Übersicht der Generationen – 50 Jahre Mercedes-Benz S-Klasse

Offiziell beginnt die Geschichte der S-Klasse mit der Baureihe W 116, die von 1972 bis 1980 gebaut wurde. Bei ihr wurde die Typenbezeichnung erstmals erwähnt, die rasch zu einer Gattungsbezeichnung wurde: Nicht von ungefähr wird die S-Klasse immer wieder als das beste Auto der Welt angesehen. Doch eigentlich beginnt die Geschichte der S-Klasse viel früher. Folgende Modelle begründen knapp 50 Jahre der großen Mercedes-Benz Oberklasse-Limousinen:

- **Typ 220, Baureihe 187 (1951 - 1954)**
- **Typen 220 a, 219, 220 S und 220 SE, Baureihen 180/128 (1954 - 1959)**
- **Typen 220 b, 220 Sb, 220 SEb, 300 SE, Baureihen 111/112 (1959 - 1965)**
- **Typen 250 S - 300 SE, 300 SEL - 300 SEL 6.3, BR 108/109 (1965 - 1972)**
- **S-Klasse Baureihe 116 (1972 bis 1980) (erste offizielle S-Klasse)**
- **S-Klasse Baureihe 126 (1979 bis 1991)**
- **S-Klasse Baureihe 140 (1991 bis 1998)**

Es soll Leute geben, die eine Mercedes-Benz S-Klasse kaufen wegen des mühelosen und komfortablen Fahrens. Oder wegen ihrer überragenden Sicherheit. Oder wegen ihrer zukunftsweisenden Technik. Diese Leute haben Recht. Doch die S-Klasse ist mehr. Die Mercedes-Benz S-Klasse ist die konsequente Folge eines Lebensstils, der von Mobilität und Individualität, Erfolg und Feinsinn geprägt ist. **Man entscheidet sich nicht für die S-Klasse. Sie steht schlicht bereit, wenn das Leben die Weichen richtig gestellt hat. Die Autotür fällt ins Schloss – und man ist angekommen. Das macht sie und ihre Vorgänger einzigartig unter den großen Limousinen dieser Welt. Und das seit inzwischen mehr als 50 Jahren.**

Anlässlich der Präsentation der Baureihe W 220 im Jahr 1998 sagt **Dr. Dieter Zetsche**, damals das für den Vertrieb zuständige Vorstandsmitglied der Daimler-Benz AG:

„Es gibt wohl kein Fahrzeug, mit dem Mercedes-Benz stärker identifiziert wird, als die S-Klasse. Für mich geht die Bedeutung aber noch weiter: Durch die Summe ihrer Qualitäten ist sie der Orientierungspunkt für die gesamte Marke Mercedes-Benz."

Die technischen Highlights sowie die Kurzgeschichten der S-Klasse und ihrer Vorgängerbaureihen

Mercedes-Benz Typ 220, Baureihe 187 (1951 bis 1954)

Auf der ersten Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt präsentiert Daimler-Benz im April 1951 die Pkw-Typen 220 und 300.

Beide bieten völlig neu konstruierte Sechszylinder-Motoren mit oben liegender Nockenwelle.

Der Typ 220 basiert, abgesehen von seinem 2,2 Liter Motor mit 80 PS (59 kW), weitgehend auf dem Typ 170 S. Fahrwerk und Karosserie sind nahezu identisch, die Scheinwerfer aber nun in die zu diesem Zweck modifizierten
vorderen Kotflügel integriert. Der deutlich höheren Motorleistung entsprechend ist der 220 an den Vorderrädern mit Duplexbremsen ausgerüstet. **Im Mai 1954 endet die Produktion der 220er Limousine.**

Wie der 170 S wird auch der 220, dessen Serienproduktion im Juli 1951 anläuft, in **drei Karosserievarianten – Limousine, Cabriolet A und Cabriolet B** angeboten. Die beiden Cabriolets, positioniert als sportliche Reisewagen mit exklusivem Charakter, lösen die entsprechenden Ausführungen des 170 S ab, deren Produktion im November 1951 ausläuft.

