

KANZLERBUNGALOW

HAUS MIT GESCHICHTE

Kohl hasste den Flachbau am Rhein, Nachfolger Schröder zog erst gar nicht ein. Die schlichte Architektur stammt aus dem gleichen Jahr wie der 600

MACHT- ZENTRALE

1963 wurde der Mercedes 600 zum Botschafter der Bundesrepublik. Prestigestark, aber protzfrei, ist er auch 60 Jahre später noch ein Star auf dem internationalen Parkett. Anlässlich des Jubiläums reisen wir mit einem Pullman aus der alten Hauptstadt Bonn zum Bodensee

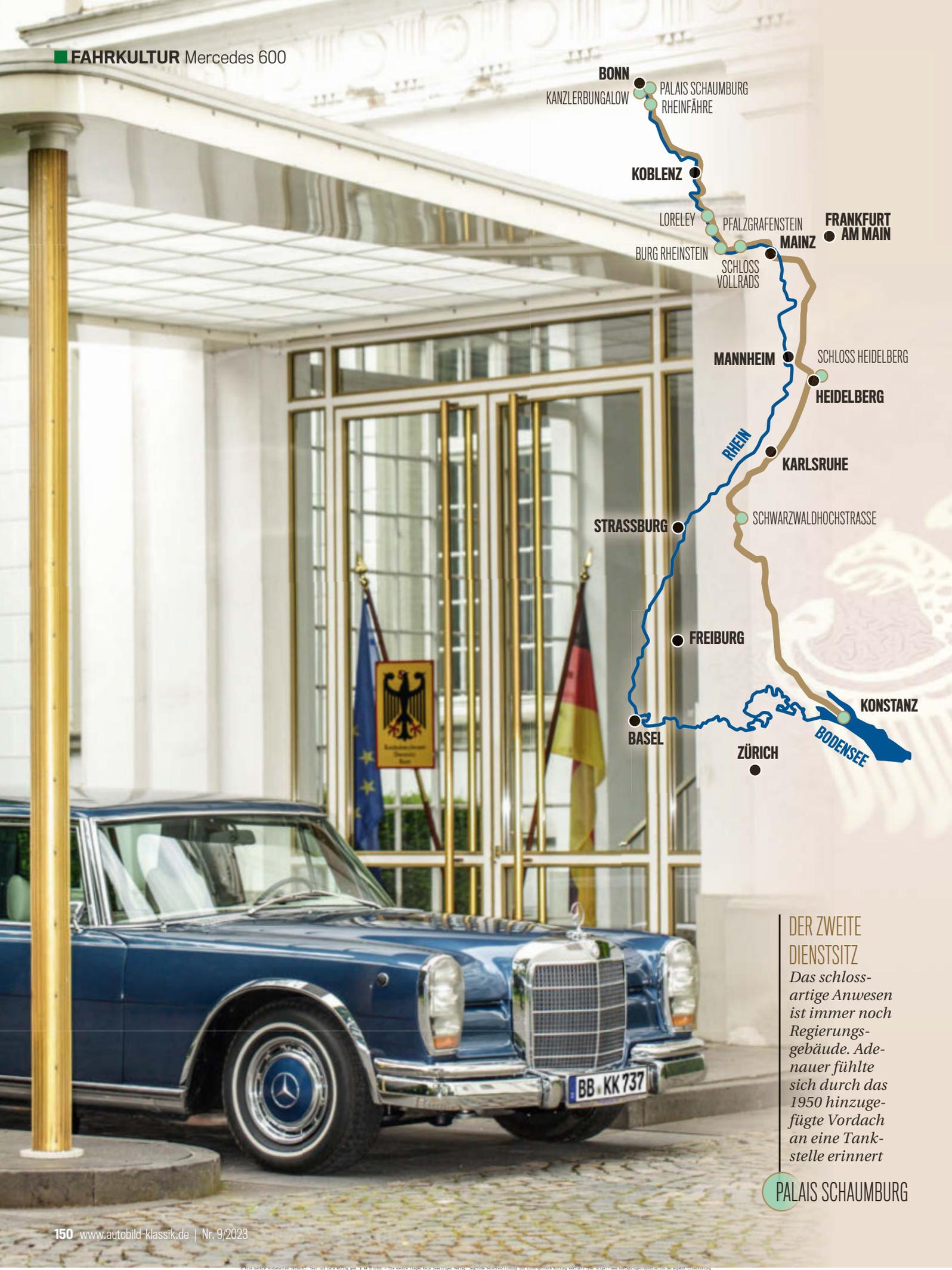
| **Text** Martin Puthz **Fotos** Sven Krieger |



