



Mercedes-Benz Classic

Presse-Information

4. April 2023

Automobile Exzellenz: Mercedes-Benz 600 „Großer Mercedes“ (W 100) feiert 1963 Premiere

- **Höchster Fahrgastkomfort, höchste Sicherheit und hervorragende Fahrleistungen**
- **Exklusives Repräsentationsfahrzeug auch als Pullman-Limousine und Landalet**
- **Aufwendige Hydraulik für zahlreiche Komfortausstattungen**
- **Den „Großen Mercedes“ von 1963 im Jubiläumsjahr 2023 erleben**

Stuttgart. „Der ‚Große Mercedes‘ 600 – Das exklusive Fahrzeug der großen Repräsentation.“ Mit dieser Überschrift positioniert 1963 die Pressemitteilung zur Premiere des Mercedes-Benz 600 das Fahrzeug mit der internen Baureihenbezeichnung W 100 ganz vorn in der weltweiten Spitzengruppe der Branche. Das Dokument beschreibt vor 60 Jahren weiter: „Mercedes-Benz knüpft an die Vorkriegstradition des Hauses an, mit einem luxuriös ausgestatteten und in höchstem Maße fahrsicheren Automobil in der kleinen Gruppe der aufsehenerregenden Repräsentationswagen der Welt vertreten zu sein.“

Der Mercedes-Benz 600 ist im Jubiläumsjahr vielfältig zu erleben: Mercedes-Benz Classic stellt die legendäre Baureihe ab dem 11. April 2023 im Studio Odeonsplatz in München aus. Die Limousine ist dort im futuristischen Ambiente der 1960er-Jahre und seiner „Space Age“-Ära inszeniert. Einen weiteren Auftritt erhält der „Große Mercedes“ im Jahr 2023 auf der weltweit größten Classic-Messe, der Techno Classica in Essen, vom 12. bis 16. April. Auch über das Jubiläumsjahr hinaus können Besucher ein ganz besonderes Modell im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart erleben: Zur Dauerausstellung gehört eine 1965 gebaute, gepanzerte Mercedes-Benz 600 Pullman-Staatslimousine aus dem Fuhrpark des Unternehmens. Besucher finden sie im Raum „Collection 4 – Galerie der Namen“. Zu Abonnenten des Mercedes-Benz Classic Magazins kommt der 600 sogar nach Hause – die Repräsentationslimousine ziert nicht nur das Cover. Die kommende Ausgabe, die am 12. Mai 2023 erscheinen wird, widmet sich ausführlich dem Jubiläumsfahrzeug.

Ein außergewöhnliches Automobil für außergewöhnliche Persönlichkeiten

Der „600er“ wird seine Position als internationaler Maßstab der automobilen Spitzenklasse fast zwei Jahrzehnte lang halten – bis zum Ende der 17-jährigen Produktionszeit im Jahr 1981. Dafür sorgen herausragende Technik, erlesener Komfort, ausgezeichnetes Handling und ein mehr als eindrucksvoller Auftritt. Die Käufer der Repräsentationslimousine kommen aus der ganzen Welt. Zu ihnen zählen gekrönte Häupter, Staatsoberhäupter sowie Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Showgeschäft. Produziert werden die Fahrzeuge der Baureihe W 100 in der Sindelfinger Manufaktur. Mercedes-Benz setzt dabei individuelle und außergewöhnliche Kundenwünsche um, sofern sie nicht den Grundcharakter des Automobils verändern oder auf Kosten der Sicherheit gehen. So erhält jeder

Mercedes-Benz Museum GmbH | Headquarters and Registry Court: Stuttgart, HRB No. 23165 |
Board of Management: Marcus Breitschwerdt (Chairperson), Bettina Haussmann, Andreas Theel

* Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch“ neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.

der 2.677 gebauten Mercedes-Benz 600, 487 davon als Pullman-Ausführung, den Charakter eines Unikats. Viele werden nach ihrer Einsatzzeit zum Sammlerstück.

