

Kaufberatung zur Baureihe 126

von Marc Westhofen, Stand: 20. August 2008



Inhalt:

1. Einführung
2. Die Wahl der Motorisierung – welche ist empfehlenswert?
3. Die Prüfpunkte beim 126er – worauf ist zu achten?
4. Wie viel darf so ein Wagen kosten?

1. Einführung

Die S-Klasse der Baureihe 126 nähert sich ihrem 30jährigen Jubiläum und beschreitet inzwischen klar den Weg eines Klassikers vom Youngtimer zum künftigen Oldtimer. Kaum ein anderer Mercedes hat außer den SL-Typen je solch einen Aufwind in der Klassiker-Szene erfahren. Doch nicht jeder 126er zeigt ein solches Potential: Entscheidend sind an dieser Stelle nicht die Ausstattung oder Motorisierung, sondern fast einzig und allein der Zustand. Gerade jetzt, in der Übergangsphase zum Klassiker, bedarf es daher einiges an Geschick, um die sprichwörtliche Spreu vom Weizen zu trennen. Nicht jeder 126er, der mit blitzendem Chrom und buntem Preisschild aufwarten kann, ist ein empfehlenswert guter Kauf. Um eine Kaufentscheidung zu erleichtern, möge Ihnen diese Kaufberatung zur Unterstützung gereichen.

Da sich die Baureihe 126 nicht nur als Flaggschiff aus dem Hause Mercedes-Benz, sondern auch als zukunftsweisender Technologieträger einen Namen gemacht hat, fließen hier völlig neue Aspekte in die Welt der Oldtimer von morgen ein: So wurden pyrotechnische Gurtstraffer und 1981 der Fahrer-Airbag erstmalig der Weltöffentlichkeit präsentiert: in einer S-Klasse der Baureihe 126. Noch ebenso neu war damals das erst unmittelbar zuvor in der auslaufenden Baureihe 116 vorgestellte ABS. ASR und schließlich 1987 der Beifahrer-Airbag führen diese Kette neuartiger Entwicklungen fort. Die Alltagstauglichkeit dieser Sicherheitstechnologien ist heute über jeden Zweifel erhaben. Jedoch gibt es heute keine nennenswerten Erfahrungen mit diesen Techniken bei Autos, die „in die Jahre“ kommen. Wie zuverlässig werden Elektronik und Pyrotechnik sich bei künftigen Oldtimern zeigen? So wie die Baureihe 126 als Pionier dieser heute nahezu selbstverständlichen Technologien den Weg in unsere Gegenwart bereitete, so wird sie künftig maßgebliche Erfahrungen bieten, aus denen Oldtimer-Experten aller Marken ihre Schlüsse ziehen müssen.

Ebenso aus diesen Gründen wie auch durch den permanenten Erfahrungsaustausch mit anderen Fahrern der Baureihe 126 wird diese Kaufberatung ständig weiterentwickelt. Darüber hinaus werden auch Alltagstauglichkeit und finanzielle Belastungen für den Unterhalt dieser wohl zeitlosesten Modelle der S-Klasse von Mercedes-Benz an dieser Stelle thematisiert.

Um gleich einen Punkt vorweg zu nehmen: 126er zu fahren ist nicht billig. Wenngleich die Fahrzeuge preiswert zu beschaffen sind, so leugnen sie im Unterhalt ihre Herkunft mit keinem Cent. Die Tankfüllung für etwa EUR 130,- ist da nur ein Anfang. Ein Sparwunder im Verbrauch ist keiner davon; Reparaturen können ganz schön zu Buche schlagen. Dies soll kein Abraten sein, nur ein Hinweis, dass es ein teurer Spaß werden kann, der gut überlegt sein will: Die Baureihe 126 ist schon heute ein Klassiker, und so sollten diese Autos auch verstanden werden.

Fahrzeuge der Baureihe 126 ab 20 Jahre können bereits zum äußerst günstigen Oldtimertarif versichert werden (z. B. Zurich-Versicherung)!

Die Steuern sind je nach Hubraum und Abgasnorm ein nicht unerheblicher Kostenfaktor. Je nach Typ und ggf. Nachrüstsysteem können Abgasnormen bis „D4“ erreicht werden (Anbieter für Abgasreinigungsanlagen finden Sie in unserem Linkportal).

2. Die Wahl der Motorisierung – welche ist empfehlenswert?

6-Zylinder:

Die **280er**-Motoren der ersten Serie (bis 1985) zählen zu den robustesten 6-Zylinder-Maschinen, die Mercedes-Benz je gebaut hat. Da sie aus verkaufspolitischen Gründen in der Leistung durch "brave" Nockenwellen gezähmt wurden, haben sie eine sehr hohe Lebenserwartung. Der Motor wirkt mit seinen nur 2,8 Litern Hubraum dennoch lebhaft und drehfreudig im 126er. Die 280er sind daher eine gute Wahl, jedoch ist ein nachgerüsteter Katalysator für eine Zulassung mit schwarzem Kennzeichen sehr empfehlenswert. Die 280er Modelle waren als Limousine mit normalem und langem Radstand lieferbar. Die Vergaservariante des 280ers (**280 S**) wurde nur als Limousine mit normalem Radstand ausgeliefert. Der Motor wirkt mit dem hohen Gewicht der S-Klasse überfordert und etwas schwachbrüstig. 280 S sind heute wegen der KAT-Nachrüstungsproblematik kaum noch zu finden. Mit Erreichen der 30-Jahres-Grenze und Zulassung mit historischem Kennzeichen könnten diese bereits sehr selten gewordenen Typen wieder interessant werden – soweit noch welche überlebt haben. Die **260er** (zweite Serie; ab Herbst 1985) sind eher etwas für gemütlich orientierte Fahrer: Mit nur 160PS steht diese Variante - ähnlich dem 280 Vergaser - an der Grenze zur Untermotorisierung. Ausgeliefert wurden die 260er nur als Limousine mit kurzem Radstand. Die **300er** (ab Herbst 1985) sind von den R6 der zweiten Serie die bessere Wahl: Bei moderater Fahrweise harmonieren die 300er sehr gut mit dem schweren Wagen und haben sehr ruhige Laufeigenschaften. 300er wurden nur als Limousine ausgeliefert: Mit kurzem Radstand ist er ein Volumenmodell der S-Klasse gewesen, mit langem Radstand ist er heute sehr selten geworden. Alle 6-Zylinder-Varianten der ersten und zweiten Serie wurden serienmäßig mit Handschaltung ausgeliefert. Da automatische Getriebe mit einer S-Klasse sehr viel besser harmonieren, haben nur sehr wenige Kunden den Aufpreis gescheut - Handschaltungen im 126er sind daher gleichermaßen selten wie auch unpassend.

