ursache für den Irrtum liegen: Würde man das Beschleunigungsvermögen eines VW zugrundelegen, dann wäre es kaum möglich, jemals auf 200 km/h zu kommen. Beim Beschleunigungsvermögen des 6,3 dagegen genügt dafür eine mittelgroße Verkehrslücke.

Sie genügt auch, um ohne Schwierigkeiten wieder auf das normale Verkehrstempo herunterzukommen. Faires und vernünftiges Überholen vorausgesetzt, merkt es der übrige Verkehr gar nicht, wenn man einen 6,3 zeitweise voll ausfährt. Denn man braucht keineswegs mit 200 km/h an anderen vorbeizuzischen, und man braucht auch niemanden blinkend und hupend wegzuscheuchen. Beschleunigen und Bremsen geschieht so mühelos, daß man sich allen Verkehrsbedingungen anpassen kann.

Schnell beschleunigen kann man mit starken USA-Limousinen auch. Zum Vorbild für den „European way of driving“ wird der 6,3 erst durch die mühelose Geschwindigkeitsanpassung, die neben einem starken Motor auch hochwertige Bremsen, ein sicheres Fahrwerk und sichere Reifen voraussetzt. Er erfordert außerdem einen Fahrer, der nicht gerade Anfänger sein sollte, und darum wäre es zweifellos übertrieben, 200 oder 220 km/h als das Autobahntempo der Zukunft zu proklamieren. Aber ein Auto wie der 6,3 beweist ganz deutlich, daß die Fahrleistungen der heutigen europäischen Mittelklassewagen keineswegs unverantwortlich hoch sind. Die Möglichkeiten des Autos enden nicht, wie früher einmal angenommen wurde, bei maximal 80, und sie enden auch nicht bei maximal 120 km/h.

Fahrsicherheit: Teure Details

Von den technischen und fahrerischen Möglichkeiten her hat es also durchaus einen Sinn, solche Wagen zu bauen. Daß sie vorläufig Beispiele bleiben, also nicht zum Normalfall werden können, hat mehr wirtschaftliche als technische Gründe. Sie werden im Benzinverbrauch sichtbar, aber noch in einigen anderen Punkten, die zu hohen Anschaffungs- und Betriebskosten beitragen.

Zum Beispiel mußte Daimler-Benz, um eine optimale Bremswirkung zu erreichen, innenbelüftete Bremsscheiben verwenden, die natürlich in der Herstellung wesentlich teurer sind als massive Scheiben. Aber damit nicht genug: Es stellte sich heraus, daß bei scharfer Fahrweise die Kühlung der Bremsen trotzdem noch nicht ganz ausreicht. Denn bei Wagen dieser Größe und Leistung müssen die Bremsen Wärmemengen aufnehmen, die beträchtlich größer sind als bei Autos von 1000 kg Gewicht und 140 oder 160 km/h Höchstgeschwindigkeit. Keine normale USA-Limousine kann bei der Höchstgeschwindigkeit, die sie von der Motorleistung her zu erreichen vermag, noch einigermaßen sicher abgebremst werden — die Bremsen sind auf die in Amerika maximal zugelassenen Geschwindigkeiten ausgelegt und müssen selbst dafür noch oft als unzureichend angesehen werden. Trotz den weit besseren Bremsen tritt beim 6,3, wenn man ihn aus ca. 200 km/h voll herunterbremst, ein Nachlassen der Bremswirkung auf, wenn auch noch immer eine beachtliche Verzögerung erhalten bleibt. Daimler-Benz hat aus diesem Grund spezielle Leichtmetallfelgen für diesen Wagen entwickelt, deren Speichenkranz einen Luftstrom über die Bremsen nach außen saugt. Diese sehr gut aus-

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Mercedes-Benz 300 SEL 6,3

MOTOR

Achtzylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung $\times$ Hub 103 $\times$ 95 mm, Hubraum 6329 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 250 PS bei 4000 U/min, spezifische Leistung 39,5 PS/Liter, maximales Drehmoment 51,0 mkg bei 2800 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4000 U/min) 12,7 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt mit Heizung 18 Liter, Druckumlaufschmierung mit Haupt- und Nebenstrom-ölfilter, Ölkühler, Ölinhalt Motor 6 Liter, Achtstempelinspritzpumpe, elektrische Kraftstoffpumpe, 105 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Automatisches Getriebe mit hydraulischer Kupplung und drei Planetenradsätzen, Wählhebel in Wagenmitte.

