Mercedes-Benz S-Klasse W140

Darf „S“ etwas mehr sein?

Text: Sven Jürisch
Fotos: Jan-Christian Richter
Foto-Fahrzeug: Mercedes-Benz S 500 (lang)

Nein, schön war sie nie. Die Mercedes-Benz S-Klasse, Baujahr 1991. Die Fans weinten noch Jahre später der schlanken Linie des Vorgängers W126 hinterher und nicht wenige Kunden hielten ihrem liebgewordenen letzten „Chrombenz“ bis zum Erscheinen des Nachfolgemodells, der intern W140 genannten S-Klasse, die Treue. Aber auch die Fachpresse ließ an dem „besten Auto der Welt“ (O-Ton Mercedes-Benz) kaum ein gutes Haar. Zu groß, zu unproportioniert und zu wenig zeitgemäß sei seine Erscheinung, so das Urteil. Und als dann noch herauskam, dass die Zuladung so gering war, dass bereits die gut gefüllte Brieftasche des Besitzers den Wagen an die Grenze der maximalen Zuladung brachte, war den Entwicklern der Spott der Konkurrenz sicher. Zusätzlich sorgten Schwierigkeiten bei der Autoverladung nach Sylt für weitere Häme: Die S-Klasse war nämlich für die Autoreisezüge mit knapp 1,90 Meter schlicht zu breit.

Bei den Eigentümern des Dickschiffes stellte sich indes schnell Zufriedenheit ein, was vor allem daran lag, dass Mercedes ein technisch nahezu vollkommenes Auto geschaffen hatte, welches die damalige Konkurrenz in den Schatten stellte. Doch das Problem blieb die gesellschaftliche Akzeptanz. Die Größe wurde schnell zum Ballast, mit dem auch die Größen aus Politik und Wirtschaft haderten. Zumindest im wiedervereinigten Deutschland, dem klar zu werden schien, was die neue Gemeinsamkeit kosten würde, waren bescheidenere Dienstwagen angesagt. Dem schwindenden Inlandsabsatz konnten auch ein Facelift im Jahre 1994 und die Präsentation des wenig grazil wirkenden Coupés nicht entgegenwirken. Im Ausland hingegen griff man gerne zum großen Wagen am Sternenhimmel. Der Marktanteil der S-Klasse lag zu besten Tagen bei weltweit über 50 Prozent im Oberklassesegment.

Die Basis für das angenehme S-Erlebnis bildeten die aus dem Vorgänger übernommenen und weiterentwickelten Sechs- und Achtzylindermotoren mit einem Leistungsangebot von 193 bis 326 PS. Nach unten rundete ein mit dem hohen Fahrzeuggewicht überforderter und daher wenig haltbarer Sechszylinder Turbodiesel mit 150 PS (ab 06/96 177 PS) das Programm ab. Die Krönung erfolgte mit einem neu konstruierten 6,0-Liter-V12 mit 406 PS. Gepaart mit vierstufigem (ab 09/95 fünfstufigem) Automatikgetriebe ergab sich ein Leistungsangebot, mit dem sich die rund zwei Tonnen schwere Limousine mehr oder weniger ambitioniert bewegen ließ. Wesentlich wichtiger jedoch als die Fahrleistungen schien den Entwicklern der

maximale Komfort zu sein. Und auf diesem Gebiet leisteten die Mannen um Chefentwickler Wolfgang Peter so gute Arbeit, dass die lange Version der S-Klasse später sogar der wohl teuersten Limousine der Welt, dem Maybach, als Basis diente.

Wer auf den bequemen vorderen Sesseln oder noch besser im Fond hinten rechts Platz nimmt, wird Zeuge einer Zeitreise. Sobald die schweren Türen sich dank der optionalen Zuziehhilfe in die Zapfenschlösser gezogen haben, verstummt der Straßenlärm, scheint die Umwelt unter einem dämpfenden Schleier zu verschwinden. Die schwere Doppelverglasung, damals eine Sensation im Autobau, schluckt den Rest der Außenwelt. Elektrische Helferlein, unaufgeregt mit den bekannt soliden Mercedesschaltern serviert, unterstützen die Besatzung in ihrem Wunsch, den Stress des Alltags zu vergessen. In der Topversion bietet eine lange S-Klasse sogar elektrisch verstellbare und beheizbare Einzelsitze hinten. Neugierige Blicke der Passanten auf die Insassen verhindern die optionalen seitlichen Gardinen und ein elektrisches Heckrollo. Wohlwollend registriert man bereits nach kurzer Zeit die Abwesenheit jeglicher störender elektronischer Hinweistöne und Piepser. Und das, obwohl die S-Klasse mit Elektronik vollgestopft ist. Kein Klingelton, der auf zu wenig Waschwasser hinweist, keine aufgeregt piepsende Parkdistanz. Die S-Klasse weiß, was sich gehört und gibt dem Fahrer diskrete optische Hinweise, ohne die Ruhe in der heiligen Halle zu stören. Vielleicht ist es gerade diese unaufgeregte und zurückhaltende Art und Weise, die dieses damals so gescholtene Auto heute so modern erscheinen lässt.