8-Zylinder:

Die 8-Zylinder harmonieren mit dem hohen Gewicht des 126ers am besten. Sie zeigen allesamt eine komfortable und gute Elastizität, fordern jedoch auch einen entsprechenden Verbrauch als Tribut. Die V8-motorisierten 126er sind tendenziell deutlich besser ausgestattet als die R6. Alle V8-Varianten waren nur mit automatischem Getriebe erhältlich und wurden sowohl als Limousine mit normalem und langem Radstand wie auch als Coupé ausgeliefert. Die **380er** Modelle (bis 1985) stellten in der **ersten Serie** den Einstieg zu den V8 dar. Mit sehr ruhigen Laufeigenschaften wirken die kleinen V8 gegenüber den 280ern weicher und entspannter. Als einzige Modelle der ersten Serie konnten die 380er gegen beträchtlichen Aufpreis bereits ab Werk mit geregelter Katalysator bestellt werden. Auf das damals in der Bundesrepublik kaum verfügbare bleifreie Benzin hinweisend, riet Mercedes den deutschen Kunden jedoch davon ab, weshalb die 380er mit Werks-KAT eine echte Rarität sind. Die **500er** der ersten Serie (bis 1985) erweisen sich als standfest und haben sehr gute Laufeigenschaften. Wie bei den Typen 280 und 380 empfiehlt sich die Nachrüstung eines geregelten Katalysators. Um die hohen Steuerbelastungen zu umgehen, können Fahrzeuge ab 20 Jahren alternativ auch mit einer roten 07er Nummer zugelassen werden, was die Alltagsnutzung jedoch ausschließt. Im Herbst 1985 erhielten die neuen V8 ihren Einzug in den 126er

(420, 500, 560), welche sich allesamt standfest zeigen. Besonders zu empfehlen sind jedoch V8 nach Herbst 1987, da diese Motoren eine Leistungssteigerung infolge des zunehmenden Einsatzes mit Katalysator erfuhren. Bis 1989 wurden oftmals die Rückrüstvarianten (RÜF) - auch für die 260er und 300er - verkauft, die keinen Katalysator hatten, aber dafür vorbereitet waren (erst Ende der 80er Jahre wurde der KAT steuerlich in Deutschland gefördert, weswegen der KAT infolge hoher Bestellraten und der sich abzeichnenden KAT-Pflicht für Neuwagen serienmäßig wurde). Für fast alle 126er Modelle sind heute Katalysatornachrüst- und Upgradesysteme erhältlich, die mit einigen Motoren sogar die Abgasnorm „D4“ erreichen können. Die **500er** sind besonders zu empfehlen, da sie aufgrund der Übersetzungsverhältnisse im Hinterachsdifferential auf niedrigerem Drehzahlniveau laufen - Laufruhe und besonders hohe Langlebigkeit resultieren daraus. Leise und langlebig sind jedoch alle V8 der **zweiten Serie**: Mehrere hunderttausend Kilometer bilden die normale Lebenserwartung. Die **560er** sind besonders durch ihre bereits serienmäßig fast vollständige Ausstattung interessant. Ihr Klang ist gegenüber den 500ern eher etwas kernig, aber dennoch sehr ruhig, leise und kultiviert (Anmerkung: Laufruhe = unhör- aber fühlbare Vibrationen, hat nichts mit dem Geräusch zu tun). Das Drehzahlniveau der 560er ist etwas höher ausgelegt als beim 500er, was in Kombination mit der etwas höheren Motorleistung einen etwas spritzigeren Fahrstil erlaubt. Genau deshalb muss man bei 560ern aber auch sehr wählerisch sein, da einige 560er als Porsche-Jäger missbraucht wurden. Die Fahrleistung des 500ers (zweite Serie) steht der des 560ers allerdings nur marginal nach. Die **420er** Maschine tritt in der zweiten Serie die Nachfolge des 380 als Einstiegs-V8 an. Weniger zu empfehlen ist der 420er vor Herbst 1987, der mit seinen knapp über 200PS zwar nicht schwachbrüstig ist, aber subjektiv keine erhebliche Steigerung gegenüber dem 300er darstellt. Besser ist der 420er nach Herbst 1987, für den die Leistungskur am nötigsten war: Die gut 20 Mehr-PS setzten ihn nun besser vom 300er ab. Nachteilig gegenüber den Modellen mit den M117-Motoren (500 und 560) ist beim 420er das Fehlen der Anfahrmomentabstützung, weswegen der (besonders nach September 1987 kräftigere) V8 beim Anfahren mit dem Heck "in die Knie geht".

Diesel:

Die Diesel-Modelle wurden nur für den Nordamerika-Export produziert. Hierzulande sind sie wahre Raritäten, weswegen es hier auch nur wenige Erfahrungswerte mit ihnen gibt. Hiesige MB-Werkstätten geraten oft ins Staunen, wenn sie solche Fahrzeuge zu Gesicht bekommen. Nicht selten werden Ersatzteile für die Motoren dann in 123er Listen gesucht, was sich auch oft als hilfreich erweist. Die meisten 126er Diesel, die man hier zu sehen bekommt, sind allerdings Eigenumbauten, vor denen ich warnen möchte: Für solche Umbauten lassen sich kaum Qualitätsangaben machen! Nur weil sie u. U. Erstabnahme und Hauptuntersuchung des TÜV oder der DEKRA bestanden haben, müssen es keine haltbaren Umbauten sein, da genannte Organisationen nur unter dem Aspekt der Sicherheit und nicht unter dem Aspekt Verarbeitung und Qualität prüfen. Wer ein originales Stück "erwischt", erkennt dies an (vereinzelt auch zurückgerüsteten) US-Merkmalen: Meilen-Tachometer, größere Stoßfänger vorn und hinten sowie die eigenwillig aussehenden „Sealed-Beam-Scheinwerfer“. Die Dieselvarianten werden extrem hoch besteuert, Katalysatornachrüstsysteme sind derzeit nicht bekannt.

3. Die Prüfpunkte beim 126er – worauf ist zu achten?

Wie in jedem anderen Auto auch, zeigten sich im Laufe der Jahre auch in der langlebigen Baureihe 126 verschiedene Schwachpunkte, denen sorgsam Aufmerksamkeit geschenkt werden sollte. Gleiches versteht sich natürlich auch für versteckte/ verheimlichte (Unfall-) Schäden, die es aufzudecken gilt. In kaum einer Branche gibt es so viele schwarze Schafe wie im Fahrzeughandel. Um gegen diese zumindest einigermaßen gerüstet zu sein, gebe ich auch diesbezüglich einige Hinweise. Meistens stellt es sich dabei als aufschlussreich heraus, bei der Besichtigung des Fahrzeuges den Verkäufer gut zu beobachten: Wird er unruhig, nervös oder gar unhöflich, wenn man das zu verkaufende Fahrzeug näher unter die Lupe nimmt oder konkrete Fragen stellt? In diesem Fall sollte man lieber die Finger von dem Wagen lassen - hier gibt es meistens etwas zu verbergen.

Die Baureihe 126 eröffnete im Hause Mercedes-Benz ein neues Technikzeitalter, welches in der Welt der Klassiker auch ein ganz neues Problemfeld eröffnet: Elektronik. Der elektronische Aufwand in der S-Klasse der 80er Jahre ist jedoch verglichen mit seinen modernen Nachfolgern sehr überschaubar. Möglicherweise ist der 126er der letzte große Mercedes, der mit verhältnismäßigen Mitteln als fahrendes Kulturgut erhalten werden kann.

Motor / Auspuff:

Zunächst sollte der Motor einer einfachen **Sichtprüfung** unterzogen werden. Viele Gebrauchtwagenverkäufer gönnen dem Motor vor dem Verkauf gern noch eine Motorwäsche, damit alles schön sauber ist und auf gute Pflege hinweist - zumindest angeblich. Nach Motorwäschen ist jedoch besondere Vorsicht anzuraten: Meistens werden diese Wäschen laienhaft und ohne Vorsicht mit dem Hochdruckstrahler durchgeführt. Dabei kommt es nicht selten zu Beschädigungen der KFZ-Elektrik/-Elektronik. Das so wichtige Motorwachs wird ebenfalls meist nicht nach einer solchen Wäsche erneuert. Und ist der Motor dann "sauber", lässt sich vieles nicht mehr richtig erkennen: Fast alle Motoren der Baureihe 126 neigen bereits etwas zum „schwitzen“, d.h. sie wirken etwas ölverschmiert. Dies ist nahezu normal und meist unproblematisch. Oft sind jedoch die **Ventildeckeldichtungen** im Alter ausgehärtet, was zu Undichtigkeit führt. Sichtbar wird dies durch erheblich stärkere Verschmierung im Bereich um diese Dichtung am Motorblock. Wurde der Motor mit dem Hochdruckstrahler gewaschen, kann man nur noch eines ausprobieren: Nach einer langen Probefahrt (besonders auch unter stärkerer Last) erneut den Bereich um die Dichtung betrachten und nachsehen, ob sich nach längerer Zeit unter dem Wagen Öltröpfchen auffinden lassen. So lassen sich jedoch nur starke Undichtigkeiten auffinden.