Darüber hinaus ist der 220er auch als Fahrgestell für **Sonderaufbauten** lieferbar, bei Lueg in Bochum entstehen im Oktober 1952 **acht Krankenwagen,** und das Karosseriewerk Binz in Lorch baut zwischen Oktober 1952 und Juli 1954 mehr als **30 Polizei-Funkwagen** auf 220er Fahrgestell.

MB Typen 220 a, 219, 220 S, 220 SE, Baureihen 180/128 (1954 - 1959)

- **Selbsttragende Karosserie in Pontonform**
- **Fahrschemel-Vorderradaufhängung**
- **Eingelenkpendelachse mit tiefgelegtem Drehpunkt**
- **Bremstrommeln mit "Turbokühlung"**
- **Hydraulischautomatische Kupplung "Hydrak"**

Im **März 1954 stellt Mercedes-Benz den neuen Typ 220** vor, der sich in seiner ausgesprochen modernen Gesamtkonzeption an dem seit einem halben Jahr produzierten 180er orientiert und nun ebenfalls einen **selbsttragenden Aufbau in Pontonform** bietet, der mit der Rahmenbodenanlage fest verschweißt ist. Erstmals kommt in einem Mercedes-Benz Serien-Pkw die für den Formel-1-Rennwagen W 196 entwickelte **Eingelenkpendelachse mit tief liegendem Drehpunkt** zum Einsatz. Deutlich verbessert ist die Bremsanlage: Der 220 a erhält verrippte Bremstrommeln mit „Turbokühlung" an allen vier Rädern. Im März 1956, zwei Jahre nach der Präsentation des 220 a, werden der Öffentlichkeit die Typen 219 und 220 S vorgestellt, die gemeinsam die Nachfolge des ersten Sechszylindermodells mit Pontonkarosserie antreten. Im September 1958 präsentiert Mercedes-Benz das neue Sechszylindermodell 220 SE, das ab November geliefert wird.

produzierte Stückzahlen:

- Mercedes-Benz 220a (W180 I)-1954 bis 1956 = 25.937 Fahrzeuge
- Mercedes-Benz 220 S (W180 II)-1956 bis 1959 = 55.279 Fahrzeuge
- Mercedes-Benz 220 SE (W128)-1958 bis 1959 = 1.974 Fahrzeuge
- Mercedes-Benz 220 S / 220 SE Coupe / Cabriolet (W180/W128)-1956 bis 1960 = 2.081 Fahrzeuge

MB Typen 220 b, 220 Sb, 220 SEb, 300 SE, BR 111/112 (1959 1965)

- **Sicherheitsfahrgastzelle mit Knautschzonen (vorn/hinten)**
- **Gepolstertes Lenkrad**
- **Keilzapfen-Türschlösser**
- **Scheibenbremsen (300 SE)**
- **Dreipunktgurte**
- **Viergang-Automatikgetriebe**
- **Luftfederung (300 SE)**
- **Langversion (300 SE)**

Die Heckflossenmodelle

Im **August 1959** wird ein grundlegend überarbeitetes Pkw-Programm vorgestellt. Unter dem **Motto „Die neuen Sechszylinder – Eine Klasse für sich"** erscheinen als Nachfolger der bisherigen Sechszylindertypen die drei vollkommen neu konstruierten Modelle 220 b, 220 Sb und 220 SEb der **Baureihe W 111.**

Abgesehen von Ausstattungsdetails unterscheiden sich die neuen Typen nur in der Motorisierung voneinander. Maßstäbe setzt die neue Baureihe in punkto passiver Sicherheit; **erstmals wird in einem Serienwagen das Barényi-Patent der gestaltfesten Fahrgastzelle mit Knautschzonen vorn und hinten umgesetzt.** Im August 1961 wird das neue Oberklasse-Modell Typ 300 SE vorgestellt. Neben dem **4-Gang-Automatikgetriebe** und der ebenfalls **neu entwickelten Servolenkung** gehört zur Grundausstattung auch die erstmals bei einem Mercedes-Benz Pkw verwendete **Luftfederung,** die eine Kombination sportlicher Fahreigenschaften mit höchstem Federungskomfort gestattet.

Allen drei Modellen gemeinsam ist eine sehr geräumige, elegant gezeichnete Karosserie, deren hervorstechendstes Merkmal die Heckflossen darstellen – Konzession an den vor allem von amerikanischen Einflüssen beherrschten Zeitgeschmack. Dieses charakteristische Design-Element prägt später den Namen für die ganze Modellgeneration; die genannten Typen werden heute allgemein als **„Heckflossen-Modelle"** bezeichnet.

