



## Die ungleichen Brüder

78

Markus Fortmeier

Als Daimler nach mehrfacher Verschiebung im März 1991 endlich seine neue S-Klasse präsentiert, sind die Erwartungen auf allen Seiten riesengroß. Schließlich hat „der Neue“ eine gewaltige Hypothek zu tragen: Er muss mit dem W 126 die bis dato erfolgreichste S-Klasse aller Zeiten beerben und soll zugleich der Konkurrenz (BMW war mit dem ersten Nachkriegs-Zwölfzylinder kurzzeitig das Maß der Dinge) und dem Rest der Welt deutlich machen, wer hier das beste Auto der Welt baut! So heißt es seinerzeit im Mercedes-Benz O-Ton auch vollmundig: „Eine S-Klasse kann nur von einer neuen S-Klasse übertroffen werden“. Dass diese klare Konzernvorgabe, zusätzlich noch verstärkt durch falsch eingeschätzten Zeitgeist nach der Euphorie aus Wiedervereinigung und gewohnten Konjunkturboom, im Ergebnis schließlich ein wenig ausuferte und deshalb die Karosserie ein bisschen zu groß, zu massig und zu schwer geraten ließ, hat sich heute – 29 Jahre später – längst relativiert. Und gerade so ingeniöse, wenn auch wenig praktische Gimmicks wie beispielsweise der per Schalter in der Mittelkonsole elektrisch zu verstellende Innenspiegel oder die einst häufig verspotteten Peilstäbe sind es, die heute unter Fans dieser Baureihe extrem gefeiert werden. Fahrkomfort, Verarbeitungsqualität und die spielerische Leichtigkeit, mit der die mehr als 2,2 Tonnen Masse von den 300 kW bzw. 408 PS des Topmodells beschleunigt werden, sind selbst heute noch imposant.

Nun ist unser Millionär aber bekanntermaßen kein 600 SE V12, sondern „nur“ ein 300 SE R6. Und obwohl für eine da-

malige Einstiegs-S-Klasse recht üppig ausgestattet und mit rund 120 000 DM auch seinerzeit schon äußerst kostspielig, ist es schier unglaublich, wie leicht sich beim W 140 Zylinderzahl, Hubraum und Kaufpreis annähernd verdoppeln ließen. Die Liste der aufpreispflichtigen Sonder-Ausstattungen (SA) und Sonder-Kundenwünsche (KW) schien unendlich lang zu sein. Der in diesem Zusammenhang im Volksmund sehr gerne verwendete Begriff der „absoluten Vollausrüstung“ ist daher in der Regel nicht korrekt. Dafür gab es bei der S-Klasse viel zu viele individuelle Ausstattungsmöglichkeiten, die sich mitunter auch gegenseitig ausgeschlossen haben. Auf dem letzten Jahrestreffen in Hameln stand auf dem Besucherparkplatz unweit unseres Millionärs jedoch ein W 140, der dieser Bezeichnung nahezu gerecht wurde!

Auf den ersten Blick unterschieden sich die zwei „Dicken“ zunächst nur minimal. Beide in der gleichen, unaufgeregten Ausstattungskombination 199/261 (blauschwarzer Lack/schwarzes Leder) und durch Wegfall der Typbezeichnung eher unauffällig, fielen einem äußerlich zunächst nur die verschiedenen Räder auf: einfache Stahlfelgen mit Radzierblenden hier, geschmiedete und polierte 8-Loch-Alus dort. Da beide recht frühe Modelle, hatte dieser 600er als Erkennungsmerkmal auch noch nicht den später ausschließlich dem V12 vorbehaltenen Lamellenkühlergrill. Und dass es sich bei diesem Prachtstück um die Langversion handelte, fällt sicherlich auch nur Kennern dieser Baureihe sofort ins Auge. Allerdings ließ mich das CC-Emblem am Plakettengrill sofort neugierig



## Der W-140-Vergleich: 300 SE „Millionär“ gegen 600 SEL „Konsul“

### OPTIK:

Hier sind die Unterschiede nachweislich am geringsten. Identische Frontansicht, gleiches Heckdesign und die etwas elegantere Seitenlinie bei der Langversion. Wäre der Millionär ein 300 SEL und hätte der Erstbesitzer die optionalen 8-Loch-Alufelgen gewählt, der kleine wäre äußerlich vom großen Bruder quasi nicht zu unterscheiden.