Zunehmend erweisen sich die **Zündsteuergeräte (ZSG) als Schwachpunkte in der zweiten Serie** der Baureihe 126. Leider gibt es keine Prüfmethode, die über die verbleibende Lebensdauer dieser essentiell wichtigen elektronischen Komponente Auskunft gibt. Lässt sich der Motor nicht starten, kann ein defektes ZSG die Ursache sein. Überprüfen lässt sich ein ZSG-Defekt nur durch Austausch des Steuergerätes oder notfalls durch Anschluss einer Zündkerze an einen abgezogenen Kerzenstecker mit Sichtprobe, ob es einen Zündfunken gibt. Der Defekt eines ZSG schlägt bei Beschaffung eines neuen Ersatzteils über Mercedes-Benz mit – je nach Typ – bis zu

EUR 1800,- zu Buche. Die Beschaffung eines Gebrauchtteils zeigt sich derzeit höchst problematisch und mündet meist im Kauf eines verunfallten 126ers.

Sind bei geöffneter Haube und laufendem Motor schleifende Geräusche („chechecheche“) zu hören? Das schleifende Geräusch stammt meistens von der **Keilriemenführung** und ist wenig problematisch. Oft ist es jedoch die **Lichtmaschine**, die Verschleißerscheinungen aufweist. Sie kann damit aber u. U. noch lange durchhalten. Zu prüfen empfiehlt sich ihre Leistungsfähigkeit: Bei laufendem Motor darf die rote **Ladekontrollanzeige** nicht leuchten. Andernfalls ist entweder die Lichtmaschine bereits defekt oder die Kontakte von der Lichtmaschine zur Batterie sind unterbrochen (z.B. Massebandbruch). Die Lichtmaschinendefekte bestehen meistens im Verschleiß der **Kohlebürsten**, für die es für ca. EUR 20,- Ersatz gibt. Die meisten Werkstätten führen den Kohlebürstenwechsel in der Regel jedoch nicht durch und bevorzugen den Einbau einer neuen Lichtmaschine für ca. EUR 700,-. Leuchtet die Ladekontrollanzeige im Betrieb schwach auf, könnte eine der **Gleichrichterdiode**n in der Lichtmaschine defekt sein. Als Folge daraus gibt der Generator zu wenig Leistung ab, so dass die Batterie unter elektrischer Belastung entladen wird. Um sicher zu gehen, lässt sich die Lichtmaschine wie folgt einfach überprüfen: Bei laufendem Motor im Leerlauf starke elektrische Verbraucher (Abblendlicht, Lüftungsgebläse, heizbare Heckscheibe, ggf. Sitzheizungen, etc.) einschalten und mit einem Voltmeter die Spannung zwischen den beiden Batteriepolen messen. Bricht die Spannung auf unter 12 Volt zusammen, ist die Lichtmaschine defekt. Im Rahmen dieser Überprüfung bietet sich auch ein Blick auf die **Batterie** an: Ist sie deutlich älter als 3 Jahre? Entspricht ihre Kapazität mindestens den Angaben der Betriebsanleitung? Wohl gemerkt: Die Batterie ist auf keinen Fall ein Ausschlussgrund für einen Fahrzeugkauf, sehr wohl jedoch eine Möglichkeit, den Preis etwas zu drücken.

Sind Undichtigkeiten im Bereich des **Abgaskanals** im Motorraum hörbar? Das sind oftmals die **Abgaskrümmer** oder **Abgaskrümmerdichtungen**, die dann getauscht werden müssen. Vor einem Tausch der Dichtungen sollten jedoch die Verschraubungen der Dichtungen überprüft werden: Im Laufe der Zeit können sich die Schrauben etwas lösen, wodurch dann die Dichtungen nicht mehr richtig anliegen. Ein einfaches nachziehen der Schrauben kann das Problem manchmal bereits lösen. Teilweise fehlen sogar die Schrauben, was dann erst recht zu Geräuschen führt. Unangenehm wird es, wenn die Schrauben abgerissen sind und u. U. noch ein Rest im Gewinde feststeckt. Die oberen Schrauben sind relativ gut zugänglich (außer linke Zylinderbank hinten bei V8 mit Standheizung); die unteren Schrauben sind im Motorraum von oben nicht zugänglich.

"Tackert" der Motor, wenn er kalt ist und wird es weniger/ verschwindet es, wenn er etwas gelaufen ist? Das sind meist die **Hydrostößel**. Geht das Tackern oder gar Schlagen gar nicht weg, ist eine/ sind eingelaufene **Nockenwelle**(n) die Ursache des Geräusches. Beim Tausch von Nockenwellen sollten die **Schlepphebel** ebenfalls unbedingt erneuert werden. Bei V8-Motoren ist in jedem Fall die Werkstatt darauf hinzuweisen, dass das Spiel der Hydrostößel neu einzustellen ist. Viele (MB-) Werkstätten verfügen nicht über die benötigte Messlehre oder lehnen aus Unwissenheit die Einstellung mit der Begründung ab, dass Hydrostößel ja genau dafür da seien, das Ventilspiel automatisch auszugleichen. Hier sei erwähnt, dass der Ausgleichsbereich der Hydrostößel relativ engen Grenzen unterliegt und es aus eben diesem Grunde 1. eine Arbeitsanweisung von Mercedes-Benz und 2. neben

dem genannten Spezialwerkzeug auch Druckstücksätze gibt, um die Hydrostößel einzustellen.

Nockenwellentrieb: Dank doppelter **Steuerkette** (Duplexkette; Ausnahme: M103 mit Simplexkette) entfallen alle Zahnriemenprobleme. Die äußerst haltbaren Steuerketten unterliegen jedoch trotzdem einem Verschleiß: Jenseits der 200.000km wird in einigen Fällen von Dehnungen der Ketten berichtet, die die Synchronisation der Kurbel- und Nockenwellen beeinträchtigen. Als Problematisch zeigen sich bei den V8-Motoren (M116, M117) zunehmend die Kettenspanner und Gleitschienen: Beim Motorstart können träge Kettenspanner zum Überspringen der Steuerketten führen; gebrochene **Gleitschienen** lösen sich aus der Verankerung und blockieren die Zahnräder der Steuerketten – beides hat kapitale Motorschäden zur Folge. Nach spätestens 220.000km empfiehlt sich daher eine genaue Untersuchung der Kettenführung. Bei anderen Motortypen der Baureihe 126 ist eine Problemhäufung dieser Art derzeit nicht bekannt.

