

Kaufberatung W126 / C126

Von Tilman Pietzsch, Stand: 12/2008

Inhalt

Marktlage.....	1
Ersatzteilversorgung.....	2
Motorisierung.....	2
Technische Schwachstellen.....	3
Antrieb.....	4
Fahrwerk und Bremsen.....	5
Karosserie.....	5
Interieur.....	7
Ausstattung und Elektrik.....	7
Katalysatoren.....	8
LPG Gasbetrieb.....	9

Marktlage

Auch wenn heute noch vergleichsweise viele 126er auf dem Markt zu finden sind, gestaltet sich die Suche nach einem gepflegten Exemplar zunehmend schwieriger. Zum einen wurde die Mehrheit der ehemaligen Edelkarossen in den vergangenen Jahren nur noch wenig bis gar nicht gepflegt, zum anderen treten auch beim 126er im Alter vermehrt Korrosionsschäden und Elektronikprobleme auf.

Allerdings darf auch nicht unberücksichtigt bleiben, dass der 126er ein in die Tage gekommenes Auto ist, was in den kommenden Jahren den Sprung vom Youngtimer zum Oldtimer vor sich hat. Wo man sich bei Modellen anderer Automobilhersteller schon auf umfangreiche Schweiß- und Restaurationsarbeiten einstellen muss, kann man beim 126er mit etwas Geduld durchaus noch nahezu rostfreie Exemplare finden, die zudem voll alltagstauglich sind.

Günstig ist der Unterhalt eines 126ers dennoch nicht. Frühe Modelle bis zur Modellpflege 1985 lassen sich aufgrund der mechanischen Einspritzung nicht grundsätzlich auf Euro 2 aufrüsten, was zur Folge hat, dass das Finanzamt insbesondere bei den großvolumigen Motoren ordentlich die Hand aufhält. Auch der Kraftstoffverbrauch leugnet nicht, dass es sich beim 126er um ein schweres Auto mit entsprechender leistungsstarker Motorisierung handelt. Realistische Durchschnittswerte liegen je nach Motor und Fahrweise zwischen 13 und 17 Liter.

Die Anschaffungspreise bewegen sich zwischen ein paar hundert und weit über 10.000 Euro und nicht immer ist gewährleistet, dass das teurere Fahrzeug auch das bessere ist. Technisch brauchbare Fahrzeuge gibt es bereits ab etwa 3.000 Euro, wobei man bei solchen Preisen erwartungsgemäß mindestens noch einmal den gleichen Betrag für die Beseitigung des Wartungsstaus übrig haben sollte. Für ein Coupé ohne Wartungsstau und optische Mängel sind Preise über 10.000 Euro durchaus realistisch.

Classic Data Bewertungen, Stand 2008:

	Note 5	Note 4	Note 3	Note 2
300SE				
420SE				
560SEL	1.300 €	5.300 €	11.000 €	16.500 €
380SEC	1.400 €	4.700 €	8.900 €	14.500 €
560SEC	1.800 €	7.000 €	13.000 €	22.000 €

Ersatzteilversorgung

Ein weiterer Kostenaspekt ist die Ersatzteilversorgung. Spätestens seit 2006 werden Kunden an der Ersatzteiltheke immer wieder aufs Neue überrascht. Manche Teile haben in nur zwei Jahren eine Preissteigerung um über 200 Prozent erfahren, andere Teile sind wiederum nur mit langen Wartezeiten oder im Ernstfall gar nicht mehr zu bekommen. Hier bleibt nur zu hoffen, dass das Mercedes-Benz Classic Center möglichst bald die schwindende Ersatzteilversorgung der Vertragswerkstätten und Niederlassungen auffängt.

Die Ersatzteilversorgung der 126er Baureihe sorgt bis auf solche Ausnahmen bislang jedoch noch für eine reibungslose Instandhaltung. Alle wichtigen Teile sind zumeist entweder vorrätig oder innerhalb weniger Tage lieferbar. Allerdings tauchen mittlerweile verstärkt Probleme mit mangelhafter Qualität auf. Die Mercedes-Benz Originalverpackung ist kein Garant mehr für hochwertigen Inhalt und Drittanbieter liefern oftmals sogar die bessere Qualität zu günstigeren Preisen.