Technik und Wartung

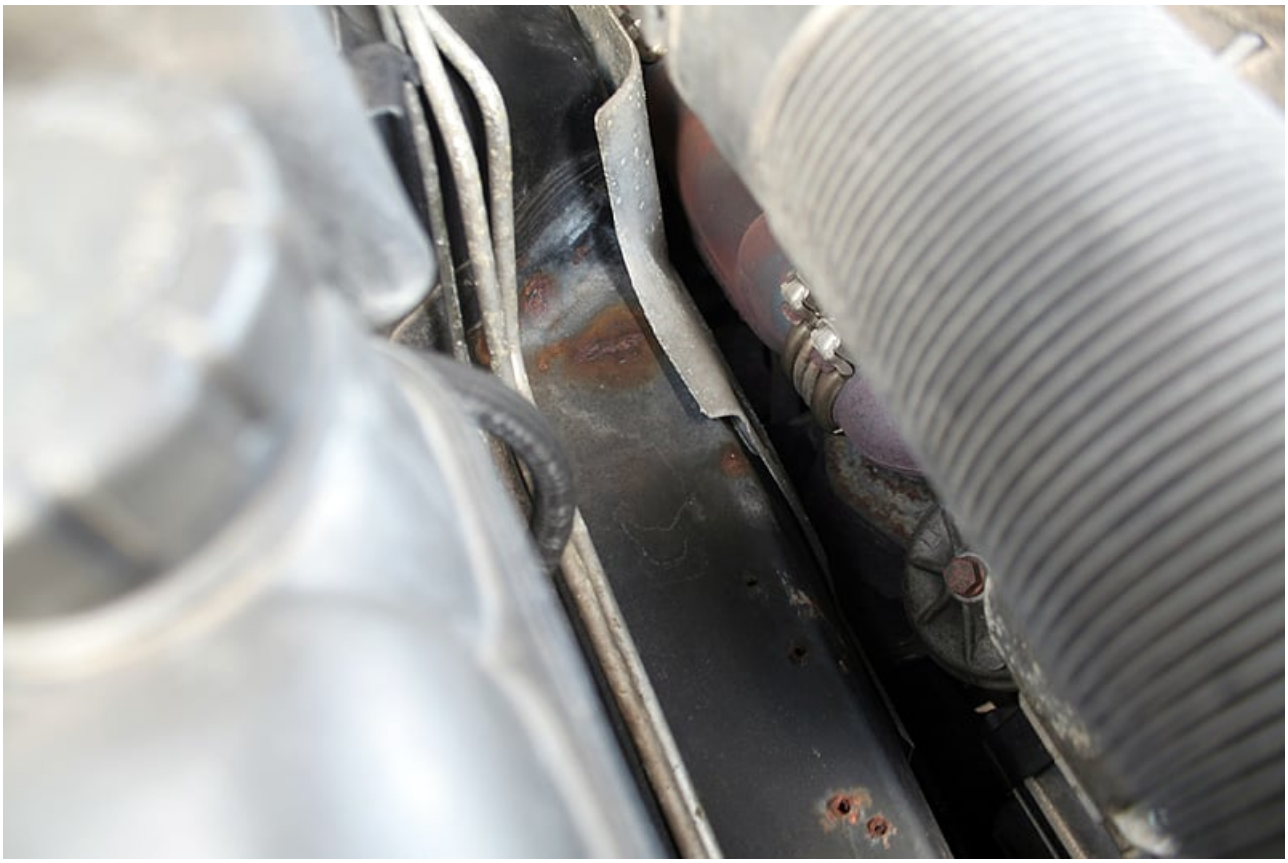
Wer sich mit dem Kauf eines W140 befasst, sollte sich zunächst auf die Motorenauswahl konzentrieren. Die Sechszylinder (300 SE / S 320) sind häufig anzutreffen und bewegen den Mercedes bei moderatem Verbrauch von elf bis zwölf Litern Normalbenzin ausreichend zügig voran. Technische Probleme sind bei den Aggregaten nicht zu erwarten. Lediglich eine defekte Zylinderkopfdichtung sorgt für Ölnebel an der vorderen rechten Seite des Motors. Befindet sich dieser Mangel im Endstadium, ist dies leicht an frischen Laufspuren entlang des Motorblocks zu erkennen. Gelegentlich streikende Luftmassenmesser oder defekte Einzelzündspulen lassen sich mit wenig Aufwand in Eigenregie beheben. Teuer wird es jedoch, wenn der im Zylinderkopfdeckel verlegte Motorkabelbaum aufgrund der hohen thermischen Belastung brüchig wird und ein elektrisches Chaos anrichtet. Mitunter reißt es dann auch das Motorsteuergerät in das Verderben. Veranschlagte Reparaturkosten: 1.500 Euro. Zur Kontrolle empfiehlt es sich, den Deckel der Einzelzündspulen abzuschrauben und den Leitungsstrang zu prüfen.