Fahrzeuge, die lange Standzeiten ohne Betrieb hinter sich haben oder nur selten bewegt wurden, weisen oft undichte **Wasserpumpen** auf. Hier sind in der Regel die **Wellendichtungen** ausgetrocknet und daher undicht geworden. Die Wasserpumpe sollte daher bei kaltem Motor unmittelbar nach dem Start genau beobachtet werden. Vereinzelt dichten sich die Pumpen im Betrieb auch wieder ab. Aber auch in diesem Fall kann ein Austausch nötig werden. Ein Blick in den Kühlmittelausgleichbehälter kann hier schon Undichtigkeiten im Kühlkreislauf aufzeigen. Es ist jedoch nicht stets die Wasserpumpe als Ursache für Kühlmittelverlust in Betracht zu ziehen. Oftmals ist einfach die Dichtung im **Verschluss des Ausgleichbehälters** beschädigt - ein neuer Verschluss kostet nur kleines Geld. In diesem Zusammenhang sollten auch die **Kühlschläuche** mit den Händen gründlich abgetastet werden: Die Schläuche bestehen aus einem festen Gewebe, das von schwarzem Kunststoff umhüllt ist. Vereinzelt kann es vorkommen, dass das Gewebe unter der schwarzen Kunststoffummantelung aufgeplatzt ist. In diesem Fall ist der betreffende Schlauch undicht. Ursachen für fehlendes Kühlmittel können jedoch auch im Motor selbst zu finden sein, worüber das **Abgasverhalten** Aufschluss geben kann:

Abgas bei kaltem Motor weiß: Alles klar - ist nur Kondenswasser. Abgas bei betriebswarmem Motor weiß: Sofort anhalten und bei laufendem Motor vorsichtig (!) den Kühlmittelausgleichbehälter öffnen. Riecht es im Kühlmittelbehälter nach Abgasen? Schwimmt Öl auf der Wasseroberfläche? Das sind klare Indizien für eine defekte **Zylinderkopfdichtung** (bei V8 eher selten) oder gar einen gerissenen Zylinderkopf (im Allgemeinen sehr selten). Bei blauem Abgas: Kurz nach dem Kaltstart ein wenig blau? Das ist nicht so schlimm. Die **Ventilschaftdichtungen** härten mit der Zeit etwas aus. Steigt der Ölverbrauch mit der Zeit weiter an, müssen diese mal gewechselt werden. Sehr selten: gerissene Zylinderköpfe - dann ist meist auch Wasser im Motoröl (Peilstab genau ansehen!). Graues bis schwarzes Abgas: Das Verbrennungsgemisch ist zu fett - entweder falsch eingestellt oder der Luffilter muss (wirklich dringend) getauscht werden. Auch die **Einspritzdüsen** sollten geprüft werden.

Fahrzeuge, die lange gestanden haben oder in Kurzstreckenbetrieb waren, haben oft defekte **Auspuffanlagen** oder **Abgaskrümmern/-dichtungen**. Dies entsteht durch Rückstände aus dem im Ottokraftstoff enthaltenen Schwefelanteil: In jedem Motor und auch dem Abgaskanal bildet sich bei Abkühlung Kondensflüssigkeit, die im

Betrieb allmählich verdampft (vgl. oben). Wird der Motor nicht warm gefahren, reagiert der Schwefelanteil im Abgas mit dem Kondenswasser zu einer Säure, die den Auspuff erheblich angreift und somit Korrosion begünstigt.

Ein **Kompressionstest** gibt zwar eine gute Information darüber, ob der Motor im Moment gut läuft, aber ist er auch Garant für die (nähere) Zukunft? Letzten Endes kann man in den Motor nicht hineinsehen. Exakte und seriöse Voraussagen über die zu erwartende Lebenserwartung eines Motors sind nicht möglich. Aber keine Bange: Die Lebenserwartung, insbesondere der V8, ist enorm hoch. Laufleistungen jenseits einer halben Million Kilometer sind keine Seltenheit. Das ist doch fast (!) wie im LKW. Mit wenig Aufwand lässt sich prüfen, ob der Motor **Wanddruck** aufweist: Bei laufendem Motor (Leerlauf!) vorsichtig den Deckel zum Öleinfüllen öffnen und leicht mit dem Finger festhalten. Hebt der Deckel leicht ab? Dann liegt ein Druck an, der oftmals durch Druckverlust im Zylinder hervorgerufen wird, da er in den Motorblock entweicht. In diesem Falle ist ein Kompressionstest empfehlenswert!

Getriebe / Antriebsstrang:

Die **Automatik** sollte nicht zu hart schalten (keine Schläge beim Schaltvorgang, alles muss ganz weich ablaufen). Schalten alle Fahrstufen hart, so lässt sich das Problem meist durch Einstellung des Steuerdrucks beheben. Hier jedoch bewegt man sich auf einem schmalen Grat: Ist die Automatik zu weich eingestellt, kommt es zu hoher thermischer Belastung im Drehmomentwandler, da hier durch erhöhten Schlupf große Teile der Antriebskraft in Wärmeenergie umgewandelt werden. Diesen Effekt bemerkt man in Form des Durchrutschens beim Schaltvorgang (Motor heult etwas auf, Schaltvorgang verläuft scheinbar langsamer). Ist die Automatik zu hart eingestellt, werden Antriebsstrang, Hinterachsdifferential und Hardy-Scheibe stark beansprucht. Daher sollte man hier nicht den Weg zur MB-Werkstatt scheuen, die diese Einstellung in Minutenschnelle für kleines Geld vornimmt. Ruckt es nur bei einigen Fahrstufen, etwa von 3 in 4, sind oft die **Bremsbänder** verschlissen oder es liegen Wandlerdefekte vor. Reparaturen am Automatikgetriebe werden meist sehr teuer (über EUR 1000,- sind sehr schnell ausgegeben). AT-Automatikgetriebe kosten mehr als mancher Gebrauchtkleinwagen. Vor diesem Hintergrund ist die genaue Einhaltung der Wartungsintervalle des Automatikgetriebes wichtig: Alle 60.000km muss das ATF-Öl (Automatic Transmission Fluid) gewechselt werden, da es sonst aufgrund der Hitzebelastung allmählich verbrennt und das Getriebe dadurch beschädigt werden kann. Aus Kostengründen wird der ATF-Wechsel häufig erheblich überdehnt oder gar ausgelassen. Das ATF beginnt dann zunehmend verbrannt zu riechen. Eine nachweisliche, regelmäßige Wartung durch Mercedes-Benz (Wartungsheft mit Mercedes-Stempel!) ist hier stets vorzuziehen, da der ATF-Wechsel im "Do-It-Yourself-Verfahren" häufig fehlerhaft durchgeführt wird. Penible Sauberkeit und auch die korrekte Entleerung des Drehmomentwandlers sind hier die Hauptprobleme, die sich auf die Lebensdauer des Automatikgetriebes negativ auswirken können. Anders als Getriebeöl in manuellen Getrieben dient das ATF-Öl nicht nur der Schmierung sondern besonders auch der Kraftübertragung und Steuerung des automatischen Getriebes, wodurch es hohe Betriebstemperaturen erreicht.

Verschleiß der **Hardy-Scheibe** macht sich durch leichtes Schlagen im Antriebsstrang beim Schaltvorgang bemerkbar.

Auch das **Hinterachsdifferential** (Hinterachsmittelstück) darf nicht zu prüfen vergessen werden: Einige davon heulen bereits unüberhörbar, was auf Verschleiß deutet, aber nicht zwingend ankündigen muss, dass es in Bälde unbrauchbar sein wird. Wichtiger ist dabei schon eher, sich das gute Stück mal mit der Taschenlampe genau anzusehen: Die meisten Hinterachsdifferentiale schwitzen bereits kräftig - was weniger problematisch ist. Tropfen sie jedoch schon, so ist meist einer der drei Wellendichtringe (Simmerringe) ausgehärtet. In den häufigsten Fällen ist es der Wellendichtring zur Kardanwelle, der getauscht werden muss (ca. EUR 200,-). Aufwendiger ist der Wechsel der Wellendichtringe zu den links und rechts abgehenden Antriebswellen zu den Antriebsrädern. Der Wechsel der Simmerringe ist unbedingt nötig, damit der Ölstand nicht zu weit absinkt. Läuft das Hinterachsdifferential trocken, kann es bei der Fahrt blockieren, was zum einen zu dessen Zerstörung führen, zum anderen aber auch einen gefährlichen Autounfall hervorrufen kann!! Das Wechselintervall des Öls im Hinterachsmittelstück liegt bei 60.000km; heute wird das Öl jedoch kaum mehr gewechselt, da es von Werkstätten als unnötig bewertet wird. Im Sinne einer hohen Lebensdauer ist dieses Wechselintervall jedoch nachdrücklich zu empfehlen. Sollte ein Wellendichtring getauscht werden müssen, so ist dies eine besonders gute Gelegenheit für einen solchen Ölwechsel.