Hochrepräsentative Automobile sind tief in den Ursprüngen der Marke verwurzelt. Ein frühes Beispiel ist der Mercedes-Simplex 60 PS, vorgestellt im Jahr 1903. Das damalige Topmodell ist in der Sammlung von Mercedes-Benz Classic als ganz besonderes Exponat vorhanden: als eleganter und luxuriöser Reisewagen aus dem Besitz von Emil Jellinek, der die Frühzeit der Marke Mercedes nicht nur als Namensgeber prägt und entscheidend beeinflusst. In den Folgejahren umfasst das Verkaufsprogramm der Marken Mercedes und Benz stets mehrere Modelle in der höchsten Sphäre der Automobilität. Diese Tradition setzt die 1926 aus den Vorgängerunternehmen gegründete Daimler-Benz AG beispielsweise mit dem 770 „Großer Mercedes“ (W 07 und W 150) mühelos fort. Ab 1951 knüpft das Unternehmen mit dem 300 (W 186 und W 189) wieder daran an, bevor der Mercedes-Benz 600 zum neuen Maßstab automobiler Exzellenz wird. Nach dessen Produktionsende im Jahr 1981 offeriert die Daimler-Benz AG der hochanspruchsvollen Klientel Pullman-Versionen der S-Klasse sowie zusätzlich von 2002 bis 2012 den in der Sindelfinger Manufaktur gefertigten Maybach (Baureihe 240). Seit 2014 steht der Name Mercedes-Maybach für die exklusivsten und repräsentativsten Fahrzeuge der Mercedes-Benz Group.

Vier Karosserievarianten sind erhältlich

Produziert wird der Mercedes-Benz 600 ab September 1964. Von Anfang an werden die Limousine mit normalem Radstand von 3.200 Millimetern und die Pullman-Limousine mit 3.900 Millimetern angeboten. Von beiden gibt es ab 1965 Sonderschutzausführungen. Später kommen die Karosserievarianten Pullman-Landaulet und Pullman-Limousine mit sechs Türen hinzu. Die meisten Mercedes-Benz 600 werden in die USA geliefert, 743 Fahrzeuge. Es folgen Deutschland mit 589, Frankreich mit 151 und Großbritannien mit 126 Fahrzeugen. Zwei Sonderanfertigungen sind ein Landaulet mit langem Radstand für Papst Paul VI. sowie ein Landaulet mit kurzem Radstand für den Grafen Berckheim. Ein Einzelstück bleibt ein 1965 in Sindelfingen gebautes, zweitüriges Coupé. Es dient dazu, das Potenzial eines großen Coupés als Nachfolger des 300 Sc (W 188 II) zu prüfen.

Die Preisliste des Jahres 1964 ruft für die Limousine 56.500 DM auf und für die Pullman-Limousine 63.500 DM. Zum Vergleich: Die noble Oberklasse-Limousine Mercedes-Benz 300 SE lang (W 112) mit Automatikgetriebe kostet 27.800 DM. 1979 steht der Mercedes-Benz 600 zum letzten Mal auf der Preisliste. Nun kostet die Limousine 144.368 DM, die Pullman-Limousine 165.760 DM und die sechstürige Pullman-Limousine 175.728 DM. Auch hier ein Vergleich: Die Hochleistungslimousine Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 (Baureihe 116) ist 1979 für 78.999,20 DM zu haben.

Eckdaten für ein herausragendes Automobil

Die Konzeption des 600 konkretisiert sich acht Jahre vor der Weltpremiere. Mitte 1955 legt Chefingenieur Fritz Nallinger die Eckdaten der Baugruppe C fest, für die „zukünftige Gruppe der Groß-Reise- und Repräsentationswagen“. Diesen kommenden Repräsentationswagen beschreibt Nallinger so: „Er erhält serienmäßig automatisches Getriebe, servounterstützte Lenkung und servounterstützte Bremsen. Er ist normal 6-sitzig. Die Konstruktion der Rahmenbodenanlage ist so gehalten, dass gegebenenfalls durch Radstandsverlängerung auch ein Fahrzeug mit 3 Sitzreihen geschaffen werden kann.“

Als Antrieb ist ein V8-Motor vorgesehen, der erste in einem Mercedes-Benz Personenwagen. Das erste Exemplar läuft Ende 1959 auf dem Prüfstand. Der Serienmotor mit der Bezeichnung M 100 erhält schließlich einen Hubraum von 6,3 Litern und entwickelt **183 kW (250 PS)**. Er kommt auch im Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 (W 109) mit unveränderter Leistung zum Einsatz.

