









HERIBERT HOFNER | HANS-PETER LANGE | STEFAN COMMERTZ

Mercedes-Benz W 126

DIE S-KLASSE – DAS BESTE AUTO DER WELT

HEEL

Inhaltsverzeichnis

	Vorworte	6
	01 Einführung	10
	02 Ahnengalerie	24
	03 Genesis 126	40
	04 Saccos Meisterwerk	62
	05 Dynamik und Komfort	80
	06 Innere Werte	92
	07 Die Motoren	106



08 Modellpflege

122



09 Die Coupés

142



10 Promis, „Panzer“ und Performance

170



11 Schneller, breiter, schräger

190



12 Der W 126 heute

226



13 Technische Daten

238



14 Anhang – die 126er Codes

246



Vorworte

Die Baureihe 126 stellt mit einem Produktionsergebnis von mehr als 892.000 Einheiten – darunter 74.060 SEC-Coupés – die bis in unsere Tage nach absoluten Zahlen erfolgreichste Typenreihe der S-Klasse von Mercedes-Benz dar. Im Luxussegment treten die Hundertsechszwanziger als die unangefochtenen Weltmarktführer ihrer Zeit auf. In der Crème der automobilen Crème spielen sie überall auf Erden ihre elitäre Rolle, mit einem von Robustheit und absoluter Verlässlichkeit geprägten Renommee. Das tun sie noch heute – vom australischen Outback bis zu den Nobeladressen Thailands, auf den engen Bergstraßen des japanischen Inselreichs und den staubigen Pisten des Iran.

Selbst dem Familieninventar des House of Windsor, dem Haushalt des Prince of Wales im Londoner St. James's Palace, gehörte der 126er an. Und noch auf den engen Verkehrswegen des wirtschaftlich undurchsichtigen, in vielerlei Hinsicht bedürftigen italienischen Mezzogiorno waren sie ungeachtet ihrer stattlichen Erscheinung präsent – gar nicht so selten mit Chauffeur. Und bei der Nomenklatura des letzten Landes hinterm Eisernen Vorhang, Nordkorea, nehmen sie noch immer ihre staatstragenden Aufgaben wahr.

Sie markieren wie kaum eine andere Modellfamilie unter dem Dreizackstern die automobilen Zeitenwende in der repräsentativen Oberklasse: Plastik ersetzt Chrom und Edelstahl, mechanisch ermittelte analoge Messgrößen weichen in rasch zunehmendem Maß digital gesteuerter Elektronik. Mit der Baureihe 126 wird die Konzeption der S-Klasse mehr denn je von Weitblick, Vernunft und Sachlichkeit geprägt, was in erster Linie der veränderten Energie- und Umweltsituation geschuldet ist. Erstmals beeinflussen geökonomische Erfordernisse die konstruktive Auslegung eines Automobils der europäischen Luxusategorie, der Fünfmeterklasse der Alten Welt.

Die Ausfuhrquote von mehr als 65 Prozent kann durchaus als eines der Merkmale des Verkaufserfolgs gelten. Etwa ein Drittel der Produktion wird in die USA und nach Kanada verschifft, ein weiteres Drittel wird im Geburtsland abgesetzt, und der Rest verteilt sich auf die große weite Welt – siehe oben. Nicht zuletzt dank der weltweiten Nachfrage entwickeln sich die 126er innerhalb ihrer Kategorie geradezu zum Volumenmodell ...

Gar nicht so neu oder etwa abwegig ist dagegen die Euphorie, die sich bei der Vorstellung der 126er in den Schlagzeilen der internationalen Fachpresse – besonders aber in den USA als Hauptexportland – widerspiegelt: Superlative wie „World Champion“, „Best Mercedes ever“ stehen Alleinstellungsbehauptungen wie „A class of its own“ oder dem Wortspiel „New S-Class is first class“ im tonangebenden Magazin *Road & Track* gegenüber. In Großbritannien fällt das Schlagwort „sheer quality“: Im Vereinigten Königreich halten es fantasiebegabte Fachjournalisten durchaus für denkbar, dass bei



Rolls-Royce in Crewe in der Grafschaft Cheshire, wo seit 14 Jahren der wenig progressiv konzipierte Silver Shadow entsteht, beim Debüt des W/V 126 das kalte Entsetzen ausbricht ...

Spaß beiseite: In der traditionell stockkonservativ ausgerichteten Tageszeitung *The Daily Telegraph* drückt man sich bei der Vorstellung der Baureihe 126 auf unbritische Weise geradezu überschwänglich aus: „Nichts kann das Verweilen auf der Rückbank einer Mercedes-Benz-S-Klasse übertreffen – es sei denn der Platz hinter dem Lenkrad.“ Soviel zur Fahrdynamik der schwäbischen Oberklässler.

Klar, die 126er kosten viel Geld, auch in der Schweiz. Dort schreibt die *Automobil Revue* dennoch vom Gegenwert, den die großen Autos angesichts „ihrer Spitzentechnologie und als Vertreter besten zeitgenössischen Automobilbaus“ bieten. Und in einem weiteren deutschsprachigen Blatt ist bei der Präsentation die Rede vom „polierten Stern“ – das klingt angesichts jener Elogen schon fast banal.

Worauf gründet nun dieses beispiellose globale Ansehen der Baumusterfamilie 126? Die unvergleichliche Fertigungs-Pedanterie äußert sich beispielsweise in dem unnachahmlich satten Geräusch beim Schließen der Türen, wobei einem das alte Wort vom „Wagenschlag“ in den Sinn kommt. Dem Wohlfühleffekt der Insassen kommt die lichte Weite des großzügig und behaglich gestalteten Innenraums ebenso entgegen wie die hochwertige Materialanmutung im Interieur. Die Sicherheits-Fahrgastzelle im Verbund mit den weiteren Schutzkomponenten wie ASR, Airbag und Gurtstraffer gilt als epochemachend.