Bei **Anhängerkupplung** (lieber nicht kaufen) dringend erfragen, ob schwere Anhänger gezogen wurden (z.B. Wohnwagen oder Pferdeanhänger) - dann erst recht nicht kaufen. Der Antriebsstrang wird dadurch stark belastet (besonders Automatik, Hardy-Scheibe und Hinterachsdifferential).

Fahrwerk/ Lenkung/ Bremsen:

Sind die Reifen gleichmäßig abgelaufen? Wenn nicht, lässt dies auf eine verstellte **Spur** und/oder einen verstellten **Sturz** schließen. In diesem Falle unbedingt Spur und Sturz vermessen lassen. Dabei sollte auch den Radaufhängungen sowie Lenkgestänge und Stabilisatoren ein Blick gewidmet werden - durch das hohe Gewicht der 126er (besonders V8) sind diese häufig ausgeschlagen.

Verschlissene **Traggelenke** an der Vorderradaufhängung gehören zunehmend zu den Problemfeldern der Baureihe 126. Sie zeigen sich oft bereits deutlich durch quietschende oder knarrende Geräusche beim Einfedern. Ein Niederdrücken der beiden Kotflügel gehört somit zum Standardprogramm bei der Fahrzeuguntersuchung. Entgegen der weit verbreiteten Meinung oder gar mangelnder Kenntnis vieler MB-Werkstätten, können unter Anwendung des vorgeschriebenen Spezialwerkzeugs die Traggelenke auch einzeln ein- und ausgepresst werden!

Sollte bei der Probefahrt ein **Lenkspiel** auffallen (haben viele V8 wegen des hohen Gewichts), ist dies oft kein Problem! Das **Lenkgetriebe** ist, wie bei LKW, ein Kugelumlaufgetriebe (Zahnrad und Schnecke). Das Spiel lässt sich für kleines Geld (i. d. R. unter EUR 150,-) bei jeder MB-Werkstatt reduzieren – durch bloße Einstellung. Ob sich das Problem durch Einstellung beheben lässt, kann nur die Werkstatt durch Messung der Reibwerte ermitteln. Ist das Lenkgetriebe in der Mittelstellung zu stark abgenutzt, ist ein teurer Lenkgetriebeaustausch nicht

vermeidbar! Finger weg von sehr breit bereiften Fahrzeugen: Deren Lenkgetriebe sind meist bereits arg in Mitleidenschaft gezogen worden!

Auch die **Servopumpe** fällt öfters durch Undichtigkeit auf. Dies ist meist bereits an heftigen Ölverschmierungen am Gehäuse zu erkennen. In jedem Fall sollte ein prüfender Blick ins Ausgleichsbehältnis geworfen werden - stimmt der Ölstand?

Fahrzeuge mit **Niveauregulierung** hängen oft hinten etwas herunter - meist kann man es einfach einstellen lassen. Das Prinzip ähnelt dem ALB-Gestänge der Hinterradbremzen am LKW (ALB = Automatische Lastabhängige Bremsanlage). Manchmal ist jedoch die Regulierung defekt. Aber: Nicht zu schnell urteilen, denn die Niveauregulierung arbeitet mit einer Verzögerung. So wird verhindert, dass die Regulierung auf jede Bodenwelle reagiert, denn es soll schließlich nur das Niveau geregelt werden. Fahrzeuge mit Niveauregulierung hängen bei falscher Einstellung oder defektem System immer etwas tiefer als solche ohne: Die Federn wurden absichtlich schwächer ausgelegt, um die Niveauregulierung in ihrer Wirkung zu begünstigen. In jedem Fall sollte dem Ausgleichsbehältnis für das Hydrauliköl ein prüfender Blick gewidmet werden.

Vorsicht bei **hydropneumatischer Federung**: Ich weiß, sie ist komfortabel und bietet eine tolle Straßenlage, aber das eigentlich wartungsfreie System wird im Alter oft undicht. Verschleißerscheinungen an den Federbälgen ziehen zudem hohe Reparaturkosten nach sich. Die konventionelle Federung ist im 126er gut abgestimmt und darüber hinaus unproblematisch, weshalb ich von der hydropneumatischen Federung nachdrücklich abräte.

Bremsanlage genau checken: Die Scheiben und Beläge (besonders vorn) sind oft stark verschlissen. Bei Fahrzeugen mit ASR (Antriebsschlupfregelung) sind auch die hinteren Bremsen einem höheren Verschleiß ausgesetzt (besonders die kräftigeren V8-Varianten).

Karosserie/ Korrosion:

Korrosion wird allmählich auch beim 126er zum Faktor: Bei den Modellen der ersten Serie waren die Rostschutzmaßnahmen nicht ganz so umfangreich, wie bei der zweiten Serie (ab Herbst 1985). Daher lassen sich für die erste Serie nur schwierig typische Stellen aufzählen. Generell sollten diese Fahrzeuge an allen Stellen sorgsam überprüft werden – besonders Schweller und Radläufe. Die 126er der zweiten Serie sind teilverzinkt und extrem gut konserviert. In dieser Hinsicht sind die 126er der zweiten Serie vielen modernen Fahrzeugen noch heute weit voraus! Doch im Alter zeigen sich auch in der zweiten Serie zunehmend weitere Schwachstellen, die auch für die erste Serie zutreffen:

1. C-Säule-innen, wo die Chromleiste endet, sind oft kleine Rostpickel unter dem Lack zu sehen, 2. Heckscheibenrahmen: Sowohl oben als auch unten entlang der Heckscheibe zeigen sich oft Roststellen. Insbesondere im unteren Bereich, wo man es schwieriger erkennen kann, besteht rasches Handlungsgebot! Vorsicht auch bei Radlaufchrom: Die Radlaufblenden einmal abgenommen, findet sich oft Rost darunter. Auch Parkrempler, die nicht ordentlich repariert wurden, werden oft gern darunter versteckt. Lackschäden nach Abnahme der Leisten sind ebenfalls keine

Seltenheit. Wie bei jedem Auto sollte auf jeden Fall den Türunterkanten ein Blick gewidmet werden, da durch die Fensterdichtungen Regen- und Waschwasser in die Tür absickert (ist normal). Dieses läuft unten zwar wieder aus der Tür heraus, jedoch sind die Türen innen dadurch stets etwas rostanfälliger - was insbesondere dann gilt, wenn der Wasserablauf durch Verschmutzung verstopft ist. Bei Fahrzeugen aus den USA ist besondere Vorsicht geboten: Die trockene Luft (etwa in Kalifornien) lässt Fahrzeuge auch ohne Lack nicht rosten. Wenige Wochen in Deutschland und die blühende Überraschung kann sich zeigen. Wichtig ist besonders ein Blick in die hinteren Radhäuser, an deren hinterem Ende am Radlauf oft die bananenförmigen Abdeckungen fehlen. Diese Kunststoffabdeckungen verhindern, dass Spritzwasser, Streusalz und Schmutz hinter die hinteren Seitenteile (Kofferraumseiten) gelangen. Fehlen die Abdeckungen muss unbedingt die Teppichverkleidung an der linken und rechten Seite des Kofferraumes entfernt werden um zu prüfen, ob hier bereits Rostbildung eingetreten ist. In diesem Zusammenhang sind auch die Lüftungsklappen hinter den Kofferraumseitenverkleidungen zu prüfen - sitzen die Gummis richtig? Wenn nicht, kann Spritzwasser sogar in den Innenraum des Kofferraumes gelangen.

Feuchtigkeit im Kofferraum kann auch durch undichte **Heckscheibendichtungen** hervorgerufen werden, durch welche Wasser in den Kofferraum eintritt. Ganz wichtig: Nehmen Sie das Reserverad heraus - ist die Radmulde verzogen oder verbeult? Diese Reparatur wird oft bei Heckunfallschäden aus Geiz weggelassen oder nur unsachgemäß repariert, weil man es ja sonst nicht sieht.

