

40 Jahre 600 und 35 Jahre 300 SEL 6.3

Das M-100-Treffen 2003 in Woxall, Pennsylvania



Helmut Schattenkirchner informiert über die Komforthydraulik

Das Lode Star Fest, das inzwischen schon legendäre Treffen von Jägern, Sammlern und Liebhabern der Mercedes-Wagen mit dem Big-Block-V8, ist immer wieder eine Reise wert. Das erste Treffen dieser Art fand 1998 bei Karl H. Middelhaue in Woxall, Pennsylvania statt. Auch in den Jahren 1999 und 2000 war Karls weitläufiges Anwesen der Veranstaltungsort. Nach weniger gut besuchten M-100-Festen in Portland, Oregon (2001) und in Cambria, Kalifornien (2002) entschlossen sich die Verantwortlichen erneut für Woxall als Veranstaltungsort. Wenn man an Woxall denkt, assoziiert man unwillkürlich M 100, denn hier befindet sich das Mercedes-Benz-600-Zentrum der USA! Aber auch Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 und Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 sind hier stets willkommen. Jeder möge da selbst entscheiden, auf welchem Typ der Schwerpunkt des Interesses liegen soll.

Uwe Schüler bei Messarbeiten am 600 Coupé

Hier trifft man alte Bekannte, auch aus Deutschland, die man zu Hause wegen der langen Anfahrtswege das ganze Jahr über nicht sieht. Immer

wieder sind auch neue Gesichter unter den Teilnehmern, weshalb sich leicht neue freundschaftliche Kontakte zwischen Gleichgesinnten anknüpfen lassen. Natürlich ist der 600 immer wieder ein spannendes Thema, welches sich in ganz unterschiedlichen Variationen zelebrieren lässt. Schließlich feiern wir das ganze Jahr 2003 über den 40. Geburtstag des großen Wagens mit dem Non-plus-Ultra-Charakter.

Eigentlich ist es verwunderlich – aber der Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 gehört heute immer noch – übrigens ebenso wie auch der 600 – zu den unterbewerteten Typen des renommierten Stuttgarter Hauses. Dem Wagen kommt automobilhistorisch eine herausragende Bedeutung zu. Schließlich war er zu seiner Produktionszeit nicht nur einer der schnellsten Viertürer weltweit, sondern er bekam seitens kompetenter Journalisten auch den Titel der besten Limousine in der Welt verliehen. Auch im Hinblick auf seine Position in der Firmengeschichte und seine Stellung in der hauseigenen Hierarchie ist der 300 SEL 6.3 an exponiertem Ort zu finden. Er war

der erste Nachkriegspersonenwagen von Daimler-Benz, der einen V8-Motor im zivilen Anzug trug. Mit dem 300 SEL 6.3 hatten die Untertürkheimer auch leistungsmäßig wieder Anschluss an die internationale Weltelite der Personenkraftwagen gefunden. Zu keiner Zeit eiferte der 6.3 ominösen amerikanischen Muscle-Cars nach. Diese typischen Mittelklassewagen mit großvolumigen Motoren waren Spielzeuge für zornige junge Leute. Der 6.3 spielte jedoch in einer wesentlich höher positionierten Liga. Er verkörperte während seiner Bauzeit und noch Jahre darüber hinaus einfach die ultimative Synthese von komfortablem Limousinenaufbau und extrem leistungsfähigem Motorenbau. Fritz B. Busch erläuterte dazu: „Aus dem verbissenen Marschierer (gemeint ist der 300 SEL mit Reihensechszylinder) wurde ein leichtfüßiger Olympionike, der die Fackel des Hauses so schnell davonträgt, dass ihm kaum ein Konkurrent zu folgen vermag. Kein Wunder, denn endlich einmal steht das Motorvolumen zum Karosserievolumen bei Daimler-Benz in einem



Karl Middelhaue am Motorenprüfstand

glücklichen Verhältnis“ (Stern, 11/68).