» Urteil: **unentschieden**

**Millionär 1 Punkt : Konsul 1 Punkt**

### FAHRER- UND BEIFAHREPLATZ:

Zunächst auch hier nur wenige Unterschiede: fein perforiertes und äußerst robustes Leder im Y-Design, welches sowohl nach über 470 000 Kilometern beim 600er als auch nach rund 970 000 beim 300er noch erstaunlich frisch aussieht. Im Detail hat der V12 jedoch eine elektrische Sitzverstellung mit Memory, orthopädische Sitzlehnen und verstärkte Sitzkissen. Im Millionär erfreuen wir uns immerhin über die vielen, wenn auch mechanischen Verstellmöglichkeiten für eine nahezu perfekte – und bei Bedarf auch elektrisch beheizte – Sitzposition.

» Urteil: **leichtes Plus für den 600er**

**Millionär 1,5 Punkte : Konsul 2 Punkte**

werden. Und der Standard-Halter im rechten Vorderkotflügel machte es nun erst richtig spannend ...

Wir kamen mit dem Besitzer ins Gespräch und er drückte bereitwillig und mit Recht auch ein wenig stolz auf den Knopf der klobigen und noch mit dem guten alten Posthorn der Deutschen Bundespost versehenen Funkfernbedienung. Sobald man nun die Türen öffnete, wurden die enormen Unterschiede der beiden Fahrzeuge auch für Laien sofort erkennbar. Wohin man auch blickte, es wimmelte nur so von optionalen Kundenwünschen. Für mich als W-140-Fan und bekennenden „SA-Liebhaber“ das reinste Eldorado. Weil es auf einem Jahrestreffen aber einfach nicht ausreichend Möglichkeit gibt, diese alle zu erforschen, habe ich Christian, dem äußerst netten Besitzer des „Konsul-140er“, ein paar Monate später daheim einen Besuch abgestattet, um mit ihm das Einstiegs- und das Spitzenmodell dieser Baureihe einmal ausgiebig miteinander zu vergleichen ...





**ARMATURENTAFEL:**

Laut Datenkarte ist unser Fahrzeug eines der allerletzt produzierten W 140 ohne Airbags. Ab September 1991 gehörte der Fahrer-Airbag laut Werkshistorie zur Serienausstattung – der Millionär verließ am 9. September die Fertigungshalle. Der Beifahrer-Airbag blieb zunächst noch optional, bevor ab Herbst 1992 auch dieser zum Serienumfang gehörte. Deshalb fällt bei unserem Vergleich nicht nur das andere Lenkrad, sondern erst recht das wohl größte Handschuhfach der Pkw-Geschichte ins Auge. Öffnet man noch die Klappe oberhalb der Lüftungsgitter, so befindet sich hier bei Christians 600er die Digitalanzeige des Reiserechners. Ein seltenes und deshalb heute äußerst begehrtes Extra. Wir begnügen uns damit, unsere Sonnenbrillen dort perfekt unterbringen zu können.

» Urteil: klarer Vorteil für den 600er  
**Millionär 1,5 Punkte : Konsul 3 Punkte**

**MITTELKONSOLE:**

Die Intarsien sind bei beiden Fahrzeugen in Holzausführung Wurzelnuss gefertigt (300 = SA / 600 = Serie). Allerdings sind beim „Konsul“ doch wesentlich mehr Knöpfchen vorhanden als beim „Millionär“. Neben gemeinsamen Schaltern für Heckscheibenheizung, Heckkopfstützen, Aktivkohlefilter, Warnblinker, Klimaautomatik, Becker-Radio und Sitzheizung findet man im oberen Teil der Mittelkonsole bei Christian noch den Schalter für die Türverriegelung (der sitzt bei uns noch in der Fahrertür), die Vorwähluhr der Standheizung und den ASR-Schneeketten-Schalter. Fehlt also lediglich eine Option: der Schalter für die Verstellung des adaptiven Dämpfungssystems (ADS). Im unteren Bereich der Mittelkonsole folgen der Drehschalter für das Anklappen und die Verstellung der Spiegel (bei uns allerdings ohne elektrischen Innenspiegel), 4x elektrische Fensterheber, Lautsprecher-Überblendregler, elektrisches Heckrollo, Alarmanlage und das Bedienfeld für den eingangs erwähnten Reiserechner. Da gibt es bei uns doch einige Quadratzentimeter mehr an Holz-Freifläche. Im weiteren Verlauf folgen die Armauflage mit integriertem Telefon (bei uns nachträglich vorne eingebaut) und darunter ein Ablagefach mit abschließbarer Wurzelnussjalousie. Der 300er muss sich an dieser Stelle mit einem einfachen offenen Fach begnügen.