Heckscheiben in Ausführung Verbundglas bleichen sehr häufig am unteren und seitlichen Rand aus und sehen geradezu milchig aus. Dies liegt an Feuchtigkeit, die die unverklebten Heckscheibendichtungen unterwandert. Wer diesen kosmetischen Fehler beheben möchte, kommt um einen teuren Austausch der Heckscheibe nicht herum. Präventiv empfiehlt sich eine nachträgliche Behandlung der Dichtungen mit einem geeigneten Dichtmittel, um die Unterwanderung weitgehend zu vermindern. Hat die Ausbleichung bereits begonnen, lässt sie sich auf diese Weise immerhin in der weiteren Ausbreitung verlangsamen. Auch die **Heckscheibenheizung mit Mikrofasern** ist unbedingt zu prüfen: Vereinzelt sind die nahezu unsichtbaren Mikrofasern beschädigt, wodurch die Heizung ausfallen kann. Doch hier darf nicht zu früh geurteilt werden, denn die schlechtere Wärmeleitfähigkeit der Kunststoffscheibe verlangt längere Heizzeiten als konventionelle Heckscheibenheizungen in Verbindung mit Heckscheiben in Ausführung ESG (Einscheiben-Sicherheitsglas).

Die **Türfangbänder** – besonders hinten – zählen ebenso zu den Schwachstellen. Knacken sie beim Öffnen/Schließen der Türen, sind sie bald fällig. Bei Nichtbehebung des Defekts kann es dazu kommen, dass die Tür blockiert, d.h.: Wenn die Tür offen ist, geht sie nicht mehr zu! Teile Kosten ca. EUR 15,- plus Steuer, aber es gibt nichts Fummeliges, als diese für die Ewigkeit gebauten Türen zu zerlegen. Ist das Türfangband unlackiert (messingfarben), wurde es bereits einmal ersetzt. Oftmals werden ersetzte Türfangbänder mit einem Lackstift „nachlackiert“, was jedoch von rein kosmetischer Bedeutung ist.

Sind die **Spaltmaße** an Motorhaube, Kofferraumdeckel und den Türen gleichmäßig? Wenn nicht: Finger weg! Es handelt sich meist um unsachgemäß reparierte Unfallfahrzeuge. Zur Überprüfung der Spaltmaße bietet sich ein Vergleich mit der jeweils anderen Fahrzeugseite an. Die Türen können unter Umständen etwas

hängen (ist aber selten). Hierbei auf jeden Fall Scharniere prüfen, ob diese eventuell durch einen Unfall verzogen sind (im Zweifelsfalle eine MB-Werkstatt konsultieren).

Auch dem **Lack** sollte man Aufmerksamkeit schenken: Passt der Lackzustand zur Laufleistung? Gibt es Abweichungen bei Glanz, Farbton und - bei Metalliclacken - der Anzahl der Metallicpartikel? Hier wurde oftmals nachlackiert. War es ein Unfall? Äußert sich der Besitzer unglaublich oder zeigt er sich (angeblich) unwissend, sollte man mit einem Finger vorsichtig die anders aussehenden Bleche abklopfen und den Klang mit dem jeweils an der gegenüberliegenden Seite befindlichen Teil vergleichen. Klingt das anders aussehende Teil massiver? Dies ist in der Regel ein Indikator für Spachtelarbeiten, die einen reparierten Schaden anzeigen. Wurden neue Bleche (zum Beispiel Kotflügel) verbaut, ist der Nachweis eines reparierten Schadens nicht ohne größeren Aufwand nachweisbar. Hier sei gesagt, dass es auch Ersatzteilbleche von Fremdherstellern gab, welche qualitativ meist sehr schlecht sind: Sie sind nicht nur billig, sondern auch dünnwandig und rostanfällig!

Innenausstattung:

In vereinzelt Fällen lösen sich die dünnen, weichen **Verkleidungen der B-Säule** bei den Limousinen an deren Rändern ab. Dies ist jedoch nicht allzu problematisch: Verkleidung abbauen und verkleben.

Schwerwiegendere Probleme zeigen sich hingegen bei **blauer Innenausstattung** an den Armaturenbrettern! Der Weichmacher dieser Kunststoffteile zeigt im Alter deutliche Schwächen: Die Armaturenbretter platzen häufig regelrecht auf, zeigen dann hässliche Risse. Dieser Effekt ist bei anderen Farben als blau kaum bekannt und stellt dort kein nennenswertes Problem dar.

Fahrzeuge, die über die Jahre immer wieder großer Hitze im Innenraum ausgesetzt wurden, dokumentieren dies teilweise an ihrem **Edelholzdekor**: Sowohl die Ausstattungslinie mit Wurzelnussholz als auch jene mit Zebrano (ein Tropenedelholz) ist mehrschichtig verarbeitet: Träger des Holzes ist ein Aluminiumstreifen, auf dem eine etwas dickere Holzschicht aufgebracht ist. Erst auf dieser Holzschicht ist eine sehr dünne Schicht der kostbaren Edelhölzer aufgebracht, die dann wiederum mit mehreren dickeren Lackschichten versiegelt ist. Hintergrund dieser aufwendigen Verarbeitung ist passive Sicherheit beim Unfall: Das Zierholz darf nicht zersplittern (Mercedes-Benz machte sogar Crash-Versuche mit Handschuhfachkästen). Nachteil dieser Verarbeitungsmethode ist allerdings, dass sich die Materialien bei Temperaturveränderungen unterschiedlich ausdehnen und auch wieder zusammenziehen, was zu Verspannungen der Zierholzteile (im Wesentlichen sind nur die Leisten der Türen und des Handschuhfachdeckels betroffen) führt. Der Effekt gleicht einem Bi-Metallstreifen, wie er etwa in Bügeleisen als Thermostat verwendet wird. Die Verspannungen sind aufgrund der festen Montage zwar nicht als Verformungen sichtbar, aber im Alter können sie dazu führen, dass sich die dünne Edelholzschicht ablöst. Die Holzteile sollten hierbei nicht unterschätzt werden: Da es keine Blindschalter im 126er gab, gibt es für jede Ausstattungskombination eigene Holzteile, weswegen diese sehr teuer sind!

Sonderausstattungsmerkmale/ Zubehör:

Probleme zeigen sich zunehmend, aber (noch) nicht kritisch häufig, beim **ASR-Steuergerät** (Antriebsschlupfregelung). Bei Ausfall leuchtet die ASR-Kontrollleuchte im Cockpit auf. Wird nach Ab- und anschließendem wieder Anschalten der Zündung das System wieder aktiviert, lässt dies auf elektronische Probleme schließen. Das **ABS-System** (Antiblockiersystem) zeigt sich bis heute unproblematisch. Ausfälle oder Störungen der ABS-Komponente sind häufig durch Verschmutzungen an den Radsensoren bedingt und mit relativ kleinem Aufwand behebbar. Ein Austausch der ABS/ASR-Steuergeräte ist enorm teuer.

Airbags sind bei Klassikern eine bisher unbekannte Komponente - war doch der Airbag erstmals der Weltöffentlichkeit in einem 126er präsentiert worden (1981; Beifahrerairbag 1987). An der B-Säule befindet sich eine Haltbarkeitsplakette für die eingebauten Airbags (sofern vorhanden), nach dessen Ablauf das Fahrzeug zur Überprüfung in einer Werkstatt vorgeführt werden sollte. Mercedes-Benz hat abweichend hiervon die Fristen verlängert. Auf offizielle Anfrage hieß es daraufhin:

„Nach heutigem Wissensstand kann von einer Haltbarkeit und Funktionssicherheit der Fahrer- und Beifahrer-Airbag-Einheiten von 15 Jahren ausgegangen werden. Mercedes-Benz hat somit für Fahrzeuge, die bis Januar 1992 gefertigt wurden, rückwirkend das Verfallsdatum verlängert.“

Weitere Recherchen ergaben, dass prinzipiell davon ausgegangen werden könne, dass die Airbag-Komponenten im 126er ein Autoleben lang halten, eine Überprüfung jedoch empfehlenswert sei. Bei Fahrzeugtypen ab Januar 1992 ist das Wort „Verfallsdatum“ aus dem Airbag-Vokabular gestrichen worden.