Motorisierung

Die Motorenpalette war bis zur Modellpflege im Jahr 1985 eher übersichtlich: Für die Limousine gab es den altbekannten M110 Reihensechszylinder mit 2,8 Litern Hubraum wahlweise mit Vergaser oder mechanischer Bosch K-Jetronic Einspritzanlage. Ergänzt wurde das Angebot durch zwei V8-Motoren mit Aluminiumblock und K-Jetronic, dem M116 mit 3,8 Liter Hubraum und dem M117 mit 5 Liter Hubraum. Beide Motoren wurden für Coupés und Limousinen gleichermaßen angeboten wurden.

Mit der Modellpflege wurden grundlegend neue oder überarbeitete Motoren angeboten. Alle liefen mit einer elektronisch unterstützten KE-Jetronic, die jedoch bei Ausfall der Elektronik auch eine mechanische Notlauffunktion hatte. Eine Vergaser-Variante wurde nicht mehr angeboten. Auch bei der so genannten zweiten Serie blieben die Reihen-Sechszylinder der Limousine vorbehalten. Der neue M103 wurde mit 2,6 und 3,0 Liter Hubraum angeboten. Der überarbeitete M116 hatte statt 3,8 Liter nun 4,2 Liter und den M117 gab es neben der bewährten 5,0-Liter-Variante nun auch mit stattlichen 5,6 Litern Hubraum.

Ob erste oder zweite Serie: Bis auf den seltenen 280S, der aufgrund seines Vergasers erst mit einer Oldtimerzulassung wieder interessant wird, gibt es keine Motoren, von denen abzuraten wäre. Jede Maschine hat ihre eigenen Vorzüge. Die V8-Motoren vor der Modellpflege haben zwar anfänglich schlecht gehärtete Nockenwellen gehabt, doch sollte man dies nicht überbewerten. Zum einen hat man in der Regel nach einmaligem Tausch Ruhe, zum anderen haben Modelle nach 1985 dafür ziemlich kostspielige Zündsteuergeräte, die nach rund zwei Jahrzehnten auch oftmals ihr Lebensende erreicht haben. Bei guter Pflege können aber alle Motoren eine Laufleistung von 500.000 Kilometern und mehr erreichen, sofern sie regelmäßig gewartet wurden.

Eine Sonderstellung nehmen die Diesel-Motoren ein, da sie auf dem europäischen Markt nicht angeboten wurden. In den USA und in Japan war ab 1980 der OM617, ein R5-Diesel mit 3,0 Liter Hubraum erhältlich. Später folgte in den USA der OM603, ein R6-Diesel mit anfänglich 3,0 und zuletzt 3,5 Liter Hubraum. Die Motoren verfügen über eine Vorkammereinspritzung sowie einen Abgas-Turbolader. Sie lassen sich zwar nicht mit einem modernen, leisen und sportlichen Diesel vergleichen, sind jedoch für ihre robuste Bauweise und ihre Langlebigkeit bekannt. Da die Zahl der Reimporte äußerst überschaubar ist, dürfte sich die Suche nach einem guten Angebot langwierig gestalten.

Benzin-Motoren bis 1985:

Motor	Bauzeit	Art	cm ³	kW / PS	Modelle
110.924	1979 - 85	R6	2746	115 / 156	280 S
110.987	1979 - 85	R6	2746	136 / 185	280 SE, SEL
116.961	1980 - 81	V8	3818	160 / 218	380 SE, SEL, SEC
116.963	1981 - 85	V8	3839	150 / 204	380 SE, SEL, SEC
117.961	1980 - 81	V8	4973	177 / 240	500 SE, SEL, SEC
117.963	1981 - 85	V8	4973	170 / 231	500 SE, SEL, SEC

Benzin-Motoren ab 1985:

