Big Business: Die 5 coolsten Langversionen aller Zeiten

Lead
Wenn der Platz und die Erscheinung einer normalen Limousine nicht mehr ausreicht, schlägt ihre Stunde. Gemeint sind die Extra-Large-Varianten von S-Klasse und Co, die soviel Platz bieten, dass Alleinfahrer sich schon fast vor dem Widerhall im Innern fürchten müssen.

Der Unterschied liegt bereits in der äußeren Erscheinung. Eine normale „L“-Version einer S-Klasse geht im Straßenbild unter, ein langer Siebener BMW fällt nur dem Kenner auf und den Audi V8 gab es erst gar nicht in der herkömmlich gestreckten Variante. Was also tun, wenn Platzbedarf und Status nach dem gewissen „Mehr“ verlangen? In den frühen 80er Jahren führte der Weg meist noch zu Tunern, die die Basismodelle zersägten und mehr oder minder elegant in die Länge zogen. Doch da die Umbauten häufig von bescheidener Qualität waren und das Geschäft mit der Länge höchst rentabel war, kümmerten sich die Hersteller seit den frühen 90ern selbst um das „große Geschäft“.

Mercedes-Benz S 600 Pullman: Big Business

Mercedes ließ dafür die S-Klasse des Typs W140 auf eine gigantische Größe von 6,21 Meter anwachsen. Als Pullmann, angelehnt an den Mercedes 600 der 60er Jahre, gab es den viertürigen Riesen aus Stuttgart wahlweise mit dem 5,0-Liter-V8 oder dem mächtigen V12. Sechs Plätze, vier davon in Vis-à-vis-Ausführung, machten den langen Schwaben zum Konferenzmobil der besonderen Art, der auf Wunsch auch beschusssicher zu haben war. Einen Listenpreis gab es zu keinem Zeitpunkt, da alle ausgelieferten Fahrzeuge stark individualisiert wurden.

BMW L7: Länge in Serie

Bei BMW hingegen lief der „L7“ getaufte Siebener mit langem Radstand im Serienprogramm und lag preislich bei 250.000 D-Mark. Mit 25 Zentimeter mehr Länge reiste es sich in dem knapp 900 Mal gebauten L7 äußerst komfortabel und entspannt.

Audi V8 Lang: Trotz Größe gescheitert

Von der Konkurrenzfähigkeit des eigenen Produktes überzeugt, versuchte sich auch Audi an einer Langversion des V8. Allerdings mit einer anderen Ausgangsposition, denn im serienmäßigen Audi V8 war das Platzangebot im Fond so bescheiden, dass die Langversion fast schon ein Muss war, wollte man zu viert in den Urlaub fahren. Doch offenbar hatten nur wenige V8-Fahrer den Wunsch, dies zu tun – oder ihnen war der lange V8, den es auch mit Schaltgetriebe gab, schlicht zu teuer. Rund 160.000 D-Mark betrug der Basispreis und kaum eines der 271 bei Steyr Puch in Handarbeit gefertigten Fahrzeuge wurde direkt vom Kunden bestellt, sondern erfuhr eine „Rabattaktion“ via Werkszulassung. Heute ist der lange V8 eine gesuchte Rarität, die wenn sie einmal angeboten wird, meist schnell vergriffen ist.

Bentley Brooklands LWB: Business as usual

Angesichts dieser außergewöhnlichen Umstände der deutschen Hersteller, ihre Oberklassemodelle Herrschaft tauglich zu trimmen, mag man bei Bentley nur irritiert den Kopf geschüttelt haben. Zwar hatte man mit dem Brooklands Long Wheel Base (Länge 5,38 Meter) keinen extra verlängerten Dreamliner im Sortiment, jedoch war das angesichts der opulenten Abmessungen des Bentley ohnehin nicht nötig. In ihm saß man bereits in der kurzen Version äußerst kommod, konnte die Füße dort abstellen, wo es gerade passte. In seiner „LWB“-Version musste die Bentley-Besatzung zwar auf zusätzliche Sitzplätze verzichten, doch genoss man in der flüsternden Kathedrale vermutlich ohnehin lieber den diskreten Charme trauter Zweisamkeit, sodass dieses Manko nicht ins Gewicht fiel.

Porsche 911 Langversion: Business unusual

Zu zweit reiste es sich auch bei der verlängerten Porsche 911 Studie am besten. Zwar war auch dessen Radstand zugunsten der Fondgäste verlängert worden, jedoch der Ein- und Ausstieg allenfalls Kindern auf Dauer zuzumuten. Zudem litt die Fahrdynamik derart unter der Verlängerung, das Porsche sich gegen eine Serienfertigung des verlängerten 911 entschied und es Mr. Dick aus den USA überließ, sein persönliches Einzelstück eines Porsche 911 mit einem um 50 Zentimeter verlängerten Radstand und vier Türen zu bauen. Dass der Wagen letztlich dank einer Sportomatic und mehr Gewicht reichlich an Agilität verloren haben dürfte, wird Dick auf den Strecken in den USA kaum gestört haben, denn Länge läuft eben vor allem auf langen Geraden besonders gut.

Fotos: Audi, Bentley, BMW, Mercedes-Benz, Porsche

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/big-business-die-5-coolsten-langversionen-aller-zeiten
© Classic Driver. All rights reserved.