BEI KANZLERS wohnte man bescheiden. Der Pool im Innenhof des Bonner Bungalows – für Helmut Kohl, der hier bis 1999 residierte (und das Bauwerk hasste), war er kaum mehr als eine Badewanne. Auch die Teeküche, die Loki Schmidt Mitte der Siebziger zwischen Privat- und Repräsentationsräumen einbauen ließ, wirkt nicht viel größer als das Barfach des Mercedes 600, mit dem wir draußen vorgefahren sind.

FOTOS: SVEN KRIEBER, PICTURE ALLIANCE/DPA

>>



**DER ZWEITE
DIENSTSITZ**
*Das schloss-
artige Anwesen
ist immer noch
Regierungs-
gebäude. Ade-
nauer fühlte
sich durch das
1950 hinzuge-
fügte Vordach
an eine Tank-
stelle erinnert*

PALAIS SCHAUMBURG

» Die alte Bundesrepublik vermied Verschwendung. Auch bei Autos: Statt auf Steuerzahlers Kosten teure Staatskarossen anzuschaffen, liebte sich das Kanzleramt die Wagen inklusive Fahrer bei Mercedes aus. 1965 etwa, als die Queen zu Besuch kam und mit Kurt Georg Kiesinger, damals noch baden-württembergischer Ministerpräsident, durch Stuttgart tourte, während ihr Gemahl Prinz Philip hinterdreinrollte und beim Anblick der Prachtbauten am Schlossplatz taktlos fragte: „Ist das eigentlich schon alles bezahlt?“

Der Kanzlerbungalow, der nach Voranmeldung im Haus der Geschichte besichtigt werden kann, kostete 1963 zwei Millionen Mark. Hätte Adenauer damals noch etwas zu sagen gehabt, wäre Architekt Sep Ruf allerdings leer ausgegangen und zehn Jahre ins Zuchthaus gewandert. Auch die Vorfahrt zum einen Steinwurf weit entfernten Palais Schaumburg missfiel dem „Alten“, weil ihn das nachträglich hinzugefügte Dach an eine Tankstelle erinnerte.

Zapfsäulen lernt viele kennen, wer 600 fährt. 20 Liter schlürft die sechsstürige Limousine auf 100 Kilometer aus dem Tank. Aber das wird kaum einen Käufer geschmerzt haben, schließlich verfügten nicht wenige von ihnen über eigene Ölquellen. Für die norddeutsche Gräfin und den Gründer einer Privatklinik, die unseren Fotowagen 1978 orderten, galt das zwar nicht. Dennoch dürfte das Paar die Spritrechnungen aus der Portokasse bezahlt haben. Der Adel ist in der Bonner Republik noch nicht verarmt, und auch die Ärzteschaft geht noch am Äskulap- und nicht am Bettelstab.

171 920 Mark kostet der lange 600er damals, 20-mal so viel wie ein Käfer, der noch als Neuwagen im Schauraum steht, als Udo Jürgens (ebenfalls 600-Eigner) „Buenos Dias Argentina“ singt und sich die deutsche Fußball-Nationalmannschaft in Córdoba gegen Österreich blamiert.