» Urteil: auch hier klarer Punktsieg für den 600er  
**Millionär 1,5 Punkte : Konsul 4 Punkte**

## FONDBEREICH:

Hier wird es nun richtig spektakulär. Denn im hinteren Abteil wirft dieser 600 SEL mit Annehmlichkeiten und Sonderausstattungen nur so um sich. Öffnet man eine hintere Tür, so fallen einem direkt die schön gerafften Gardinen auf. Nimmt man danach auf den gemütlichen Sesseln der Einzelsitzanlage Platz, so lässt sich durch zigfache Verstellmöglichkeiten nicht nur die ideale Sitzposition finden. Man kann für mehr Beinfreiheit auf Langstrecken sogar noch den Beifahrersitz elektrisch ganz nach vorne fahren.

Fast schon überflüssig zu erwähnen, dass auch die hinteren Sitze verstärkt, orthopädisch einstellbar und selbstverständlich elektrisch beheizbar sind. Möchtet ihr während der Fahrt vielleicht lesen? Kein Problem! Neben den Leseleuchten in der C-Säule und den aus dem Dachhimmel ausklappbaren und beleuchteten Make-up-Spiegeln sorgen bei Herrn Konsul auch noch die kardanischen Deckenleuchten für beste, blendfreie Sicht. Und solltet ihr unterwegs arbeiten wollen, so lässt sich auch das äußerst bequem erledigen: einfach den Wurzelholz-Klapptisch elektrisch aus der Rückenlehne des Vordersitzes ausfahren; der Telefonhörer sitzt bei Gesprächsbedarf griffbereit in der Auflage der Mittelarmlehne. Und falls die Musik aus dem Becker Mexico und dem optional an Bord befindlichen Bose-Soundsystem zu laut oder aufdringlich sein sollte, so lässt sich dies vom Fond aus über die Fernbedienung selbstverständlich regulieren. Die Unterschriften auf wichtigen Dokumenten dulden keinen Aufschub mehr? Dann diese bitte vom Büro aus einfach an die bekannte Nummer senden und das zwischen den Einzelsitzen befindliche Roadfax „Possio“ spuckt sie Sekunden später gut leserlich aus – wo immer man sich auch gerade befindet!

Das Roadfax war aber nicht nur als Faxgerät ausgelegt, es diente auch als Drucker, Kopierer und Scanner. So ließen sich handgeschriebene Dinge ganz einfach ins Büro übermitteln oder über das Fax empfangen – quasi ein Vorläufer der eMail. Wahnsinn! Bitte nicht vergessen: Wir sprechen hier von einem fast 30 Jahre alten Fahrzeug! Habe ich noch etwas vergessen?

Ach ja: Solltet ihr nach einem anstrengenden Tag das Bedürfnis haben, euch ein wenig auszuruhen, oder vielleicht etwas mehr Privatsphäre benötigen, dann einfach die seitlichen Vorhänge und das Heckrollo elektrisch zufahren und schon wird es (noch) gemütlich(er).