Motor	Bauzeit	Art	cm ³	kW / PS	Modelle
103.941	1985 - 91	R6	2599	122 / 166 (RÜF) 118 / 160 (KAT)	260 SE
103.981	1985 - 91	R6	2962	138 / 188 (RÜF) 132 / 180 (KAT)	300 SE, SEL
116.965	1985 - 91	V8	4196	160 / 218 (RÜF) 150 / 204 (KAT) 165 / 224 (KAT ab '87)	420 SE, SEL, SEC
117.965	1985 - 91	V8	4973	180 / 245 (RÜF) 164 / 223 (KAT) 195 / 265 (RÜF ab '87) 185 / 252 (KAT ab '87)	500 SE, SEL, SEC
117.968	1985 - 91	V8	5543	220 / 300 (ECE) 200 / 272 (RÜF) 178 / 242 (KAT) 220 / 300 (RÜF ab '87) 205 / 279 (KAT ab '87)	560 SE, SEL, SEC

Diesel-Motoren:

Motor	Bauzeit	Art	cm ³	kW / PS	Modelle
617.951	1980 - 85	R5	2998	92 / 120	300 SD
603.961	1985 - 87	R6	2996	107 / 145	300 SDL
603.970	1990 - 91	R6	3449	100 / 136	350 SD, SDL

Technische Schwachstellen

Nicht immer ist beim Kauf ein niedriger Kilometerstand erstrebenswert. Typische Verschleißteile sind Steuerketten, Gleitschienen, Ventilschaftdichtungen und Ventilführungen. Motoren mit einer Laufleistung zwischen 200.000 und 300.000 Kilometern haben oftmals bereits eine Überholung hinter sich und lassen sich die nächsten Jahre sorgenfrei fahren. Auch bereits getauschte Einspritzdüsen oder Hydroelemente können insbesondere bei einem V8 die Haushaltskasse nachhaltig schonen. Solche Arbeiten sollten allerdings vom Verkäufer durch Werkstatt-Rechnungen belegt werden können.

Bei den V8-Motoren bis 1985 (380 und 500) ist überdies interessant, ob die Nockenwellen und Schleppebel bereits erneuert wurden. Ist vom Ventiltrieb bei kaltem Motor ein metallisch helles Tickern zu hören, deutet dies auf eine Altersschwäche der Hydroelemente hin, die für den Ventilspielausgleich verantwortlich sind. Sind die Geräusche nach ein paar Minuten noch nicht verschwunden, sollte man einen Austausch in Erwägung ziehen. Ein härteres trockenes Klackern hingegen deutet auf eingelaufene Nockenwellen und Schleppebel hin.

Nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen sollte die Kraftstoffanlage genau unter die Lupe genommen werden. Das elektrohydraulische Stellglied am Mengenteiler der KE-Jetronic neigt zu Undichtigkeit. Austretender Kraftstoff kann sich im Ernstfall am heißen Motor entzünden. Ebenfalls kritisch sind die am Fahrzeugboden entlang laufenden Brems- und Kraftstoffleitungen. Auch wenn sie über den gesamten sichtbaren Bereich oftmals noch gut aussehen, kann es unter den Gummis der Halterungen ganz anders aussehen. Feuchtigkeit lässt die Stahlleitungen im Verborgenen rosten, bis sie undicht werden.

Antrieb

Auch wenn das Automatikgetriebe bei ordentlicher Pflege als langlebig zu bezeichnen ist, wird doch immer wieder deutlich, dass es für den Langstreckenbetrieb konstruiert wurde. Bei Fahrzeugen, die vornehmlich im Stadtbetrieb gefahren wurden, sind verschlissene Bremsbänder und Kupplungen nicht unüblich. Dies betrifft insbesondere den Schaltvorgang vom zweiten in den dritten Gang. Ein leichter Drehzahlanstieg während des Schaltvorgangs (Durchrutschen) kündigt eine baldige Reparatur an. Gleiches gilt für harte, schlagende Schaltvorgänge. Hier muss befürchtet werden, dass das Durchrutschen lediglich durch eine Erhöhung des Modulierdrucks kaschiert wurde.