Von derartiger Malaise verschont bleiben sämtliche V8-Motoren: Sowohl die 4,2-Liter-Varianten mit 279 oder 286 PS (S 420/400 SE), als auch die 5,0-Liter-Motoren mit 320 PS und 326 PS (S 500/500 SE) bieten souveräne Kraft in jeder Lebenslage, dazu einen seidenweichen Lauf, gepaart mit dem unverwechselbarem V8-Sound und hoher mechanische Zuverlässigkeit. Typische Mängel: Fehlanzeige. Stattdessen nahezu unbegrenzte Laufleistungen. Lediglich die Steuerkette sollte ab 200.000 einer Kontrolle unterzogen werden und gegebenenfalls gewechselt werden. Mit Verbräuchen um 13 bis 15 Litern ist der Unterhalt einer so motorisierten S-Klasse zwar etwas teurer als der der Sechszylinder, das Geld ist jedoch gut angelegt.

Dies trifft für den 12-Zylinder weniger zu. Die Unterhaltskosten für diese am Markt oft zu verführerischen Niedrigpreisen angebotenen Topmodelle stehen in keiner vernünftigen Relation zum gebotenen Mehrwert. Verbräuche von rund 20 Liter und horrende Ersatzteil- und Reparaturpreise lassen den Spaß am 600er schnell in einem finanziellen Desaster enden.

Mit einer erfreulichen Problemlosigkeit glänzt die restliche Mechanik des Mercedes. Altersbedingte Verschleißerscheinungen, wie defekte Handbremsen (Pedalweg prüfen), schwitzende Achsantriebe oder müde Stoßdämpfer ausgenommen, stellt die S-Klasse der damaligen Mercedesqualität ein gutes Zeugnis aus. Als Ausnahme gilt hierbei die beim 12-Zylinder serienmäßige, sonst optionale, adaptive Dämpfung (ADS). Ihre Reparatur ist aufwändig und teuer. Ein Fahrzeug ohne dieses Extra sollte demnach bevorzugt werden.

Weniger erfreulich gestaltet sich das Karosseriekapitel des W140. Insbesondere ab 1995 leidet auch dieser Mercedes an erheblichen Korrosionsmängeln, was insbesondere auf neue Lacke und Lackierverfahren zurückzuführen ist. Waren bis zu diesem Zeitpunkt lediglich die hinter den Plastikschürzen versteckten Wagenheberaufnahmen vom Rostbefall betroffen, so kann der Gammel bei jüngeren Fahrzeugen überall sein Unwesen treiben. Daher gehört eine umfangreiche Untersuchung, auch im Motorraum und unter den diversen Plastikblenden zu einer Pflichtübung. Ein weiteres Manko der S-Klasse sind aufquellende Front- und Heckscheiben, erkennbar an der milchigen Schicht in den Ecken, herabhängende Dachhimmel und defekte Servoschließungen. Werden die Türen im Rahmen des Schließvorganges nicht in die Türfüllung eingezogen, liegt in der Regel eine Undichtigkeit in der Unterdruckanlage vor, deren Beseitigung meist langwierig ist.



Abschließend sollte der Interessent sämtliche zur Verfügung stehenden elektrischen und pneumatischen Spielereien inklusive der aufwändigen Klimavollautomatik auf Funktion prüfen. Stellen sich dabei Mängel ein, ist stets mit hohen Folgekosten zu rechnen. Ein defekter Innenraumverdampfer der Klimaanlage schlägt inklusive Einbau mit rund 2.500 Euro zu Buche.