1981 ist die S-Klasse der Baureihe 126 weltweit das erste Auto, das – vorerst noch als Sonderausstattung – mit Fahrer-Airbag ausgestattet werden kann. Die 126er erfüllten mit ihrer formfesten Fahrgastzelle weltumfassend als erste Automobile während ihrer Entwicklung die Anforderungen des praxisgerechten Offset-Crash-Tests – einem um 40 Grad versetzten Frontalaufprall mit 55 km/h auf ein festes Hindernis. Schließlich spielen auch die ausgeprägten Langzeitqualitäten eine wesentliche Rolle: Eine Mercedes-S-Klasse vermag eben in Würde alt zu werden.

Im Februar 1999 schreibt das Fachblatt *AutoBild* in einer Gebrauchtwagen-Kaufberatung unter der Schlagzeile „Chefsessel für 2000 Mark“ von der großen Klasse für kleines Geld. Dieser Status der 126er ist längst im Staub der Geschichte entschwunden. Heute erfreuen sich die S-Klässler der Generation 126 trotz deutlich steigender Preise eines ständig wachsenden Liebhaberkreises und verkörpern das vollendete Bindeglied zwischen Klassik und Moderne, zwischen Tradition und Fortschritt.

Und zum Sympathieträger wurde die Baureihe 126 nachträglich in verstärktem Maße – und das liegt zum Teil an ihrem Nachfolger. Man muss keine Sternbrille tragen, um heutzutage zu erkennen, dass im mitteleuropäischen Verkehrsbild des Alltags von der jüngeren Folgegeneration 140 auch nicht mehr Exemplare unterwegs sind als vom 126er. Das ist erklärlich, denn die dicken Pötte erreichten in einer wesentlich kürzeren Modelllaufzeit – sieben gegenüber zwölf Jahren – nicht einmal die halbe Stückzahl ihrer Vorgänger.

Dazu kommt die relativ hohe Exportquote während des Gebrauchtwagenstadiums, die zu einem zweiten, dritten oder weiteren Leben unter anderem in Osteuropa, in Nah- und Fernost führte. Doch die Zeit heilt alle Wunden, und diese Diskrepanz zu Lasten der 140er befindet sich längst im Abbau. Die vor mehr als einem Vierteljahrhundert böse karikierten und von der breiten Masse geschmähten massiven Dickschiffe erleben nun im Fokus der Kenner und Liebhaber jenseits aller Stilkritik ihre verdiente Rehabilitation und steuern unverkennbar auf eine späte Liebe zu. Schließlich sind auch sie unzweifelhaft perfekte Automobile.

Der Liebhaberstatus der 126er wird indessen noch für längere Zeit der ausgeprägtere sein – in allen Schattierungen. Dabei ist dem Individualismus Tür und Tor geöffnet: Nach reiflicher Überlegung (und dem Aufbringen allen Mutes) kommen in dem vorliegenden Werk erstmals ausführlich auch mehr oder minder geschmackssicher modifizierte Autos zur Geltung – vom dezent tiefergelegten Fahrwerk bis hin zum Elaborat aus dem automobilen Gruselkabinett. Das ist am Ende natürlich auch alles Geschmacksache ...

Heribert Hofner, im November 2018



Die große Freude am „besten Auto der Welt“

Es stellt schon eine gewisse Herausforderung dar, das Buch über das „Beste Auto der Welt“ zu schreiben. Es gab zwar streng genommen nur die beiden Varianten Limousine und Coupé, aber die Baureihe 126 ist – nicht bloß wegen Farb- oder Motorisierungsvielfalt – durchaus ein facettenreiches Automobil. Weit über seine Bedeutung als Repräsentations- und Luxusauto hinaus transportiert die erfolgreichste S-Klasse ein Lebensgefühl, eine gute Portion Zeitgeist und nicht zuletzt eine Menge technischer Innovation.

Heute besetzen die Hersteller mit einer schier unglaublichen Modellvielfalt jede erdenkliche Nische, die sich auftut oder die vielleicht gar erst geschaffen wird. Umso reizvoller erscheint es, die ganz besonderen Nischen auszumachen, in die auch der W 126 passte und – heute vielleicht mehr denn je – passt. Als außerordentlich beliebter Youngtimer, die älteren haben bereits den Oldtimerstatus erreicht, ist die S-Klasse nach wie vor ein Renner.

Aus diesem Grund haben wir in diesem Buch den noch recht seriennahen Sonderschutzversionen

breiten Raum gegeben, aber auch den schon zu Lebzeiten der Baureihe höchst beliebten modifizierten, veredelten und mehr oder weniger extrem getunten Exemplaren. Die Geschichte der Baureihe W 126 ohne die bunten, die außergewöhnlichen und die extravaganten Spielarten zu beschreiben, wäre, in Anlehnung an Loriots Diktum zum Leben ohne Mops, möglich, aber sinnlos.

Wir hoffen also, dass Sie neben der klassischen Historie der feinen, distinguierten und edlen S-Klasse auch die schrägen Stories all jener genießen mögen, die sich bis heute mit großer Liebe und Hingabe dem Erhalt selbst der ausgefallensten Exemplare widmen. Die Szene ist bunt, und die Puristen und Freunde größtmöglicher Originaltreue leben in der Regel in friedlicher Koexistenz mit den oft ganz jungen Leuten, die ihrem SEC oder dem SEL auf ihre ganz persönliche Art und Weise zu artgerechter Haltung verhelfen. Sie alle lieben das beste Auto der Welt.

Stefan Commertz, im November 2018