» Urteil: ganz klarer Punkt für das rollende Büro  
Millionär 1,5 Punkte : Konsul 5 Punkte





**MOTOR UND ANTRIEB:**

3,2 Liter Hubraum mit einer Leistung von 231 PS und einem Drehmoment von 310 Nm im Reihensechszylinder klingen erst einmal ganz ordentlich. Und auch wenn viele den M104 verteufeln – ich mag seine Charakteristik und vor allem den tollen Sechszylinderklang sehr. Gegenüber stehen uns 6,0 Liter Hubraum mit rund 400 PS und dem Drehmoment einer Dampflok (= 580 Nm). Den nachhaltigsten Eindruck hinterlässt der M120-V12 aber nicht etwa durch seine reine Leistung, sondern durch die Art und Weise, wie er diese abgibt: eine bis dato ungekannte Geschmeidigkeit und Laufruhe, gepaart mit einem einzigartigen samtweichen und bei Bedarf kraftvolle Überlegenheit vermittelnden Sound. Moderne Vierventiltechnik, Automatikgetriebe und Tempomat besitzen beide. Trotzdem kann der Punkt in dieser Wertung nur an den 600 SEL gehen!

» Urteil: ohne Frage, es geht nichts über den V12  
 Millionär 1,5 Punkte : Konsul 6 Punkte

**FAHREIGENSCHAFTEN:**

Rein auf dem Papier betrachtet spricht natürlich alles für den wunderbar geschmeidigen Zwölfzylinder. Egal ob bei Zylinderzahl, Hubraum oder Drehmoment – er kann gegenüber dem 300er fast überall doppelt so hohe Werte liefern. Aber macht sich diese Dominanz auch subjektiv bemerkbar? Um das zu erfahren, überließ mir Christian netterweise den Schlüssel seines Luxusgefährtes. Bei einer ausgiebigen Proberunde durch die Lipper Berge konnte ich wieder einmal feststellen (ich habe ja das Glück, seit vielen Jahren auch den S 600 L meines lieben Freundes Frank hin und wieder bewegen zu dürfen), dass die Fahrleistungen auch heute noch absolut beeindruckend sind. Beschleunigung und Antritt beim Überholen suchen da ihresgleichen. Aber braucht man das zwingend? Sitzposition, gediegenes Ambiente, Abrollgeräusch und Federung sind beim „halben Zwölfzylinder“ nicht wirklich schlechter. Um das bestätigt zu bekommen, tauschten wir nun die Fahrzeuge und Christian sollte zum Vergleich den Millionär erfahren. Auf fast gleicher Strecke war er zu meiner Freude absolut angenehm überrascht davon, wie souverän ein Automobil bei ordentlicher Pflege auch nach fast einer Million Kilometer noch fährt. Selbst über die Fahrleistungen meinte er anerkennend, dass es mehr eigentlich nicht bräuchte, um gelassen vorwärtszukommen. Und die niedrigeren Kosten in Verbrauch und Unterhalt sprechen sicher auch eher für den Kleinen ...

» Urteil: ein augenzwinkerndes Unentschieden  
 Millionär 2,5 Punkte : Konsul 7 Punkte

### KOSTEN/ERSATZTEILVERSORGUNG:

Hier ist es wie fast immer im Leben: Wer das Besondere möchte, muss auch entsprechend mehr dafür bezahlen. Nicht nur im Anschaffungspreis, auch bei Versicherung, Kfz-Steuer oder dem Benzinverbrauch kostet beim Spitzenmodell halt alles entsprechend mehr. Luxus hat eben seinen Preis! Die Ersatzteilversorgung ist durch Daimler in den wichtigsten Bereichen zwar noch gesichert, bei weniger gebräuchlichen Teilen und gewissen Ausstattungskomponenten wird es aber auch hier schon langsam eng. Des Öfteren musste ich am Teile-Tresen hören: „Sorry, leider nicht mehr lieferbar!“ Und grundsätzlich gilt: Mercedes berechnet bei den Ersatzteilen für das Top-Modell auch gerne einen Top-Zuschlag.

**Urteil: Bei den Kosten punktet klar der Kleinere  
Millionär 3,5 Punkte : Konsul 7 Punkte**

### HISTORIE:

Interessanterweise befanden sich beide Fahrzeuge sehr, sehr lange in nur einer Hand. Das eine im Besitz eines Blumenhändlers, das andere im Vorbesitz eines Honorarkonsuls. Was nun bedeutender ist, mag jeder selbst beurteilen. Eines aber ist gewiss: Gut behandelt haben die beiden Herren ihre S-Klassen unbestritten, denn sie wurden ausnahmslos in Mercedes-Benz-Werkstätten gepflegt. Eine lückenlose Wartungsdokumentation existiert von beiden Modellen. Der eine punktet mit seiner sagenhaften Laufleistung und der andere mit seiner unglaublich reichhaltigen Ausstattung. Für beide aber spricht die einzigartige – später leider oftmals vermisste – „Mercedes-Benz-Qualität“!