Fazit und Kosten

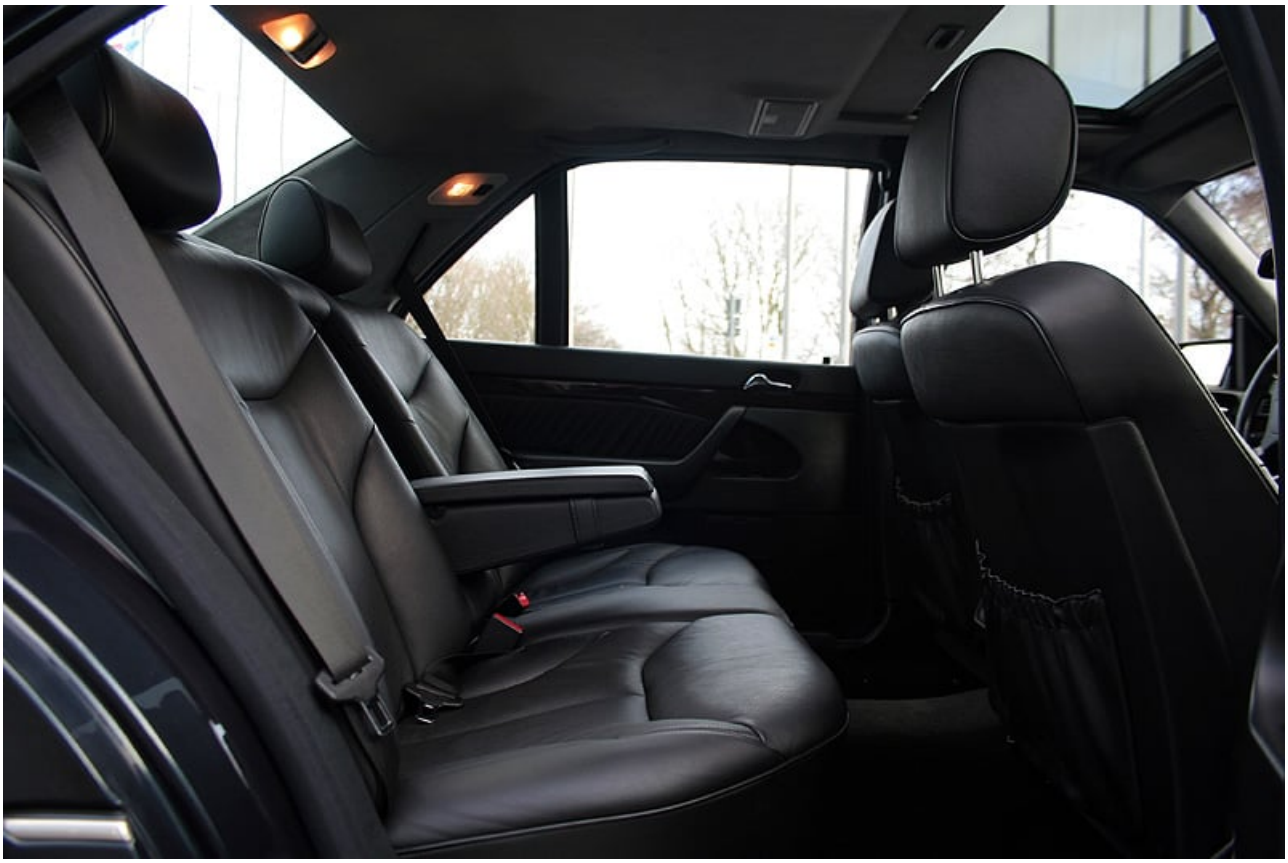
Damit wird schon deutlich, wohin die Reise geht. S-Klasse zum Sonderpreis. Das ist derzeit mit etwas Geduld noch möglich, jedoch nicht ohne ein entsprechendes Reparaturpolster. Der Markt bietet trotz jahrelangem Ausverkauf nach Osteuropa zahlreiche interessante Fahrzeuge. Zu Preisen von 4.000 Euro ist ein