Prüfen Sie auf jeden Fall die **Klimaanlage** - ist sie nicht funktionstüchtig, dürfen Werkstätten sie nur nach Umrüstung auf FCKW-freien Betrieb (R134a) instand setzen. Alternativ, jedoch nicht von Mercedes-Benz freigegeben, besteht ohne Umrüstungsmaßnahmen auch die Möglichkeit, die Klimaanlage mit R413 zu füllen. Wenn es draußen sehr kalt ist, schaltet sich der Klimakompressor nur über die Scheibentrocknung ein (Schalter nach oben legen!). Lässt sich der Kompressor auch über die Scheibentrocknung nicht einschalten, kann dies ein Indiz für einen undichten und somit leeren Kühlkreislauf sein. Der Kompressor verfügt für diesen Fall über eine automatische Schutzabschaltung. Die **Klimaautomatik** ist wegen ihrer etwas anfälligen Steuerung nicht ganz unproblematisch. Der Austausch einer Steuereinheit ist mit nicht unerheblichen Kosten verbunden, weswegen die konventionelle Klimaanlage der Klimaautomatik vorzuziehen ist: Anders als herkömmliche Klimaanlagen verfügt jene im 126er durch die Heizmatic ebenfalls über Thermostatregelung und automatische Kompressorabschaltung, wenn die gewünschte Innenraumtemperatur durch Zuführung ungekühlter Außenluft erreicht werden kann. Die Klimaanlage entspricht daher nahezu einer Klimaautomatik. Die Klimaautomatik im 126er steuert über die Klimaanlage hinaus lediglich die Gebläseeinstellungen. Nachteilig gegenüber der konventionellen Klimaanlage ist bei der Klimaautomatik, dass nur eine Klimazone eingestellt werden kann, wogegen die Klimaanlage mittels der Heizmatic für Fahrer und Beifahrer unterschiedliche Temperatureinstellungen zulässt.

Das **Schiebedach** (in der ersten Serie ohne Hub- bzw. Aufstellfunktion) muss sich ohne Quietsch- und Knackgeräusche aufstellen und öffnen lassen. Hierbei ist auch die Mechanik des kleinen Windabweisers am Schiebedach zu überprüfen: Stellt er sich korrekt beim Öffnen des Daches (Schubbetrieb) auf und senkt sich wieder kurz vor dem vollständigen Schließen? Probleme dieser Art lassen sich häufig durch Einfetten beheben, was durch mangelhafte Wartung häufig nicht regelmäßig durchgeführt wurde. Sehr häufig sind bei den Schiebebedächern der zweiten Serie die **Hubwinkel** gebrochen; das Dach lässt sich dann nicht korrekt aufstellen und liegt dabei oft schief auf. Viele Fahrzeuge der zweiten Serie (bei dunkler Farbe am auffälligsten) haben kleine Schrammen am Schiebedach. Dies liegt einerseits an noch nicht gebrochenen, jedoch ausgeleierte Hubwinkeln, durch die Spiel in der Mechanik entsteht. Beim Öffnen (Schiebebetrieb) stellt sich das Dach leicht auf und schrammt an der Innenseite des Daches entlang. Andererseits wird dieser Effekt zusätzlich begünstigt durch eine Dämmmatte im Dach, die sich besonders bei dunklen Farben durch Hitzeeinwirkungen häufig verformt oder gar löst. Diese Matte kann bedenkenlos etwa mit einem geeigneten Haken entfernt werden. Auf jeden Fall muss sich der Schiebedachmotor exakt an der Schließposition abschalten. Ist dies nicht der Fall, so muss die "Nullstellung" mittels einer kleinen Schraube am Antriebsmotor (links hinter der Kofferraumseitenverkleidung) nachjustiert werden.

Bei den Coupés sind unbedingt die **automatischen Gurtbringer** zu überprüfen, welche relativ häufig ausfallen oder in ihrer Funktion gestört sind.

Zeigt das Verstellen der Rändelräder der **Heizmatic** keine Wirkung und arbeitet die Heizung unabhängig von der Einstellung auf voller Heizleistung? Hier liegt die Ursache meist in einer defekten bzw. durchgebrannten Sicherung. Unter Umständen sollte die Ursache des Sicherungsdefektes festgestellt werden. Häufig liegt die Ursache von Heizungsstörungen jedoch auch in eingerissenen Membranen in den **Duoventilen** der Heizung. Hier fallen bereits hohe Teilekosten an, weil die Membraneinsätze sich einzeln nicht mehr regulär über Mercedes-Benz beschaffen lassen. Daher muss bei Defekt in der Regel das jeweils betroffene Ventil komplett ersetzt werden. Vereinzelt liegt die Ursache des Fehlers auch in einem Defekt des recht teuren **Steuergerätes der Heizmatic**.

Standheizungen, bei Mercedes-Benz als Zusatzheizung bezeichnet, versagen oft nach sehr langem Nichtgebrauch ihren Dienst. An der Standheizung lassen sich viele Defekte schlichtweg hören. Ist nach dem Einschalten ein leises "Taktgeräusch" zu hören? Dies ist das normale Fördergeräusch der Kraftstoffpumpe der Standheizung und sollte zumindest bevor sich der Brenner einschaltet zu hören sein. Die Standheizung klingt im laufenden Betrieb ähnlich einem Jet-Triebwerk in der Ferne. Schaltet der Brenner zu, ist dies an einem deutlichen Rauschen zu hören.

Die **elektrischen Heckrollos** funktionieren oft nicht. Ursache ist meist ein Bruch der Transportseele, deren Weichmacher im Laufe der Zeit durch Hitzeeinwirkung austritt und somit den Kunststoff aushärten und brüchig werden lässt. Eine Reparatur kann allein durch Aus- und Einbau aus der Heckablage sehr arbeitsaufwendig sein. Es empfiehlt sich daher in jedem Fall (auch bei Funktionstüchtigkeit), die Transportseele zu wechseln. Wenn das elektrische Heckrollo noch intakt ist, kann die Seele (ca. EUR 10,-) in Minutenschnelle ohne Zerlegung der Heckablage gewechselt werden.

Funktioniert die **Zentralverriegelung** (auch Tankdeckelverschluss) einwandfrei? Manchmal ist die Pneumatikanlage undicht. In diesem Falle kommt es oft zu etwas länger anhaltenden Motorgeräuschen der Pneumatikanlage, nachdem der eigentliche Schließvorgang bereits beendet ist. Bei dieser Gelegenheit sollten auch alle Schlösser an Türen und Kofferraumdeckel ausprobiert werden. Ab Herbst 1984, etwa ein Jahr vor Einführung der zweiten Serie, wurden Zentralverriegelung mit Mehrstellenbedienung verbaut, d.h.: Die ZV muss allen Schlössern vollständig gehorchen. Ausnahme: Je nach Schlossstellung am Kofferraum kann der Kofferraum von der ZV abgekoppelt werden (dient dem Diebstahlschutz z.B. an einer roten Ampel).

Elektrische Fensterheber prüfen: Laufen sie alle ohne Knackgeräusche? Wenn sie im oberen Bereich etwas schwergängiger laufen, ist das normal. Einige 126er wurden wegen Windgeräuschen nachgebessert: Man hat einfach den Rahmen der Tür etwas nach innen gebogen - das geht in Ordnung, haben MB-Werkstätten selbst so gemacht.