MB Typen 250 S – 300 SE, 300 SEL – 300 SEL 6.3, Baureihen 108/109 (1965 bis 1972)

- **Erste Nachkriegslimousine der Oberklasse mit Achtzylinder-Motor**
- **Erste eigenständige Oberklasse-Baureihe**
- **Patentierte Sicherheitslenkung**
- **Hydropneumatische Ausgleichsfeder an der Hinterachse**

Die neue Oberklasse-Modellgeneration mit den Typen 250 S, 250 SE und 300 SE wird im August 1965 präsentiert. Sie treten die Nachfolge der Heckflossen-Typen 220 Sb, 220 SEb und 300 SE an. Allen drei Modellen gemeinsam ist eine von Paul Bracq gezeichnete Karosserie, deren klare Linienführung auf modisches Beiwerk verzichtet und die mit ihrer zurückhaltenden Eleganz auch heute noch zeitlos wirkt. Hinsichtlich ihres technischen Konzepts entsprechen die neuen Typen weitgehend ihren Vorgängermodellen. Werksintern sind die **Typen mit konventioneller Federung in der Baureihe W 108** zusammengefasst, der **luftgefederte 300 SEL wird jedoch unter der Bezeichnung W 109** einer eigenständigen Baureihe zugeordnet.

In den Jahren 1966 und 1967 entstehen in Sindelfingen zwei ganz besondere Varianten des 300 SEL – sie sind nicht für die Serienfertigung vorgesehen und werden **speziell für den Vatikan** entwickelt. Im **Juni 1966 wird ein Landaulet mit normalem Radstand fertig gestellt, das sich von der Serienlimousine durch einen einzelnen Sessel im Fond sowie das bis zur Vorderkante der Fondtüren reichende Landaulet Verdeck unterscheidet.**

Spitzenmodell der Modellreihe wird im März 1968 der Typ 300 SEL 6.3, der den V8-Motor und das Automatikgetriebe des Typs 600 hat und damit das Leistungspotential hochkarätiger Sportwagen erreicht. Seine Vorstellung auf dem Genfer Salon ist eine Sensation, zumal es im Vorfeld keinerlei Andeutungen gab.Von außen ist der 6.3 nur an den breiteren Reifen, den Halogen-Doppelschein-werfern und den zusätzlichen Weitstrahlern zu erkennen. Der Motor leistet 250 PS (184 kW), bedeutsamer dürfte aber das gewaltige Drehmoment von 51 mkg sein. Damit beschleunigt die Limousine in 8 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird mit 221 km/h angegeben. Obwohl er über 10 000 DM mehr kostet als ein 300 SEL und mehr als doppelt so teuer ist wie der 280 SE, stößt der 300 SEL 6.3 auf lebhaftes Interesse und wird in einer Stückzahl von 6 526 Einheiten produziert.

Die Produktion der insgesamt sehr erfolgreichen Baureihe W 108/W 109 endet im September 1972. Nachfolger sind die „S-Klasse"-Modelle der Baureihe W 116.

S-Klasse Baureihe 116 (1972 bis 1980)

- **Erstmals offiziell "S-Klasse" genannt**
- **Antiblockiersystem (ABS) ab 1978**
- **Größter Nachkriegs-Personenwagenmotor mit 6,9 Liter Hubraum im 450 SEL 6.9**
- **Doppelquerlenker-Vorderachse aus Erprobungsfahrzeug C 111**
- **Kraftstofftank kollisions-geschützt über der Hinterachse**
- **Sicherheits-Innenraum**
- **Erste Oberklasse-Limousine mit Dieselmotor (300 SD)**

Eine völlig neu entwickelte Fahrzeuggeneration der Oberklasse wird im September 1972 der Öffentlichkeit präsentiert. Die erstmals offiziell so genannte „Mercedes-Benz S-Klasse" – interne Bezeichnung W 116 – löst die Baureihe W 108/W 109 ab und umfasst zunächst die Typen 280 S, 280 SE und 350 SE.
Eine bemerkenswerte technische Neuerung, die in Serie erstmals bei den Limousinen der Baureihe W 116 verwirklicht wird, ist die beim C 111 erprobte **Doppelquerlenker-Vorderradaufhängung mit Lenkrollradius Null und Bremsnick-Abstützung**; sie ermöglicht eine weitere Verbesserung der Fahreigenschaften. Die Hinterradaufhängung entspricht im Wesentlichen der Konstruktion, die sich in den „Strich-Acht"-Typen mittlerweile seit Jahren bewährt hat und außerdem im 350 SL verwendet wird.