Als Mercedes im September 1963 auf der IAA in Frankfurt erstmals den 600 zeigt, ist die Konkurrenz blamiert, und zwar so richtig. Ausgestattet mit dem Freibrief des Vorstands, ohne Rücksicht auf »

RHEINFÄHRE

ADENAUERS DIENSTWEG

Die Fähre von Niederdollendorf nach Bad Godesberg nutzte Adenauer für die tägliche Fahrt ins Büro. Er überquerte den Rhein jedoch im kleineren 300er



LORELEY

MÄRCHEN AUS ALTEN ZEITEN

Pause am Fuß des sagenumwobenen Felsens. Wir hören aber nur das Rauschen des Rheins, nicht den verlockenden Gesang der blonden Zauberin

PFALZGRAFENSTEIN

ZOLLBURG IM RHEIN

Seit dem 14. Jahrhundert kassierten die Pfalzgrafen in Kaub vorbeifahrende Schiffe ab. Nach 1865 war das Kastell im Fluss nur noch Signalstation



FOTOS: SVEN KREGER (4), PICTURE ALLIANCE/DPA

BURG RHEINSTEIN

ROMANTIK
AM RHEIN

Bei Assmannshausen blickt Burg Rheinstein auf den deutschesten aller Ströme – und eine der weltbesten Spätburgunder-Lagen am anderen Ufer



FOTOS: SVEN KREBER (3), PICTURE ALLIANCE/DPA



» Verluste eine „Repräsentationslimousine internationalen Zuschnitts“ zu entwickeln, hatten die Daimler-Ingenieure alles eingebaut, was gut und teuer war.

Zu teuer am Ende. Kommerziell war der 600er ein Flop. 3000 Stück sollten pro Jahr entstehen. Doch es wurden nur 2677 – in 17 Jahren. 429 davon lieferten die Stuttgarter als lange „Pullmänner“ aus, benannt nach George Mortimer Pullman, der im 19. Jahrhundert luxuriöse Schlafabteile für die Eisenbahn entworfen hatte.

An der Rheinfähre in Bad Godesberg, mit der schon Adenauer übersetzte, wenn er vom Büro nach Hause fuhr, fragen wir sicherheits halber, ob wir drauf dürfen. Der Pullman war dafür gebaut, auf Prachtstraßen zu paradieren und vor Palästen vorzufahren. Der schnöde Alltag wird ihm schnell zu eng. Seine 6,24 Meter sind zwar gut zu überblicken, sofern im Fond nicht gerade die Gardinen zugezogen sind; jeder Sprinter-Fahrer hat es beim Rangieren schwerer. Ein Risiko birgt allerdings der Radstand: 3,90 Meter verlangen nach großen Kurvenradien und mahnen an Rampen, trotz der Möglichkeit, das Druckluftfahrwerk ein paar Zentimeter hochzupumpen, zur Vorsicht. Der Fährmann reckt jedoch den Daumen, also rollen wir an Bord.

Hinter Bad Honnef weiten sich die Straßen, der Verkehr wird ruhiger. Majestätisch wie der Fluss strömt der 600er rheinaufwärts. Leise untermalt der Achtzylinder-Generalbass das Zischeln des Fahrtwinds. 250 PS fließen zur Hinterachse, und auch wenn sich viele davon im verzweigten Geflecht von 800 Metern (ja, Sie lesen richtig!) Hydraulikleitungen vergaloppieren, reicht die Kraft, um mit dem Drei-Tonnen-Dampfer auch 60 Jahre nach seinem Debüt das Meer des fahrenden Volks zu teilen.

Das Deutsche Eck in Koblenz, die Loreley, Bacharach – rasch sind wir im lieblichen Rheingau, über den Heinrich von Kleist sagte, an seiner Landschaft habe „unser großer Gärtner sichtbar con amore gearbeitet“. Auch vom 600er lässt sich das behaupten: Sein Design wirkt repräsentativ, aber nicht »

SCHLOSS VOLLRADS

HEIMAT DES RIESLINGS

*Die „Königin der Reben“
funkelt im Glas. Für
den Chauffeur gibt
es nur eine
Butterstulle*



SCHLOSS HEIDELBERG

MEMORIES OF HEIDELBERG

*Japanische
Touristen stau-
nen Bauklötze:
In Tokio, wo
jeder Quadrat-
zentimeter
Verkehrsraum
zählt, wäre ein
6,24-Meter-
Auto frivol*