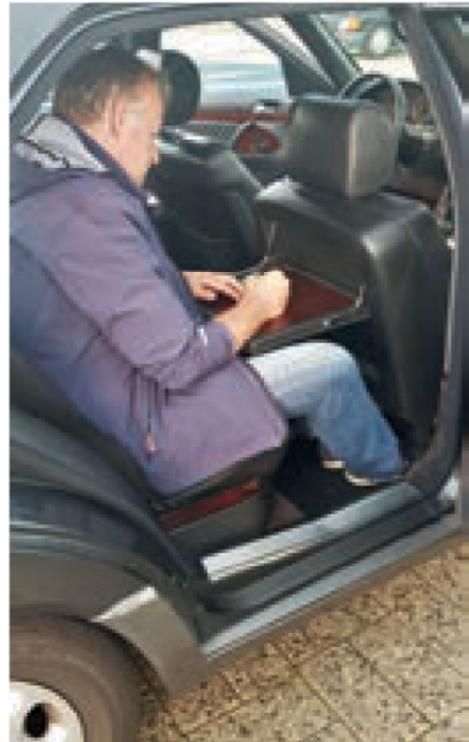
**» Urteil: ein sehr sympathisches Unentschieden  
Millionär 4,5 Punkte : Konsul 8 Punkte**



### FAZIT:

Fahrverhalten und Verarbeitungsqualität sind bei allen W 140 vorbildlich hochwertig. Auch nach vielen Jahren und noch mehr Kilometern klappert oder knarzt hier gar nichts. Unsere beiden Testkandidaten sind mit Klimatisierungsautomatik, Isolierverglasung, Komfortschließung, Automatik mit Tempomat, Lederpolstern und Schiebedach (im 600 SEL sogar schon in Glasausführung) absolut „Oberklasse-würdig“ ausgestattet. Die zum genüsslichen Dahingleiten benötigten Fahrleistungen des 300 SE reichen absolut aus. Man fühlt sich mit ihm zu keiner Zeit untermotorisiert, wenngleich es zugegebenermaßen irre Spaß macht, hin und wieder die im Überfluss zur Verfügung stehende Leistung des 600 SEL abzurufen. Deshalb gewinnt unseren nicht ganz so ernst zu nehmenden Vergleich am Ende auch souverän der V12. Und zwar mit annähernd doppelter Punktzahl. Passt doch irgendwie ... Ich bin froh und glücklich darüber, dass ich Gelegenheit dazu habe, hin und wieder beide Modelle fahren zu dürfen. Müsste ich mich für nur einen W 140 entscheiden, so wäre die Ideallösung aus Leistung und Kosten wohl eine Langversion mit M119-V8.

*PS: Ich konnte Christian im Übrigen nicht nur davon überzeugen, unserem Regionalstammtisch beizutreten. Er hat direkt Nägel mit Köpfen gemacht und ist nun auch MBIG-Mitglied. Ihr werdet daher vielleicht selbst einmal in den Genuss kommen, diese wunderbare Luxus-Limousine zu sehen.*



Fahrzeugdaten und Preise (in DM) 1991/92:

**300 SE „Millionär“ (W 140):**  
**Limousine kurz, R6-Zylinder, 3198 ccm,**  
**170 kW/231 PS, 971 000 km**

<b>Grundpreis:</b>		<b>87 894,00</b>
Aktivkohlefilter	306	883,50
Anhängekupplung abnehmbar	550	1704,30
Armlehne klappbar vorne	303	330,60
Einbausatz für Autotelefon	310	387,60
Getriebe automatisch 4-Gang	420	3294,60
Holzastführung Wurzelnuss	731	552,90
Klimatisierungsautomatik	581	5990,70
Leseleuchten im Fond	877	296,40
Metallic-Lackierung	199	1881,00
Parameterlenkung	213	433,20
Polsterung Leder	261	3716,40
Radio Becker		
Mexico 2000 RDS	752	3180,60
Radio-Hecklautsprecher mit Überblendregler	812	410,40
Scheinwerferwischeranlage	600	718,20
Schiebe-Hebe-Dach elektrisch	412	2302,80
Servoschließung für Türen und Heckdeckel	883	1151,40
Sitzheizung elektrisch Vordersitze	873	1020,30
Tempomat	440	735,30
Wärmedämmendes Glas rundum	592	815,10