Auch im Hinblick auf die eleganten, individuellen Inneneinrichtungen hat der 6.3 eine ganze Menge zu bieten. Ob Velours oder Leder, Wurzel-, Palisander- oder Ahornholz – hier zeigt sich ein vornehmes Ambiente mit Wohlgefühlcharakter. Viele schöne Beispiele bestens gepflegter 6.3er waren in diesem Jahr in Woxall zu sehen. Nur mit der Technik, insbesondere mit der Maschine, hat so mancher unserer amerikanischen Freunde offensichtlich seine liebe Not. Dabei gibt es doch einige kompetente Spezialisten, die hier gerne weiterhelfen werden. Deshalb waren wohl auch die Intensivkurse, die Dipl.-Ing. Helmut Schattenkirchner an zwei Tagen in Woxall abhielt, so zahlreich besucht. Man bekam wertvolle Informationen zu den Themen Komforthydraulik (600), Luftfederung (600 und 300), Automatic (600 und 300) und natürlich zum M 100 selbst. Als Fazit daraus ist zu schließen, dass (fast) jede Fehlfunktion behoben werden kann. Nur sollte man, wenn man über kein ausreichendes Fachwissen verfügt, das Selberschrauben nicht favorisieren, sondern besser Rat und Tat von jenen Kollegen in Anspruch nehmen, die wirklich viel von der komplizierten Technik verstehen. Werner Beutel, der in Stuttgart lebende M-100-Experte schlechthin,



bezeichnet diesen großen V8 als ein mechanisches Kunstwerk! Da bleibt nichts hinzuzufügen. Wenn mancher also von der seidenweichen Laufkultur des M 100 schwärmt, von seiner Ruhe und von seiner Kraft, dann sollte man tunlichst das Schmunzeln unterdrücken. Denn seidenweiche und ruhige Arbeitsprozesse sind bei dem großen V8 möglich – es ist alles nur eine Frage der Einstellung – und natürlich auch eine Frage von Wartung und Pflege!

Während des ersten Tages der Veranstaltung in Woxall wurden, wie auch in den vorangegangenen Jahren, wieder zahlreiche Workshops

von Holzrestaurateuren, Verchromern und Autoelektrikern durchgeführt. Einen Höhepunkt bildete die Vorführung der computergesteuerten Einspritzanlage am M 100 auf einem Leistungsprüfstand. Dabei verhält es sich wie mit den Uhren aus der Schweiz, den mechanischen wohl gemerkt! Der Eine ist begeistert, der andere wendet sich mit Schrecken ab, je nachdem, ob man im M 100 eine kunstvoll gestaltete technische Antiquität oder eben nur einen Antrieb sieht, in dem noch viele schlummernde Kräfte stecken. Beides ist wohl legitim. Wer sich das Ausstellungsgelände einmal aus der Luft ansehen mochte, konnte sich im Korb eines Heißluftballons in die Höhe fahren lassen.

Am zweiten Tag machten sich viele Besucher in 600 oder 6.3 beziehungsweise 450 SEL 6.9 auf den Weg zur Rennstrecke auf, wo das Beschleunigungsvermögen der Wagen über die Viertelmeile in Form eines Wettbewerbes getestet werden sollte. Dieses sogenannte „Bracket Race“ ist ein auf gerader Strecke mit stehendem Start von einer gemeinsamen Linie aus durchgeführter Beschleunigungswettbewerb zwischen zwei Wagen. Die

600-Parade



Beschleunigungsrennen zwischen 6.3 und 6.9

40 Jahre 600 und 35 Jahre 300 SEL 6.3

Autos stellen sich paarweise vor einer Ampel auf, die aufgrund ihrer Form als Weihnachtsbaum bezeichnet wird. Im dem Moment, in dem die Wagen die Startlinie überfahren haben, registriert eine automatische Zählanlage, wie lange der jeweilige Konkurrent braucht, um die Ziellinie zu überfahren. Ebenso wird auch die erreichte Höchstgeschwindigkeit ermittelt. Hier wurde man diesmal der eher ungewöhnlichen Vorführung teilhaftig, einen Mercedes-Benz 600 bei seinem Beschleunigungsversuch über die Viertelmeile beobachten zu können.