FAHRKULTUR Mercedes 600

>> protzig. Nach übereinstimmender Kennermeinung ist er der einzige Mercedes, der Radlaufchrom mit Würde tragen kann. Die Liebe zum Detail – sie dringt aus allen Fugen. Obwohl das Armaturenbrett aus einer Unzahl von Einzelteilen zusammengeschaubt ist – hier ein Chromsteg, dort ein Leistchen aus poliertem Makassar-Holz –, wirkt es wie aus einem Block gefräst. Nichts klappert, nichts zirpt. Ein Auto für die Ewigkeit.

Die Straße durch die Weinberge hinauf zum Schloss Johannisberg ist steil und kurvig. Eine Herausforderung für den Chauffeur – nicht dass sein Fahrgast schon beschwipst dort oben ankommt. Ich gebe mir größte Mühe, könnte ja sein, mein Großvater schaut aus dem Himmel zu. Der hat das früher mal beruflich gemacht, seine Uniformmütze mit Mercedes-Anstecknadel hat er mir vererbt. Immerhin: Da das Luftfederfahrwerk nicht schaukelt, sondern Schwanken diskret unterbindet, muss ich nicht trödeln wie der Bote des Fuldaer Fürstbists, dessen Säumigkeit beim Überbringen der Ernte-Erlaubnis hier 1775 zur Entstehung der Spätlese führte.

In den Kellern der Rheingauer Rieslingschlösser lagern nach wie vor edle Tropfen. Längst leer dagegen ist das Große Fass in Heidelberg. Über eine lange Leitung ließ sich Kurfürst Karl IV. vor 300 Jahren seinen Rebensaft hinauf in den Bankettsaal pumpen. Der >>



LÄNGE LÄUFT Der Chauffeur kauert beengt vor der Trennscheibe, hat aber Spaß bei der Arbeit, denn nicht nur der Geradeauslauf ist untadelig. Trotz seiner Größe hat der 600 auch Kurventalent



COGNAC FÜR DIE HERRSCHAFTEN

Wer einen zur Brust nehmen will, öffnet das Barfach aus Tropenholz



KLAPPSTUHL FÜR DOMESTIKEN

Das Personal muss seine Notsitze von Hand aufrichten, die Rückbank ist hydraulisch verstellbar. Blickdichte Vorhänge schirmen die Passagiere von der Außenwelt ab