FAHRWERK

Rahmenbodenanlage mit Karosserie verschweißt, Karosserie mittragend, vorn Einzelaufhängung an Doppel-Querlenkern, 2 Rollbalg-Luftfedern mit Gummizusatzfedern, Stabilisator, hinten Eingelenk-Pendelachse an Schubstreben, 2 Rollbalgluftfedern mit Gummizusatzfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Servolenkung mit Lenkungsstoßdämpfer, hydraulische Fußbremse, Scheibenbremsen an allen vier Rädern, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Zweikreisssystem, Bremskraftverstärker, Felgen 6 1/2 $\times$ 14 HB, Reifen 195 VR 14, Abrollumfang 2010 mm, Luftdruck 2,8/2,9 atü.

ABMESSUNGEN

Radstand 2865 mm, Spur 1490/1485 mm, Außenmaße 5000 $\times$ 1810 $\times$ 1420 mm, Innenbreite vorn und hinten 1520 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 960 mm, hinten 880 mm, Sitztiefe vorn 480 mm, hinten 530 mm, Knieaum hinten 180–370 mm,

Wendekreis links 12,1 m, rechts 12,5 m, 3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1830 kg (davon Vorderachse 1000 kg, Hinterachse 830 kg, Gewichtsverteilung 54,6:45,4), zulässiges Gesamtgewicht 2265 kg, Zuladung 435 kg, Personenindexzahl 5,1, Leistungsgewicht vollgetankt 7,3 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 8,7 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 221,0 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h	2,1 s
0 bis 60 km/h	3,5 s
0 bis 80 km/h	5,4 s
0 bis 100 km/h	7,4 s
0 bis 120 km/h	10,2 s
0 bis 140 km/h	13,9 s
0 bis 160 km/h	18,5 s
0 bis 180 km/h	24,8 s
1 km mit stehendem Start	27,7 s

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv km/h
40	36
60	58
80	79
100	100
120	121
140	141
160	159
180	176
200	189
Kilometerzählerabweichung + 2%	

VERBRAUCH

(Superbenzin)

Autobahn Schnitt ca. 150 km/h	18,8 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 175 km/h	23,2 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	17,2 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 105 km/h	22,3 L/100 km
Kurzstrecke	23,0–27,5 L/100 km
Testverbrauch	22,1 L/100 km

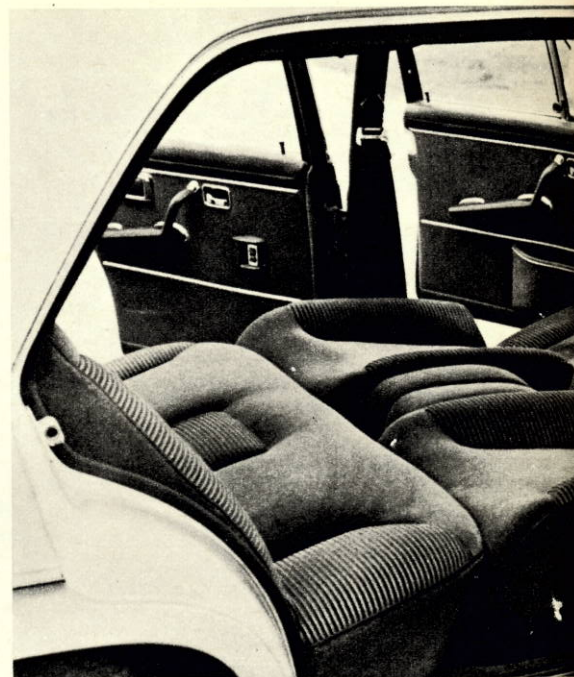
PREISE

Limousine 6,3	DM 39 516.—
Schweiz:	
Limousine 6,3	sfr 52 000.—
Österreich:	
Limousine 6,3	öS 348 000.—

WARTUNG

Inspektion alle 10 000 km.
Ölwechsel alle 10 000 km (bei viel Kurzstrecke alle 5000 km).

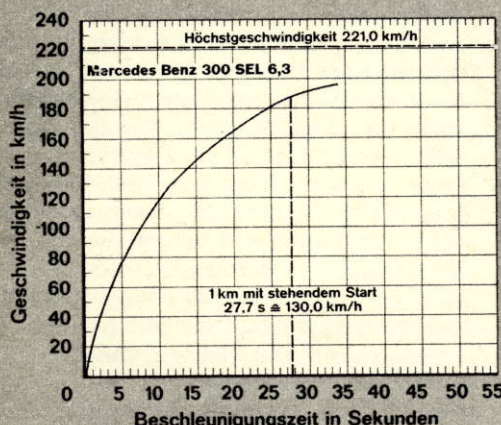
Hersteller: Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim.