Im **Mai 1975 wird der Typ 450 SEL 6.9 als neues Spitzenmodell der Baureihe** und legitimer Nachfolger des 300 SEL 6.3 präsentiert; der leistungsstarke 6,9-Liter-V8-Motor, entwickelt aus dem bewährten 6,3-Liter-Aggregat, erreicht eine Leistung von 286 PS (210 kW) und ein maximales Drehmoment von 56 mkg. Höchsten Fahrkomfort gewährleistet die erstmals bei einem Mercedes-Benz Pkw eingesetzte **hydro-pneumatische Federung mit Niveauregulierung**.
Im Mai 1978 wird die Modellpalette der Baureihe W 116 noch einmal erweitert. Als neues Mitglied der Typenfamilie erregt der Typ 300 SD in Fachkreisen ebensoviel Aufmerksamkeit wie drei Jahre zuvor der 450 SEL 6.9, ist aber am entgegen gesetzten Ende der Leistungsskala angesiedelt. Angetrieben wird das **neue S-Klasse-Modell, erstmals in der Geschichte dieser Fahrzeug-Kategorie, von einem Dieselmotor.** Der 3,0-Liter-Fünfzylinder, der sich in den Typen 240 D 3.0 respektive 300 D bestens bewährte, hat für seine neue Aufgabe einen Turbolader, der eine Leistungssteigerung auf 85 kW (115 PS) ermöglicht..
Eine technische Innovation von richtungsweisender Bedeutung wird ab Herbst **1978 weltexklusiv in den S-Klasse-Limousinen der Baureihe W 116** angeboten: **Das gemeinsam mit Bosch entwickelte Anti-Blockier-System (ABS)**, das die uneingeschränkte Lenkfähigkeit des Fahrzeugs auch bei einer Vollbremsung garantiert und damit einen wesentlichen Beitrag zur aktiven Sicherheit leistet.

S-Klasse Baureihe 126 (1979 bis 1991)

- **Neues Sicherheitskonzept, erfüllt weltweit als erstes Serienfahrzeug das Kriterium des asymmetrischen Frontaufpralls (off-set crash)**
- **Fahrer-Airbag und Gurtstraffer ab 1981**
- **Beifahrer-Airbag ab 1985**
- **Dreipunktgurte auf der Rückbank**
- **Automatisches Sperrdifferenzial**
- **Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR)**
- **Bis heute erfolgreichste Mercedes-Benz Limousine**

Die spektakulärste Neuheit stellt ein 5,6-Liter-Achtzylinder dar, der eine Leistung von 200 kW (272 PS) mobilisiert. Insgesamt verlassen innerhalb des **12jährigen Produktionszeitraums 818 036 Limousinen** die Produktionshallen in Sindelfingen. Damit ist der 126er **die erfolgreichste Oberklasse-Baureihe in der Geschichte des Unternehmens.**

Die Karosserie ist nach neuesten Erkenntnissen der Sicherheitsforschung konstruiert. **Dank neuer Konstruktionsprinzipien übersteht die Fahrgastzelle nun auch einen versetzten Frontalaufprall – den so genannten „offset crash"** – bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 55 km/h unbeschadet. Die Limousinen der Baureihe W 126 sind die weltweit ersten Serienfahrzeuge, die das Kriterium des asymmetrischen Frontalaufpralls erfüllen.