Ikonisches Design und beispielloser Komfort

Das Design des Mercedes-Benz 600 entsteht unter der Leitung von Friedrich Geiger. Einen großen Anteil hat Paul Bracq. Technikvorstand Prof. Dr. Fritz Nallinger ist während der Entwicklung intensiv in die Gestaltung des neuen Spitzenprodukts von Mercedes-Benz eingebunden. Das Design verdeutlicht, dass das Fahrzeug auf besondere Persönlichkeiten als Kunden ausgerichtet ist: Das Exterieur spiegelt ein modernes Statement für Repräsentation wider. Im Innenraum erwartet die Passagiere eine Atmosphäre von gepflegtem Luxus und ausgeprägter Kultur, die alle Möglichkeiten zur Komfortsteigerung nutzt.

Als Alleinstellungsmerkmale für einen „Großen Mercedes“ genügen Ende der 1950er-Jahre nicht allein eine große Karosserie oder gute Fahrleistungen. Von einem Mercedes-Benz wird mehr erwartet. Die Marke stellt sich der Herausforderung, das Unmögliche möglich zu machen. Der spätere Vorstandsvorsitzende Werner Breitschwerdt sagt Ende der 1980er-Jahre rückblickend zum Typ 600: „Wir wollten damals ein Auto bauen, das alles das kann, was möglich war, und es sollte mehr können als alle anderen Autos, und zwar für den Fahrer und den Beifahrer.“

Der Bedienungskomfort ist beispielhaft. Zum Einsatz kommt eine Komforthydraulik für die folgenden Funktionen: Schließen der Türen (Komfortschließung); Schiebedachantrieb; Fensterheber; Trennwandbetätigung; Kofferraumbetätigung; Öffnen und Schließen der Heizungs- und Lüftungsklappen; Sitzverstellung vorn und hinten; Stoßdämpferverstellung; Entriegeln der Feststellbremse. Um das Optimum zu erzielen, vergleichen die Ingenieure ein elektrisches System, entwickelt von Breitschwerdt, mit einem hydraulischen System, konstruiert von Ernst Fiala. Die Hydraulik gewinnt. Dazu Breitschwerdt: „Man hätte damals die vielen Funktionen, die wir machen wollten, mit der Elektrik nicht untergebracht. Das war ein Platz- und Gewichtsproblem, weil wir unter anderem eine zweite Batterie benötigt hätten. Die entwickelte Hochdruckhydraulik hatte mit ihren hohen Drücken den Vorteil, mit kleinen Elementen auszukommen. Die Hydraulik war eben kleiner, leiser und leichter als damalige elektrische Systeme.“

Pkw-Entwicklungschef Rudolf Uhlenhaut setzt drei Schwerpunkte für dieses moderne, repräsentative Fahrzeug der Extraklasse: höchsten Fahrgastkomfort, höchste Sicherheit und hervorragende Fahrleistungen. Das Verschmelzen der Luftfederung mit den vorderen Dreieckslenkern und der Eingelenkpendelachse mit zusätzlichen abgelenkten Schubstreben mit Bremsmomentabstützung sowie zwei Querstreben und doppelter Aufhängung in Verbindung mit den einstellbaren Stoßdämpfern führt zu einem damals euphorisch beurteilten Fahrverhalten. Besondere Sorgfalt widmen die Ingenieure der Bremsanlage. Vorn und hinten hat der Typ 600 Zweikreis-Scheibenbremsen. Auf die vorderen 291 Millimeter großen Scheiben wirken jeweils zwei Bremszangen. Die Diagonalreifen von Fulda und Continental der Größe 9,00 x 15 sind eigens für die Repräsentationslimousine konstruiert.

Erstaunlich gut für den kantig daherkommenden 600 ist der c_w -Wert von 0,458. Zum Vergleich: Der Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113) kommt mit Hardtop auf $c_w = 0,515$ und der Typ 190 SL (W 121) mit Hardtop auf $c_w = 0,461$. Auf hohem Niveau bewegen sich die Fahrleistungen: Die Repräsentationslimousine beschleunigt in 9,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 205 km/h.