**Mercedes
Benz
300 SEL 6,3**

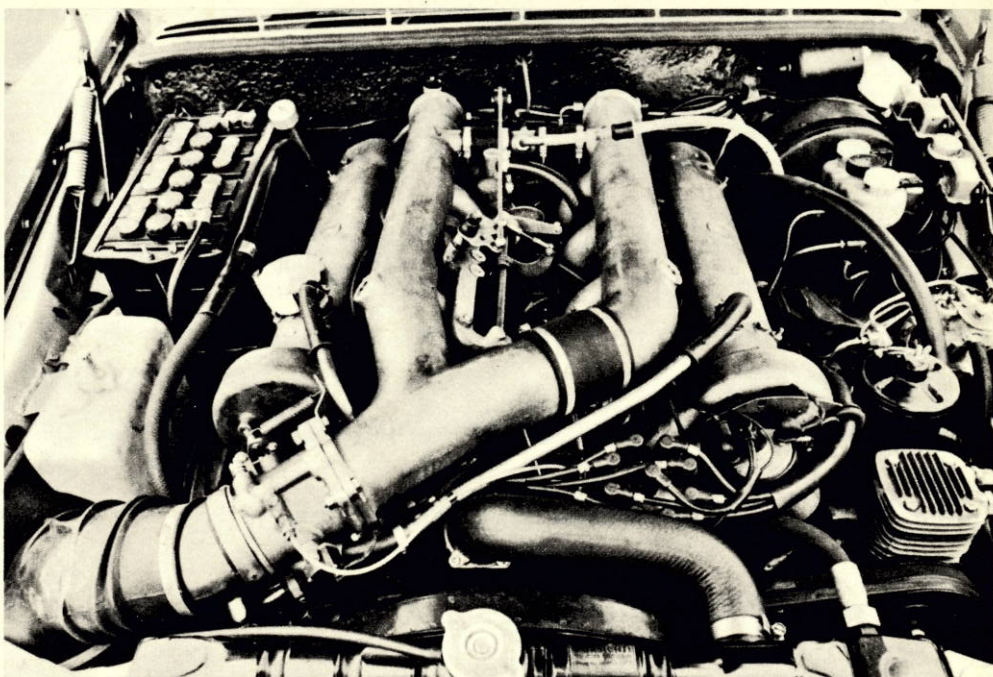
FORTSETZUNG

sehenden Felgen (auf dem Testwagen war noch eine Versuchsausführung montiert) sollen demnächst lieferbar sein. Rechnet man nun pro Felge vorsichtig mit 500 Mark, addiert die Reifen hinzu, die ca. 400 Mark pro Stück kosten, und kalkuliert pro belüftete Brems Scheibe 100 Mark ein, dann kostet jedes Rad einschließlich Bremse 1000 Mark, alle Räder und Reifen zusammen etwa soviel wie ein kompletter VW! Beim Fahren im Verkehr merkt man von Brems-Problemen ebenso wenig wie von dem technischen Aufwand für die Luftfederung. Auch er dient der Fahrsicherheit, nicht etwa, wie man zunächst annehmen möchte, dem Komfort allein. Der 6,3 wirkt beim ersten Eindruck keineswegs weich, sondern eher straff gefedert: Man fühlt deutlich, ob man über eine gute oder über eine schlechte Straße fährt. Das liegt einmal an den auf hohe Geschwindigkeit und exakte Seitenführung ausgelegten Reifen (beim Testwagen Conti Radial), aber auch an der relativ harten Dämpfung, die für sicheres Fahren bei hoher Geschwindigkeit unerlässlich ist. Erst bei längerem Fahren fühlt man, wie hervorragend die Federung arbeitet: Selbst große Bodenwellen werden kaum spürbar, unangenehme Vertikalbewegungen gibt es nicht, die Seitenneigung ist gering. Hinzu kommen noch andere Auswirkungen der Luftfederung: Das bei jeder Belastung stets gleichbleibende Wagenniveau, die Bremsnick-Abstützung, die gegenüber der stahlfedernden Version die Stabilität beim





Luxus und Solidität kennzeichnen die Innenausstattung. Sie entspricht dem Typ 300 SE. Unter der Motorhaube (rechts) geht es sehr knapp zu.