5,6 Liter Hubraum
Die spektakulärste Neuheit in der Motorenpalette stellt ein 5,6-Liter-Achtzylinder dar, der aus dem 5,0-Liter-V8 durch Verlängerung des Hubs entwickelt worden ist und eine Leistung von 200 kW (272 PS) mobilisiert. Auf Wunsch gibt es sogar noch eine höher verdichtete Ausführung, die stolze 221 kW (300 PS) entfaltet, jedoch nicht mit einer geregelten Abgasreinigungsanlage kombiniert werden kann. Aber auch ohne Katalysator erfüllt diese so genannte „ECE-Version" die von der Europäischen Wirtschaftskommission ECE festgelegten Abgasgrenzwerte. Die mit dieser Motor-Variante ausgerüsteten Typen 560 SEL und 560 SEC sind zum Zeitpunkt ihres Erscheinens die leistungsstärksten bis dahin gebauten Mercedes-Benz Serien-Pkw.
Für alle Varianten der überarbeiteten Modellpalette mit Ausnahme der Typen 560 SEL und 560 SEC in ECE-Version steht **auf Wunsch eine geregelte Abgasreinigungsanlage mit Dreiwege-Katalysator** zur Verfügung.

S-Klasse Baureihe 140 (1991 bis 1998)

- **Elektronisches Stabilitäts-Programm (ESP)**
- **Bremsassistent (BAS)**
- **Adaptives Dämpfersystem (ADS)**
- **Doppel-Isolierverglasung**
- **Parameterlenkung**
- **Erster Mercedes-Benz mit Zwölfzylinder-Pkw-Serienmotor**

Im **März 1991 debütiert auf dem Genfer Automobil-Salon die jüngste Generation der S-Klasse (Baureihe W140).**Im **Juni 1993 werden die Typenbezeichnungen geändert; das „S" ist nun der dreistelligen Zahl vorangestellt. Die größte S-Klasse aller Zeiten** hat es, insbesondere zu Beginn Ihrer Karriere und vor allem in Deutschland, trotz ihrer unbestrittenen Qualitäten nie leicht. Dennoch werden **bis September 1998 insgesamt 406 532 Limousinen der Baureihe W 140** hergestellt, davon 28 101 Einheiten mit Dieselmotor.
Eine völlige Neukonstruktion ist der 6,0-Liter-V12-Motor M 120, nicht nur **der erste serienmäßig produzierte Pkw-Zwölfzylinder von Mercedes-Benz**, sondern mit einer Nennleistung von 300 kW (408 PS) zugleich **der damals leistungsstärkste Mercedes-Benz Pkw-Motor**. Völlig neuartig ist auch das Motor- und Antriebsmanagement, bei dem **alle Steuermodule über einen gemeinsamen Datenkanal miteinander kommunizieren.**
Der V12 bietet die weltweit größte Katalysator-Anlage für Personen-wagen. Sie hat sieben Liter Volumen, damit aufgrund des Katalysators kein Kraftstoffmehrverbrauch auftritt und eine hohe Langzeitstabilität gewährleistet ist. Sie läutete das **Zeitalter der FCKW-freien (Fluorkohlenwasserstoff) Automobile** ein und setzt Zeichen in punkto Recycling. Im Jahr **1992 erhält die Baureihe W 140 den Umweltpreis der US-amerikanischen „Environmental Protection Agency"**.
Bei den Achtzylinder- und Zwölfzylinder-Varianten kommt serienmäßig eine so genannte „**Parameterlenkung" mit geschwindigkeitsabhängigem Lenkmoment** zum Einsatz, welche die vom Fahrer aufzubringenden Lenkkräfte bei langsamer Fahrt reduziert, beispielsweise beim Einparken. Einen wesentlichen Beitrag zur Komfortverbesserung leisten außerdem die **erstmals in einer Pkw-Baureihe eingesetzten Isolierglasscheiben**, die eine ganze Reihe sicherheits- und komfortrelevanter Attribute in sich vereinigen. Zwei weitere Konstruktionsdetails – abklappbare Außenspiegel **und ausfahrbare Peilstäbe als Rückfahrhilfe** – erleichtern dem Fahrer das Manövrieren bei engen und unübersichtlichen Platzverhältnissen. Um bei rückwärtsgerichteten Rangier-manövern den Abstand zu Hindernissen besser abschätzen zu können, sind im Fahrzeugheck rechts und links in den Kotflügeln ausfahrbare Peilstäbe eingebaut. Die 65 Millimeter langen verchromten Stäbe werden zwei Sekunden nach Einlegen des Rückwärtsgangs pneumatisch in vertikaler Richtung ausgefahren, und acht Sekunden nach dem erneuten Gangwechsel wieder eingefahren.