**Kaufpreis ab Werk (inkl. 14 % MwSt.) 117 699,30**

Zusätzlich eingebaute Extras:

Autotelefon Nokia 6081 inkl. Freisprecheinrichtung und Einbau	4850,00
Alarmanlage Bosch Blectronik inkl. Einbau	950,00
Funkfernbedienung	ca. 200,00

**Endpreis 1991/92 123 699,30**

**600 SEL „Konsul“ (V 140):**  
**Limousine lang, V12-Zylinder, 5991 ccm,**  
**300 kW / 408 PS, 478 000 km**

<b>Grundpreis:</b>		<b>204 231,00</b>
Arbeitsleuchte kardanisch links + rechts	878	1305,80
Autotelefon in Armlehne	325+326	7866,00
Heckantenne für Autotelefon C-Netz	310	387,60
Einbruch-Diebstahl-Warnanlage	551	1288,20
EDW Innenraumabsicherung	882	679,80
Feuerlöscher montiert an Fahrersitz	682	205,20
Fond-Einzelsitzanlage elektr. verstellbar	224	6110,40
Getriebe automatisch 4-Gang	420	ohne Mehrpreis
Heckdeckelzusatzsicherung	884	200,10
Klapptisch elektr. an Fahrerlehne rechts	KW 5985	7995,60
Leichtmetallräder 8-Loch	652	997,50
Metallic-Lackierung	199	ohne Mehrpreis
Multikonturlehne Fondsitze	288	895,40
Polsterung Leder	261	ohne Mehrpreis
Radio Becker Mexico 2000 RDS	752	ohne Mehrpreis
Radio-Fernbedienung	816	205,20
Radio-Sound-System	810	2074,80
Radio CD-Wechsler im Kofferraum	819	1824,00
Reiserechner	245	1339,50
Rollo elektrisch für Heckfenster	540	741,00
Schiebe-Hebe-Dach elektr. in Glasausführung	414	387,60
Schließanlage mit IR-Fernbedienung	880	1117,20
Servoschließung für Türen und Heckdeckel	883	ohne Mehrpreis
Sitz orthopädisch Fahrer	404	649,80
Sitz orthopädisch Beifahrer	405	649,80
Sitze orthopädisch im Fond	406	1299,60
Sitze VL und VR verstärkt	563	125,40
Sitz VR vom Fond aus verstellbar	247	296,40
Sitzheizung elektrisch Vordersitze	873	1048,80
Sitzheizung elektrisch Fondsitze	872	1048,80
Standartenhalterung vorne rechts	903	k. A.
Standartenstange	948	k. A.
Standheizung	228	3089,40
Standheizung-Fernbedienung	230	1516,20
Telefax-Anlage in Konsole zwischen Fond-einzelsitzen	871	5595,30
Typkennzeichen auf Heckdeckel – Wegfall	260	ohne Mehrpreis
Typkennzeichen V12 – Wegfall	261	ohne Mehrpreis
Typkennzeichen auf Handschuhfach – Wegfall	269	ohne Mehrpreis
Wärmedämmendes Glas rundum	592	ohne Mehrpreis
Vordersitz elektr. verstellbar links mit Memory	241	ohne Mehrpreis
Vordersitz elektr. verstellbar rechts mit Memory	242	ohne Mehrpreis
Vorhang an Fondtüren links und rechts	295	1231,20

**Kaufpreis ab Werk (inkl. 14 % MwSt.) 256 402,60**

Quellen: MB-Preislisten Nr. 61 + 63, sowie Sonderpreisliste Kundenwunsch  
 Alle Angaben ohne Gewähr  
 Text und Bilder: Markus Fortmeier