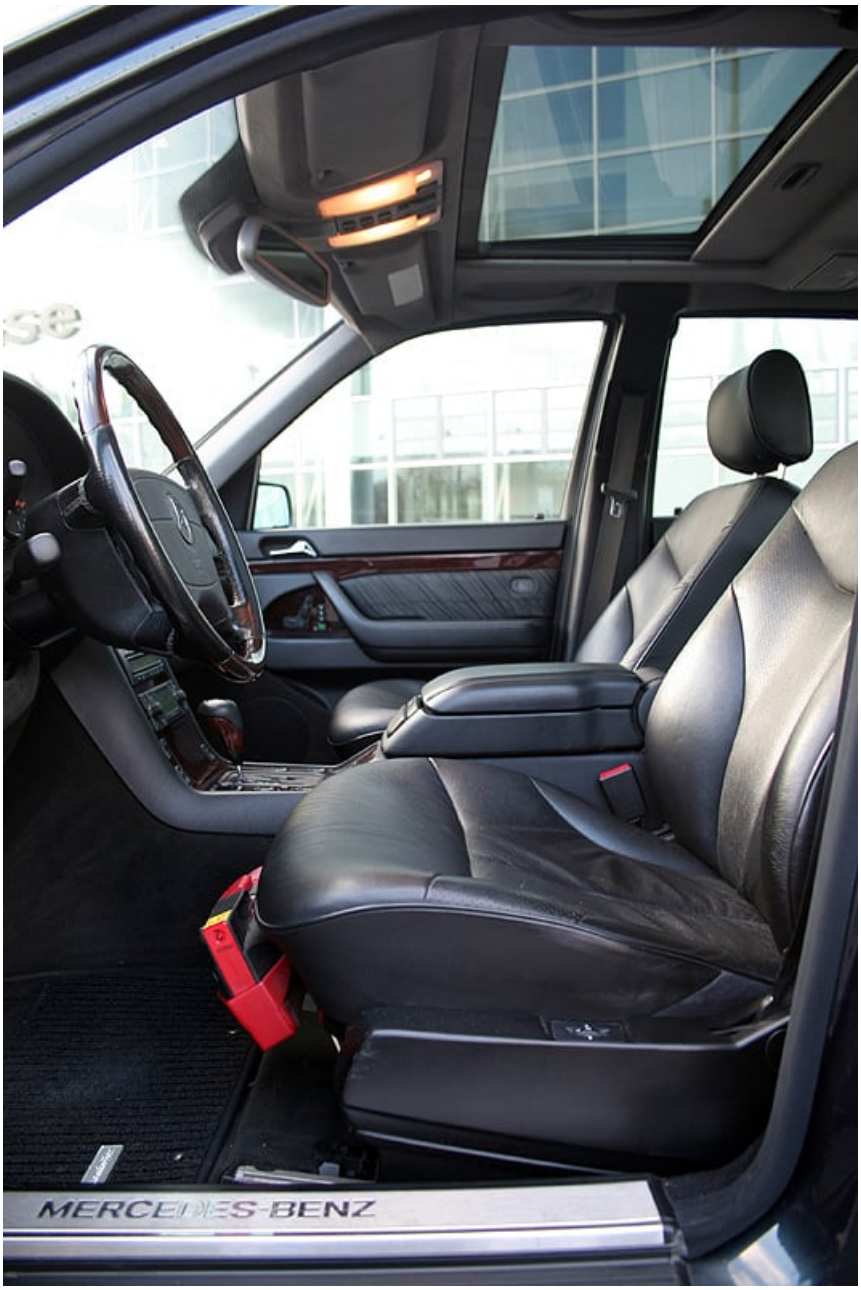
ordentlicher 300 SE aus der ersten Serie (erkennbar an den ausfahrbaren Peilstäben) erhältlich. Laufleistungen um die 200.000 km sind dabei in Kauf zu nehmen, stellen aber kein Problem dar. Schnäppchenjäger greifen zum vermeintlichen Fehlmodell 400 SE, der ein paar hundert Euro günstiger angeboten wird als ein 500er. Für diesen sind in schönem Zustand aus dem Jahre 1997 durchaus um die 10.000 Euro einzukalkulieren. Deutlich teurer sind dagegen Fahrzeuge mit sehr niedrigen Tachoständen (Scheckheft!) aus Ersthandbesitz. Sie stellen aber in jedem Fall eine gute Wertanlage dar, denn auch dieser Mercedes wird als Oldtimer das sein, was ein Oberklasseauto aus dem Sternenland immer war: Eine Sonderklasse.

Anschaffungspreise:	Sechszylindermodelle ab 4.000 Euro Achtzylinder ab 5.000 Euro
Steuer:	Ab Modelljahr 1997: Euro 2 Ab Modelljahr 1998: Euro 3 Euro 1 Fahrzeuge können mit Umrüstsätzen auf Euro 2 gebracht werden.
Versicherung:	Günstig zu versichern bspw. über Oldie Car Cover: Anfrage für Versicherungsangebot stellen
Durchschnittsverbrauch:	V6-Zylinder: 11 bis 12 Liter/100 km V8-Zylinder: 13 bis 15 Liter/100 km
Empfohlene Reparaturrücklage:	3.000 Euro

Fotogalerie

CD 1




MERCEDES-BENZ

CD 1

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/mercedes-benz-s-klasse-w140
© Classic Driver. All rights reserved.