DAS BESTE AUTO DER WELT



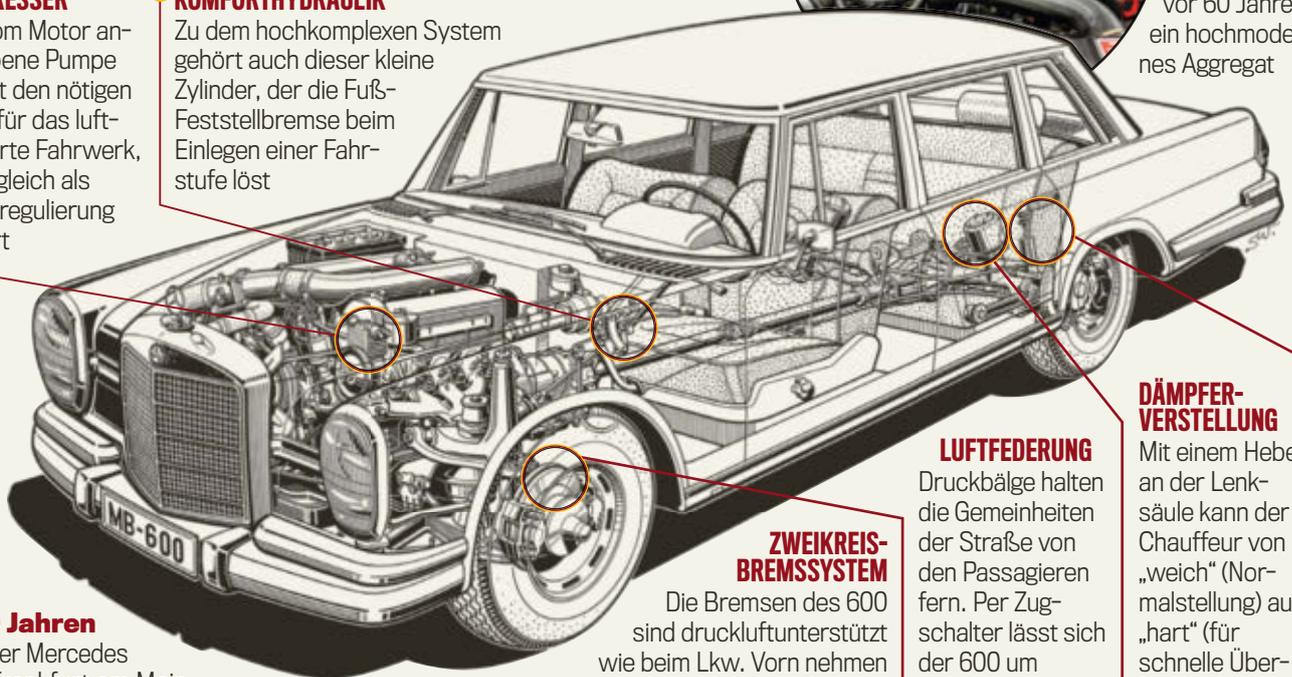
MOTOR
Mercedes' erster Nachkriegs-Achtzylinder war vor 60 Jahren ein hochmodernes Aggregat

LUFTPRESSER

Eine vom Motor angetriebene Pumpe erzeugt den nötigen Druck für das luftgefederte Fahrwerk, das zugleich als Niveauregulierung fungiert

KOMFORTHYDRAULIK

Zu dem hochkomplexen System gehört auch dieser kleine Zylinder, der die Fuß-Feststellbremse beim Einlegen einer Fahrstufe löst



ZWEIKREIS-BREMSSYSTEM

Die Bremsen des 600 sind druckluftunterstützt wie beim Lkw. Vorn nehmen gleich zwei Zangen die 291-Millimeter großen Scheiben in den Griff

LUFTFEDERUNG

Druckbälge halten die Gemeinheiten der Straße von den Passagieren fern. Per Zug-schalter lässt sich der 600 um fünf Zentimeter hochpumpen

DÄMPFER-VERSTELLUNG

Mit einem Hebel an der Lenksäule kann der Chauffeur von „weich“ (Normalstellung) auf „hart“ (für schnelle Überlandfahrt) umschalten

Vor 60 Jahren

feierte der Mercedes 600 in Frankfurt am Main seine Weltpremiere. Nie mehr, außer vielleicht beim Porsche 959 in den Achtzigern, durften sich deutsche Autoingenieure so austoben wie bei ihm – koste es, was es wolle.

Als Ende der Fünfziger die Eckpunkte der neuen Superlimousine definiert waren, zeichnete sich ab, dass die Sechszylindermotoren des Hauses mit dem zu erwartenden Leergewicht wohl überfordert wären. Also baute Mercedes einen V8 – den ersten der Firmengeschichte, sieht man von einer Handvoll serienferner Renntriebwerke aus den Dreißigern mal ab. Der überquadratisch ausgelegte „M 100“ (90 Grad Bankwinkel, Bohrung 130, Hub 95 Millimeter) war 6,3 Liter groß und übertraf damit, wenn auch nur knapp, sogar die Hubraumriesen von Rolls-Royce. Im Gegensatz zu den Briten musste Mercedes die Leistung aber nicht verschämt verschweigen. Im Gegenteil. Damals sagenhafte 250 PS standen bei 4000 U/min parat, was selbst beim fast drei Tonnen schweren Langmodell Pullman für 200 km/h Spitze sorgte, obwohl die zahlreichen motorgetriebenen Zusatzsysteme gefühlt 50 PS abzweigten.