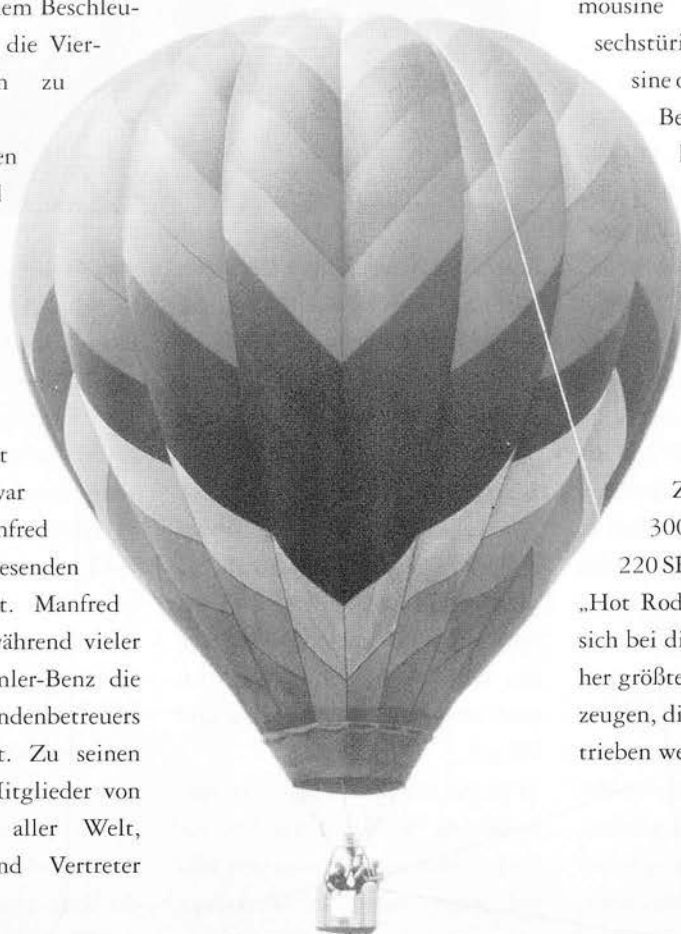
Die Abende nach den informativen und spannenden Tagesveranstaltungen wurden dann bei gemeinsamen Abendessen in attraktiven Restaurants verbracht. Höhepunkt des ersten Abends war ein Vortrag, den Manfred Pfander für die anwesenden M-100-Freunde hielt. Manfred Pfander bekleidete während vieler Berufsjahre bei Daimler-Benz die Position eines Kundenbetreuers ganz besonderer Art. Zu seinen Klienten gehörten Mitglieder von Königshäusern aus aller Welt, Staatspräsidenten und Vertreter

ausländischer Regierungen, Schauspieler, Entertainer, Sportler und Wirtschaftsmagnaten – also die VIP-Kunden des Hauses. Manfred Pfander besprach mit diesen deren teilweise sehr ausgefallenen Wünsche und übermittelte das Begehren nach Sonderausstattungen an die Abteilungen für Fahrzeugherstellung und Innengestaltung. Die dazu passenden Lichtbilder vermittelten so manche Überraschung. Hier

wurde wieder einmal der Lehrsatz bestätigt, dass bei Mercedes-Benz-Wagen fast alles möglich gemacht wurde (und immer noch wird), was eben technisch umsetzbar ist.

Am dritten Tag war man sehr intensiv mit der Bewertung der ausgestellten Fahrzeuge beschäftigt und später mit der Vergabe von Preisen. Zu besichtigen waren: 24 verschiedene 600-Limousinen, eine 600-Limousine mit Trennwand, eine sechstürige 600-Pullman-Limousine mit Trennwand, eine sechstürige 600-Pullman-Limousine ohne Trennwand, ein 600-Bestattungswagen (Unikat), ein 600-Coupé, eine 600-Pullman-Stretch-Limousine (60“), drei 600 SEL auf W-140-Chassis, ein SLC 600, sieben 450 SEL 6.9, 13 verschiedene 300 SEL 6.3, ein 300 SE 6.3 Cabriolet mit manuellem ZF-Fünfganggetriebe, ein 300 SE 6.3 Coupé sowie ein 220 SE Coupé mit 6.3-Motor als „Hot Rod“. Insgesamt handelte es sich bei diesem Treffen um die bisher größte Veranstaltung mit Fahrzeugen, die von einem M 100 angetrieben werden!

Michael Wiedmaier



Heißluftballon
über Woxall

