

CLASSIC DRIVER



Mercedes-Benz 300 SEL 6.3

18. März 2003 | Classic Driver



Von letzterer Vor 35 Jahren, im März 1968, präsentierte Daimler-Benz auf dem Genfer Automobilsalon ein Automobil, das sich bei näherer Betrachtung als eine Kombination aus dem 1965 eingeführten Typ 300 SEL der Baureihe 109 und der Repräsentationslimousine des Typs 600 entpuppte. stammte der 6,3-Liter-V8-Motor samt Automatik-Getriebe, dessen 250 PS den neuen Typ gute 220 Stundenkilometer schnell machte und ihn in 7,4 Sekunden von Null auf 100 km/h beschleunigen ließ.

Mit diesen hochsportlichen Fahrleistungen wurde er zu einer der schnellsten Serienlimousinen der Welt, die sich auch mit schnellen Sportwagen wie dem Porsche 911 S oder dem Jaguar E-Type 4.2 messen konnte. Auf seine Leistung wies nur die dezente Ziffernkombination 6.3 auf der rechten Kofferraumdeckelseite hin, die von zahlreichen Kunden als „Wegfallposition“ geordert wurde.

Was diesen Wagen so interessant und für viele Käufer mit dem nötigen Kleingeld so begehrenswert machte – er kostete 1968 knapp 40 000 DM – waren seine Unauffälligkeit, sein Komfort und die ruhige Art und Weise, mit der er seine Passagiere zu fernen Zielen trug.

Die Rollbalg-Luftfederung mit Bremsnickabstützung des Basistyps 300 SEL fand auch im 6.3 entsprechend Verwendung. Sie sorgte für ein stabiles Fahrverhalten und hohen Komfort und beinhaltete zudem eine Niveauregulierung. Die Bremsanlage war der Urigewalt seines Triebwerkes angepasst und hatte vorne wie hinten innenbelüftete Scheiben.

Die Serienausstattung dieses dezenten Hochleistungswagens galt zur damaligen Zeit als ungewöhnlich komplett: Elektrische Fensterheber an allen Türen, Unterdruck-Zentralverriegelung,

Drehzahlmesser. Er hatte als erster Mercedes-Benz flachere und breitere Niederquerschnitts-Gürtelreifen der so genannten „Serie 70“. Die Frontansicht des 300 SEL 6.3 schmückten die erstmalig verwendeten Halogen-Doppelscheinwerfer, kombiniert mit Blinkern, Parkleuchten sowie zusätzlichen Weitstrahlern.



Dass sich dieser Wagen auch für sportliche Einsätze eignete, bewies einer seiner Schöpfer, Erich Waxenberger, als er im November 1968 das Sechs-Stunden-Rennen von Macao gewann. Der „Renntimm“ seines 6.3 bestand im Wegfall der Stoßstangen und des Chromschmuckes.

1971 gelang es der damals noch kleinen, auf Mercedes-Benz spezialisierten Tuningfirma AMG, aus einem auf 6,8 Liter aufgebohrten Motor, verbunden mit sehr effizienten Veredelungsmaßnahmen, eine Leistung von 428 PS herauszuholen. AMG schickte den Boliden, mit passenden Rennreifen bestückt, mutig in das 24-Stunden-Tourenwagenrennen von Spa-Francorchamps, an dessen Ende nur ein Werks-Ford Capri vor ihm lag.

Bei groß angelegten Leserumfragen renommierter Automobil-Fachzeitschriften in den USA belegte der 6.3 in der Kategorie Luxuswagen den ersten Platz vor Cadillac und Rolls-Royce, und wurde als „the greatest sedan in the world“ betitelt.

Die exklusive Hochleistungslimousine wurde bis September 1972 in 6.526 Exemplaren gebaut. Innerhalb der Nachfolge-Baureihe 116 war ein großvolumiges V8-Modell trotz des großen Markterfolgs des 6.3 zunächst nicht in Sicht, vor allem wegen der Ölkrise von 1973. Erst im Mai 1975 wurde mit dem 450 SEL 6.9 ein würdiger Nachfolger präsentiert, der an den Erfolg seines Vorgängers mühelos anknüpfen konnte.

Text & Fotos: DaimlerChrysler

<https://www.classicdriver.com/de/article/mercedes-benz-300-sel-63>

© Classic Driver. All rights reserved.