Der Clou des 600 war seine ausgeklügelte Komforthydraulik, deren Druckleitungen den Wagen wie ein verzweigtes Netz von Blutadern durchziehen. Das hochkomplexe Sys-

tem, dessen Wartung und Reparatur nur Spezialisten beherrschen, steuert mit 175 Bar Betriebsdruck eine Vielzahl von Funktionen. Mit dem blitzartig zuknallenden Kofferraumdeckel konnten sich mit dem 600 nicht vertraute Hotelpagen beim Gepäck-Ausladen den Unterarm abhacken. Und wenn es die Herrschaften im Fond nach mehr Gemütlichkeit gelüstete, änderte die Rückenlehne hydraulisch ihren Neigungswinkel. Bis 1971 gab es sogar eine Zuziehautomatik für die Türen.

Auch das luftgefederte Fahrwerk mit zweistufig verstellbaren Stoßdämpfern unterstrich den technischen Führungsanspruch des 600. Weltentrücktes Schweben stellt sich zur Verblüffung des Chauffeurs jedoch nicht ein. Der Komfort ist erlesen, das Handling aber keineswegs schwammig. Der „Kurze“ überrascht sogar mit einem unerwarteten Maß an Agilität. Der 600 wurde in Sindelfingen größtenteils von Hand hergestellt. Bis ein Standardmodell fertig war, gingen 13 Wochen ins Land; der Pullman brauchte sogar 18. Und da Mercedes dem illustren Kundenkreis natürlich keinen noch so exzentrischen Sonderwunsch abschlug, glich keines der 2677 bis 1981 produzierten Fahrzeuge dem anderen.

DER KURZE

Standardausführung mit 5,45 Meter Länge, 3,20 Meter Radstand. Spitze 205 km/h



DAS LANDAULET

59-mal gebaut – für Päpste, Popstars (David Bowie) oder Potentaten. Hier 1965 mit der Queen an Bord



DAS COUPÉ

Ein Zweitürer entstand als Prototyp. Entwicklungschef Fritz Nallinger fuhr ihn privat



DER RETRO-600

Tuner Buchmann imitierte den 770 der 30er. Ein Scheich wollte es so



SCHWARZWALDHOCHSTRASSE



FOTOS: SVEN KRIEGER (2), PICTURE ALLIANCE/DPA

HOHE TANNEN

Die beliebte Ferienroute führt über den Kamm des Hochschwarzwalds von Baden-Baden Richtung Freudenstadt. So wenig Betrieb wie heute ist hier selten

» Bottich soll zwar undicht gewesen sein. Viel ausgelaufen sein wird trotzdem nicht, dafür sorgte schon Perkeo, des Regenten zwergwüchsiger Mundschenk. Der Legende nach soff er täglich 20 Liter Wein – und starb erst, als ihm sein Arzt Wasser verordnete.

Beim 600 kümmern sich heute das herstellereigene Classic Center und eine Handvoll spezialisierter Fachbetriebe darum, dass die Hydraulik, die vom Öffnen und



Schließen des Kofferraumdeckels (Vorsicht, Finger-Guillotine!) über das Rauf- und Runterfahren von Fenstern und Trennscheibe bis zur Verstellung der sofaweichen Rückbank sämtliche Komfortfunktionen steuert, ordnungsgemäß arbeitet. Hobbyschrauber sind mit dem komplexen Oldtimer überfordert. „Schon wer das Klimagerät öffnet, denkt, er sei versehentlich an die Steuerung eines Atomkraftwerks geraten“, sagt ein 600-Fachmann.

Auch wenn sie zuweilen weniger als Fahren denn aus Warten besteht (nicht des Autos, sondern auf die hochgestellten Passagiere): Die Rolle des Chauffeurs – sie liegt mir. Großvater wäre stolz. 1968 kutscherte er die Stieftochter unseres Grafen im 6,3-Liter-Mercede-

KONSTANZ

DIE KURTISANE DES KONZILS

Weltliche Versuchungen, denen Kirchenführer 1414 bei einer Tagung begegneten, symbolisiert die Imperia-Statue am Hafeneingang

des zur Hochzeit mit dem Hohenzollernprinzen Ferfried aufs Schloss Sigmaringen. Ehrensache, dass ich seine Mütze trage, als wir von Baden-Baden aus die Schwarzwaldhöhe erklimmen.