Bremsen in Kurven deutlich verbessert. Es wurde also bei der Schwierigkeit, hohen Komfort und hohe Fahrsicherheit zu verbinden, ein überzeugendes Resultat erreicht — ebenfalls mit Mitteln, die nicht gerade billig sind.

Die übrigen Eigenschaften entsprechen dem bei Daimler-Benz gewohnten Standard: Die — hier serienmäßige — Servolenkung macht das Auto trotz seiner Länge hervorragend handlich und manövrierbar, bei plötzlichen Richtungswechseln bleibt der 6,3 ebenso gutmütig wie seine kleineren Brüder, das Fahrverhalten in Kurven ist neutral, durch entsprechende Gasdosierung läßt sich eine leicht kontrollierbare Übersteuertendenz erzielen. Zu dieser beispielhaften Fahrsicherheit kommt die unfallsichere Struktur der Karosserie — inzwischen zum Vorbild für viele andere geworden, aber wohl kaum übertroffen.

So wenig es möglich ist, Autos wie den 6,3 zum europäischen Normalauto zu machen, so deutlich beweist er, daß der europäische Autokäufer mit seinen Anforderungen an Leistung, Fahrsicherheit und Komfort, die ihm wichtiger sind als Styling und jährliche Modellwechsel, auf einem richtigen und gangbaren Weg ist. Solche Spitzenautomobile bewahren uns vor der Gefahr, besser und schlechter nicht mehr unterscheiden zu können. Wenn sie auch nicht jeder kaufen kann — bauen sollte man sie auf jeden Fall.

RESULTATE

Karosserie

Gesamtlänge mit 5 m für europäische Verhältnisse gerade noch zumutbar, großer Innenraum für 5 Personen, besonders großer hinterer Knieaum durch Radstandsverlängerung, geräumiger Kofferraum, bequemer Einstieg, gute Sichtverhältnisse, sehr gute Gesamtqualität und Unfallsicherheit.

Ausstattung

Qualitativ hochwertige Ausstattung, wertvolle Polster- und Verkleidungsmaterialien, gute Heizung, ausreichende Belüftung, serienmäßig Zentralverriegelung und Iodscheinwerfer, auf Wunsch Klimaanlage und zahlreiche Zusatzausstattungen.

Bedienung

Funktionell gut durchdachte Schalter und Hebel, übersichtliche Instrumentierung, Getriebe-Wählhebel mit übersichtlicher Kulissenführung, unpraktische Stock-Handbremse.

Kraftübertragung

Serienmäßig automatisches Vierganggetriebe mit Strömungskupplung (kein Wandler), II. und III. Gang für Bergfahrt sperrbar, relativ enge Abstufung, ausreichend weiche Schaltvorgänge.

Motor

Durchzugskräftiger, niedrig drehender Achtzylindermotor, mechanisch leise, akustisch nicht optimal gedämpft, Benzineinspritzung mit gut funktionierender Regelung für unterschiedliche Betriebsbedingungen, saubere Ansprache auf Gaspedalbewegungen.

Fahrleistungen

Außergewöhnliches Beschleunigungsvermögen auch im mittleren und oberen Geschwindigkeitsbereich, daher risikolos hohe Fahrdurchschnitte möglich, 200 bis 210 km/h im Normalbetrieb leicht erreichbar, Spitze ca. 220 km/h.

Verbrauch

Bei voller Leistungsausnutzung Verbrauchswerte über 20 Liter/100 km, sonst 16 bis 20 Liter.

Fahreigenschaften

Neutrales Kurvenverhalten, gutmütige Reaktion auf plötzliche Richtungswechsel, guter Geradeauslauf bei hoher Geschwindigkeit, gute Stabilität beim Bremsen in Kurven.

Fahrkomfort

Relativ straffer Ablauf durch Hochgeschwindigkeitsreifen und harte Dämpfung bedingt, jedoch hervorragender Langstreckenkomfort in allen Geschwindigkeitsbereichen durch langhubige, exakt gedämpfte Luftfederung. Geringe Lauf- und Windgeräusche auch bei hoher Geschwindigkeit.

Lenkung

Sehr gute Handlichkeit und Manövrierbarkeit durch serienmäßige Servolenkung.

Bremsen

Innenbelüftete Scheibenbremsen mit gleichmäßiger Wirkung, auch bei hoher Geschwindigkeit leicht bedienbar. Nachlassende Wirkung bei sehr starker Beanspruchung, Leichtmetallfelgen mit Turbo-Bremsenkühlung vorgesehen.

Text: Reinhard Seiffert · Fotos: Julius Weitmann