Kunden und Fachpresse sind begeistert

Der Mercedes-Benz 600 ist nach weit verbreiteter Ansicht das beste Automobil der Welt. Viele Kunden setzen es jahrelang für ihre standesgemäße Mobilität ein, ob mit Chauffeur oder selbst am Steuer. Die Fachpresse ist ebenfalls äußerst angetan. Stellvertretend sei die „Motor Revue“ 3/1965 zitiert: „Es ergibt sich ein Fahrkomfort, der zweifellos ein Optimum des in der Automobiltechnik

bisher Erreichten darstellt.“ Und resümiert: „Man kann [...] mit dem 600 auf Pässestraßen fahren wie mit einem Sportwagen – ein gut gefahrener Sportwagen hat es dann sehr schwer, dranzubleiben.“

Ansprechpartner:

Peter Becker, +49 (0) 176 30 909 790, peter.becker@mercedes-benz.com

Frank Scheibner, +49 (0) 160 8 680 266, frank.scheibner@mercedes-benz.com

Julia Löwenstein, +49 (0) 151 58 610 215, julia.loewenstein@mercedes-benz.com

Anfragen per E-Mail an classic@mercedes-benz.com oder

online unter www.mercedes-benz.com/classic

Pressebilder und weitere Presse-Informationen: group-media.mercedes-benz.com

Weiteres Recherche- und Multimediainaterial: mercedes-benz-archive.com/museum



@MercedesBenzMuseum



@MercedesBenzMuseum



@MB_Museum

Bildunterschriften

23C0008_001

Mercedes-Benz 600 Pullman-Limousine (W 100, 1980). Studioaufnahme von rechts vorn.

23C0008_002

Mercedes-Benz 600 Pullman-Limousine (W 100, 1980). Studioaufnahme von vorn.

23C0008_003

Mercedes-Benz 600 Pullman-Limousine (W 100, 1980). Studioaufnahme von hinten.

23C0008_004

Mercedes-Benz 600 Pullman-Limousine (W 100, 1980). Studioaufnahme des Interieurs mit Instrumententafel von rechts.

23C0008_005

Mercedes-Benz 600 (W 100, 1964 bis 1981). Queen Elizabeth II. und der Ministerpräsident von Baden-Württemberg, Kurt Georg Kiesinger, beim Staatsbesuch 1966 in Stuttgart in einem Pullman-Landaulet. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: U30392)

23C0008_006

Mercedes-Benz 600 Pullman-Limousine (W 100, 1965) als Sonderschutzausführung mit erhöhtem Dach. Staatslimousine aus dem Fuhrpark der damaligen Daimler-Benz AG. Das Unternehmen stellt sie jahrelang der deutschen Bundesregierung bei Staatsbesuchen zur Verfügung. Heute zeigt das Mercedes-Benz Museum die Limousine im Raum „Collection 4 – Galerie der Namen“. Ansicht von rechts.

23C0008_007

Mercedes-Benz 600 (W 100, 1964 bis 1981). Aufnahme vom August 1963 mit den Mercedes-Benz Führungskräften Karl Wilfert, Rudolf Uhlenhaut, Friedrich Nallinger und Josef Müller (von links nach rechts).

23C0008_008

Mercedes-Benz 600 (W 100, 1964 bis 1981). Weltpremiere auf der IAA 1963 in Frankfurt/Main. Das Foto zeigt die Ausführung als viertürige Pullman-Limousine. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: 63157-12)

23C0008_009

Mercedes-Benz 600 (W 100, 1964 bis 1981). Genrefoto. Die Aufnahme zeigt die Limousine mit normalem Radstand. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: U18089)

23C0008_010

Mercedes-Benz 600 (W 100, 1964 bis 1981). Das Foto zeigt die Ausführung als Pullman-Landaulet mit vier Türen. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: U26469)

23C0008_011

Mercedes-Benz 600 (W 100, 1964 bis 1981). Vis-à-vis-Sitzanordnung einer viertürigen Pullman-Limousine. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: 2003M21-21)

23C0008_012

Mercedes-Benz 600 (W 100, 1964 bis 1981). Interieurfoto mit den Sonderausstattungen Fernseher, Bar, Tonbandgerät und Funktelefon. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: 68320-4)

23C0008_013

Mercedes-Benz 600 (W 100, 1964 bis 1981). Frühes Designmodell von 1956 aus der Entwicklung des Repräsentationsautomobils.

23C0008_014

Mercedes-Benz 600 (W 100, 1964 bis 1981). Designzeichnungen aus der Entwicklung des Repräsentationsautomobils von Paul Bracq mit traditionellem Mercedes-Benz Kühlergesicht. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: 57487)

23C0008_015

Mercedes-Benz 600 (W 100, 1964 bis 1981). Designentwurf von 1977 für eine geplante, aber nicht ausgeführte Modellpflege. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: 774370)