In den von hohen Weißtannen gesäumten Serpentin schein der 600er zu schrumpfen. Seine Größe gerät in Vergessenheit, was dazu führt, dass Fahrgast Wolfgang über die Gegensprechanlage zur Mäßigung mahnt und auch der Brantwein aus der Minibar in seiner Bleikristallkaraffe schweren Seegang entwickelt.

Der Sommer bleibt im Tal zurück, die Schwarzwaldhochstraße hüllt sich in Nebel, die Tannenkronen verlieren sich im trüben Nichts. Novemberstimmung im August. Kein gastlicher Ort. Die

„Bühlerhöhe“, Rückzugsort der Reichen auf dem 770 Meter hohen Kohlbergfelsen, ist seit Jahren geschlossen, somit gibt es nicht mal ein Luxushotel, um standesgemäß vorzufahren. Orientieren wir uns also Richtung Bodensee.

Das „Schwäbische Meer“ verheißt südliches Flair und freundlicheres Klima. Doch als ich am Yachtclub in Konstanz die Wagenschläge öffne, nieselt es. Die „MS Schwaben“ gleitet mit ihrem schlanken Bug gerade lautlos in den Hafen. Rentner in bunten Windjacken verharren staunend. Sie spitzen die Lippen und formen ehrfürchtig das Wort „Sechshundert“. Sie kennen ihn noch, den großen Mercedes. Wahrscheinlich von den Fernsehbildern aus der Bonner Republik. ●



MERCEDES 600 PULLMAN

PLUS/MINUS

Wie weit der 600 zum Zeitpunkt seiner Vorstellung über allem anderen schwebte, was vier Räder hat, spürt man noch heute. Selbst die Langversion Pullman fährt sich nicht wie ein versehentlich zum Verkehrsmittel mutierter Palast (ein Gefühl, das in vergleichbaren Rolls-Royce aufkommt). Sie wirkt nicht einmal besonders gestrig. Der „Kurze“ ist sogar ein echtes Fahrerauto, bei dem man ebenso gern selbst das Steuer übernimmt, wie man den exquisiten Komfort auf der Rückbank genießt. Die überkomplizierte Technik begeistert Ingenieure, von der Bremsanlage, die mit Luftdruck aus der Federung arbeitet, bis zur Wasserpumpe, die mittels Umdrehungskonverter über den Motor-Ölkreislauf betrieben wird. Im Falle der Komforthydraulik sorgt sie auch für ganz spezielle Erlebnisse: Fenster beispielsweise öffnen sich nicht; sie sind quasi schon offen, wenn der Wunsch danach entsteht. Das komplexe System ist aber zugleich der größte Risiko- und Kostenfaktor beim 600. Die exklusiv für ihn gebaute Pumpe verschleißt mit der Zeit und kann dann unschöne Geräusche machen. Zudem können an Leitungen und Ventilen Lecks auftreten und die Funktion beeinträchtigen. Eine weitere kostspielige Baustelle ist die Luftfederung. Rost dagegen ist von untergeordneter Bedeutung – eine Folge der exzellenten Stahlqualität und des behüteten Vorlebens, das viele Fahrzeuge genossen haben. Wenn Kotflügel, Einstiege und Bodenbleche okay sind, droht auch sonst nicht mehr viel Ungemach. Beim Zustand empfiehlt sich die Suche im oberen Mittelfeld. Restaurierungen sind in Eigenregie nahezu unmöglich und bei Fachbetrieben astronomisch teuer. Wartungsstau ist ebenfalls tödlich: je neuer der Service und je renommierter die Werkstatt, die die Arbeiten erledigt hat, desto besser.

