

50 JAHRE MERCEDES 450 SEL 6.9



→ Fakten

*Galt für nicht wenige als das beste Automobil seiner Zeit

*Top-Modell der S-Klasse-Baureihe 116

*Von Februar 1975 bis September 1980 sind 7.380 Exemplare produziert worden



→ Favoriten

TOP 1

LUXUS pur! Der Blick auf die Serienausstattung wird noch beeindruckender, wenn man berücksichtigt, dass wir hier von 1975 (!) sprechen: So lief jeder Sechsheuer mit Klimaanlage, Zentralverriegelung, Tempomat, elektrischen Fensterhebern, Scheinwerferreinigungsanlage, Velourspolstern und Automatiksicherheitsgurten an den Vorder- wie auch Rücksitzen vom Band. Die hinteren Passagiere konnten sich zudem an einem überaus üppigen Platzangebot erfreuen, denn das Top-Modell wurde nur als 100 Millimeter längerer „SEL“ ausgeliefert. Wer optional das damals noch extrem seltene Autotelefon Becker AT 160 S orderte, steigerte den 6.9-Basispreis von 69.930 DM (das war mehr als doppelt so viel, wie der Händler für das Einstiegsmodell 280 SE in Rechnung stellte) um zusätzliche 13.542 DM. Setzte damit aber auch das ultimative Ausrufezeichen!

TOP 2

Fahrer des Top-Modells einer Baureihe wollen den hervorgehobenen Status ihres fahrbaren Untersatzes entweder betonen oder im Sinne von **UNDERSTATEMENT** das Motto „mehr Sein als Schein“ ausleben. Mercedes ging beim 6.9 letzteren Weg, denn nur Details unterschieden ihn über den Typenschriftzug hinaus von den „normalen“ S-Klasse-Modellen: So hatte er unterhalb des Kühlers eine halbmondförmige Staubblende für einen höheren Luftdurchfluss zum Motor. Zudem stand er auf breiteren Reifen der Größe 215/70 VR 14 (zum Vergleich – die Sechszylinder fuhren lediglich mit Reifen der Dimension 185 HR 14 vor). Ein bis heute gängiges Unterscheidungsmerkmal betrifft die (Doppel-)Auspuffrohre, die beim Sechsheuer einen größeren Durchmesser hatten. Last but not least verfügte das Spitzenmodell noch über ein technisches Schmankerl bei der Federung: Eine Hydropneumatik mit hydraulischer Niveauregulierung.



TOP 3

Das Sahnestück des 450 SEL 6.9 ist zweifellos sein **MOTOR** M 100 E 69, der auf dem V8-Triebwerk des legendären Mercedes 600 (W 100) basierte. In der S-Klasse verfügte er über eine vergrößerte Zylinderbohrung, woraus stolze 6.834 Kubikzentimeter Hubraum resultierten. Beinahe aus einer anderen Welt waren (damals) auch die weiteren relevanten Daten: 286 PS und 550 Newtonmeter Drehmoment (das aus dem 450 SEL bekannte Dreigang-Automatikgetriebe wurde der höheren Leistung angepasst), 225 km/h Höchstgeschwindigkeit und eine Beschleunigung auf Landstraßentempo in nur 7,4 Sekunden. Diese Fahrleistungswerte übertrafen Mitte der 1970er-Jahre lediglich gut motorisierte Sportwagen ...

→ Fazit

Der Rückblick auf die 1970er-Jahre führt mir eine Zeit vor Augen, in der man seinen Status noch bevorzugt über sein Auto definierte. So fuhr zum Beispiel mein Zahnarzt einen Mercedes 280 SE in grün-metallic. Für Normalverdiener war eine S-Klasse dagegen weiter entfernt als die Erde vom Mond (außer man überfiel eine Bank ...). Der 6.9 war das Nonplusultra, denn er stellte das i-Tüpfelchen auf die ohnehin schon sehr begehrten S-Klasse dar: Das Modell für die oberen Zehntausend, von denen immerhin 7.380 auch zugegriffen. Was machte ihn so einzigartig? Mit dem imposanten 6,9-Liter-Motor setzte er dem vermeintlich eh schon besten Auto der Welt noch die Krone auf. Damit erzielte die komfortable Reiselimousine Fahrleistungen auf bestem Sportwagen-Niveau. Ohne Frage eine höchst reizvolle Kombination, vergleichbar mit der heutigen AMG S-Klasse? Klares nein, denn Im Sechsnemer genoss das Understatement höchste Priorität: Rundum-Spoiler oder eine Vierrohr-Auspuffanlage mit bollerndem Sound wären bei ihm undenkbar gewesen. Genau das machte ihn aber zum perfekten Automobil für Industrie-Bosse, gekrönte Häupter und A-Promis!



(Alle Bilder: Mercedes)