Sonstige Prüfpunkte:

Vereinzelt leiert die **Mechanik im Zündschloss** aus, so dass es sich nicht mehr einwandfrei drehen lässt. Schwere Schlüsselanhänger/ -bunde, die über Jahre am Schloss zogen, sind oftmals die Ursache für solche Störungen.

Leichtmetallfelgen werden oft als originale Mercedesfelgen angeboten. Die originalen Felgen sind sehr begehrt, da es sich um geschmiedete, hochfeste und daher sehr hochwertige Räder handelt. Insbesondere bei den "Barockfelgen" der ersten Serie aber auch bei den 15-Loch-Scheibenfelgen der zweiten Serie sind viele Plagiate zu finden, welche sich durch die im Felgenbett befindlichen KBA-Prüfnummern und Herstellercodes identifizieren lassen. Bei originalen Felgen ist außen im Felgenbett keine KBA-Nummer eingraviert. Die häufig zu sehenden 8-Loch-Felgen sind ab Werk nie für die Baureihe 126 ausgeliefert worden.

4. Wie viel darf so ein Wagen kosten?

DAT und Eurotax-Schwacke, die Preisbibeln der Händler, haben beim 126er längst keine Bedeutung mehr und listen diese Fahrzeuge auch nicht mehr. Gute 126er werden meist nur noch unter der Hand gehandelt. Bei Händlern (insbesondere freien) vereinzelt noch verfügbare Fahrzeuge sind häufig von unzureichender Qualität und werden gemessen am Zustand nicht selten überteuert angeboten. Zunehmend werden 126er auch bei renommierten Oldtimer-Händlern angeboten, die bei gutem Zustand dann aber auch zu hohen Preisen zum Verkauf stehen. Es ist insgesamt schwierig danach zu fragen, wie viel ein solcher Wagen kosten darf. Vielmehr hat jeder 126er seine ganz eigenen Preise - die des Verkäufers und die des Interessenten. Es ist zwar ein schönes Gefühl, ein Schnäppchen ergattert zu haben, aber *das* Schnäppchen gibt es nicht. Der Kauf eines solchen Wagens muss stets von dieser Frage geleitet werden:

„Was ist Ihnen der Wagen wert?“

Wenn es der richtige 126er ist, werden Sie es nach Prüfung der Punkte dieser Beratung schon wissen. Und: Wenn der Wagen wirklich gut ist, dann hat man kein schlechtes Gewissen, wenn man mehr ausgegeben hat, als man ursprünglich wollte. Dann aber ruhig pingelig bezüglich der Qualität sein!

Den in vielen Anzeigen zu lesenden Zustandsangaben ist jedoch kaum eine Aussage zu entnehmen: Die angebotenen Fahrzeuge sind nahezu alle überbewertet, was einerseits das Kaufinteresse steigern soll, andererseits aber auch daher kommt, dass kaum jemand mit den Definitionen der Zustandsnoten vertraut ist, die von der Classic Data GmbH vorgegeben sind. Angaben wie etwa "Zustand 1a" (Buchstaben gibt es bei der Benotung nicht, lediglich "+" bzw. "-") sind selten besser als eine solide „3“. Schreibt jemand Zustand „2 bis 3“ oder „2-“, so ist die Angabe durchaus Vertrauen erweckend und unter Umständen interessant.

Zustandsnoten 1 bis 5:

<p>Note 1: <i>Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeuge der absoluten Spitzenklasse. Unbenutztes Original (Museumsauto) oder mit Neuteilen komplett restauriertes Spitzenfahrzeug. Wie neu (oder besser). Sehr selten!</i></p>
<p>Note 2: <i>Guter Zustand. Mängelfrei, aber mit leichten (!) Gebrauchsspuren. Original oder fachgerecht und aufwendig restauriert. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile (Ausnahme: Wenn es die StVZO verlangt).</i></p>
<p>Note 3: <i>Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfertig.</i></p>
<p>Note 4: <i>Verbrauchter Zustand. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile fehlen oder sind defekt. Teilrestauriert. Leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).</i></p>
<p>Note 5: <i>Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder komplett zerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.</i></p>

Quelle: Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel

Und: Die wenigsten 126er, die angeblich Vollausrüstung haben, weisen sie wirklich auf: Viele seltene Ausstattungsmerkmale fehlen meist (z.B. der äußerst seltene Reiserechner).

Um einen Anhaltspunkt für die Preiskategorien zu geben: Besonders gut gepflegte Exemplare ohne technische Defekte mit sehr niedriger Laufleistung (weit unter 100.000km) können im Einzelfall Preise bis deutlich über EUR 20.000,- erreichen, was meist für V8-Zylinder-Limousinen und insbesondere die Coupés zutrifft. Wer deutlich über EUR 10.000 für einen 126er anlegt, sollte vor dem Hintergrund dieser Kaufberatung kaum Kompromisse eingehen. Qualität und Zustand sowie emotionale Faktoren sind mittlerweile weit mehr für die Preisbildung bedeutend als die Motorisierung. Prominente Vorbesitzer können u. U. die Preise beeinflussen.

Grundsätzlich muss betont werden, dass ein höherer Preis für einen sehr guten Zustand unter dem Strich günstiger ist, als eine nachträgliche Restauration oder Reparatur. Besonders Voll-Restaurationen sind beim 126er teuer, da er technisch und vom Konstruktionskonzept her weit komplexer gebaut ist als Modelle deutlich älterer Baujahre. Ein 300 SL Flügeltürer ist eine vergleichsweise primitive Konstruktion – auch, wenn diese unbeliebte Wahrheit nicht gern gehört wird. Bei solchen Prestigefahrzeugen obliegen die exorbitant hohen Preise für Restaurationen

anderen Kriterien. Voll-Restaurationen der Baureihe 126 zur Zustandsnote „1“ (vgl. Tabelle oben) – Beispiele sind dem Verfasser namentlich bekannt – können EUR 60.000,- spielend überschreiten.

Deutlich zu erkennen ist die Trendwende der Nutzungsart: Als Gebrauchswagen verliert der 126er – nicht zuletzt auch wegen der stetig steigenden Kraftstoffkosten – seine Bedeutung. Fahrzeuge im Spitzenzustand befinden sich zunehmend in Sammlerhänden. Die Preise für solche Fahrzeuge, besonders für sehr gute Coupés, steigen nahezu unentwegt. „Fair Drivers“, wie stark benutzte Gebrauchtwagen in den USA gern bezeichnet werden, unterliegen deutlichem Preisverfall. Hier trennt sich die sprichwörtliche Spreu vom Weizen.

Sonderschutzfahrzeuge (gepanzerte Fahrzeuge) unterliegen gänzlich anderen Bewertungskriterien, die an dieser Stelle nur sehr kurz und oberflächlich betrachtet werden können. Nicht selten kosten diese zwischen EUR 40.000,- bis weit über EUR 60.000,-. Weitere Kosten folgen: Etwa die von innen sehr kratzempfindlichen Scheiben mit Tendenz zur Blasenbildung in der innersten Folie kosten ein Vermögen (z.B. Frontscheibe Panzerklasse B6 ca. über EUR 14.000,-). Ein Großteil der Ersatzteile ist erheblich gegenüber der Serie geändert, viele wurden sogar individuell angefertigt und sind entsprechend äußerst teuer.

Ich möchte mit diesem Beitrag auch finanziellen Illusionen entgegenwirken. Ich kenne einige Beispiele, in denen es Bauchlandungen gab, weil die Käufer bei der teilweise günstigen Beschaffung des Wagens auch einen günstigen Unterhalt erwarteten. Ein Erhalt im Topzustand hat seinen Preis!

Viel Glück bei Suche und Kauf Ihrer S-Klasse der Baureihe 126!

Marc Westhofen