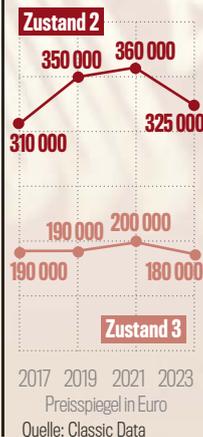
OPTISCHE TÄUSCHUNG
Der sechsstürige Pullman war auf Wunsch, wie hier, auch ohne außen liegende Griffe an den mittleren Einstiegen erhältlich. So behielt er den Viertürer-Look. Ein vergleichbares Fahrzeug verkauft aktuell die Firma Gassmann in Bovenanden (gassmann-cars.de)



FOTO: PICTURE ALLIANCE/DA

MARKTLAGE

Die meisten 600er entstanden zwischen 1964 und 1972. Danach klang die Baureihe in immer kleineren Stückzahlen bis 1981 aus. Das Angebot ist reichhaltig. „Pullmänner“ sind gut zweieinhalb mal so teuer wie kurze Standardmodelle; beim Landulet testen Händler sogar die Millionengrenze. Prominenter Vorbesitzer dient oft als Rechtfertigung für Preisaufschläge. Wer schlechtes Karma fürchtet, sollte genau hinschauen: Viele Lang-600er gehörten blutrünstigen Potentaten. Auch Wartungsstau ist ein verbreitetes Problem.



ERSATZTEILE

Das Gerücht, Mercedes stelle für seine Prestige-Oldtimer 300 SL (W 198) und 600 eine lebenslange Teileversorgung sicher, hält sich hartnäckig, bleibt aber unbestätigt. Tatsächlich dürfte das herstellereigene Classic Center in den allermeisten Fällen helfen können. Auch freie Anbieter (z. B. niemoeller.de) führen 600-Teile, allerdings fallen Normalverdiener auch dort bei den Preisen in Ohnmacht: Stoßdämpfer 751 Euro/Stück, Auspuffanlage 7378 Euro, Bremsscheibe 267 Euro/St., Traggelenk 722 Euro. Motorteile werden teils in Gold aufgewogen, etwa die Wasserpumpe (um 6000 Euro). Hier ist allerdings für 549 Euro eine Reparatur möglich (koh124.de). Für Hydraulik und Luftfederung gibt es Spezialfirmen (z. B. rscauto.de, woerle-fahrzeugtechnik.com), ebenso für High-End-Restaurierungen.

TECHNISCHE DATEN

Motor V8 (M100), vorn längs, eine oben liegende Nockenwelle pro Zylinderbank, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder, mechanische Benzineinspritzung (Bosch

Acht-Stempel-Pumpe) **Hubraum** 6332 cm³, Bohrung x Hub 103,0 x 95,0 mm **Leistung** 184 kW (250 PS) bei 4000/min **max. Drehmoment** 500 Nm bei 2500/min **Höchstgeschwindigkeit** 200 km/h **Antrieb** Vierstufenautomatik mit hydraulischer Kupplung, Hinterrad **Fahrwerk** vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, hinten Eingelenk-Pendelachse mit Niveauverregulierung, rundum Luftkammer-Federbälge, Gummi-Zusatzfedern und hydraulische Teleskopstoßdämpfer (zweifach verstellbar) **Bremsen v./h.** Scheiben **Reifen** 9.00 H15 Supersport **Verbrauch** 17,8 l/100 km **Tank** 112 l **Leergewicht** 2710 kg **Neupreis** (4/1978) 171.920 Mark

KOSTEN

Steuer pro Jahr 192 Euro **Versicherung** 910,10 Euro*
* OCC-Prämienbeispiel, Haftpflicht und Vollkasko. Zustand 2, bis 5000 km pro Jahr, Einzel-/Doppelgarage

ADRESSEN

Literatur Michael Wiedmaier: Mercedes-Benz 600 – Die feine Art des Fahrens, 490 S., wkp Verlag, nur antiquarisch; 98 Euro als eBook **Club** <http://m100.de>

ABMESSUNGEN

Innenbreite v./h. 1565/1571 mm · **Spurweite v./h.** 1587/1581 mm **Breite** 1950 mm · **Sitzplätze** 7