Ein merkwürdiges Schaltverhalten muss jedoch nicht grundsätzlich auf eine defekte Automatik deuten. Vereinzelt berichten Fahrer von Schaltproblemen trotz korrekten Ölstands nach einem Automatikölwechsel. Typische Symptome sind unter anderem, dass die Automatik trotz hoher Motordrehzahl bei starkem Lastwechsel noch runterschaltet (Kickdown-Effekt) und nur unwillig wieder in den höheren Gang schaltet. Offensichtlich reagieren die Schaltautomaten empfindlich auf verschiedene Ölmarken, auch wenn sie der Spezifikation entsprechen.

Wer die Möglichkeit hat, die Probefahrt mit einem Zwischenstopp auf einer Hebebühne oder Grube zu verbinden, sollte einen Blick unter die kleine Gummikappe an der Modulierdruckdose werfen. Ist die Dose undicht, tritt an dieser Stelle Automatiköl aus. Das Öl wird durch den Unterdruckschlauch vom Motor angesaugt und verbrannt. Ein weiteres Indiz dafür ist, dass der Ölpegel des Schaltautomaten ständig sinkt, obwohl kein sichtbarer Ölverlust zu entdecken ist. Der Austausch der Modulierdruckdose ist jedoch schnell und kostengünstig, weshalb ein Defekt hier nicht unbedingt vom Kauf abhalten sollte.

Ölspuren aus der Wandlerglocke zwischen Motor und Schaltautomat sind nicht unüblich. Bei Fahrzeugen, die oft und lange stehen, tritt gerne Automatiköl am vorderen Dichtring des Schaltautomaten aus. Aber auch der hintere Kurbelwellen-Dichtring wird über die Jahre oftmals undicht. In beiden Fällen muss für eine Reparatur der Schaltautomat ausgebaut werden. Daher empfiehlt es sich im Zweifelsfall, beide Dichtringe zusammen zu tauschen.

Die Gelenkscheiben an beiden Enden der Antriebswelle des 126er sind aus Gummi und nach zwei Jahrzehnten in der Regel spröde und rissig. Ein tiefes Brummen bei Autobahngeschwindigkeit, welches sich nicht orten lässt, ist in der Regel ein Indiz für verschlissene Gelenkscheiben oder ein defektes Mittellager.

Das Hinterachs-Differential neigt beim 126er zum Schwitzen. Leichte Undichtigkeiten an den Wellendichtringen sind zwar als normal anzusehen, doch sollte man in jedem Fall regelmäßig den Ölstand prüfen lassen, da die geringe Füllmenge keine größeren Verluste zulässt. Ein leichtes lastabhängiges Heulen des Differentials im Bereich um 100 Stundenkilometer deutet zwar auf beginnenden Verschleiß hin, doch wirkt sich dies nur akustisch aus. Ein solches Differential kann noch mehrere Hunderttausend Kilometer halten.

Fahrwerk und Bremsen

Das aufwändig konstruierte Fahrwerk des 126er sorgt zwar in gutem Zustand für maximalen Fahrkomfort und eine sichere Straßenlage, doch insbesondere Breitreifen sorgen für einen hohen Verschleiß der ohnehin stark belasteten Teile. Der Austausch defekter Traggelenke oder Bremsabstützungen ist mit erhöhtem Aufwand und entsprechenden Kosten verbunden. Sichere Anzeichen für Verschleiß im Vorderachsbereich sind knackende Geräusche beim Bremsen oder beim Überfahren von Bordsteinen mit eingeschlagener Lenkung. Einen Blick sollte man in jedem Fall auf die Gummimanschetten der Traggelenke werfen, da sie die dauerhafte Fettkapselung schützen. Sind die Manschetten erst gerissen, führt dies in kürzester Zeit zu defekten Traggelenken.

Auch die Lenkgeometrie neigt aufgrund der hohen mechanischen Belastung zu Verschleiß. Spurstangenköpfe und die Lagerung des Lenkhebels sind typische Schwachstellen, die jedoch ohne großen Aufwand zu beheben sind. Teurer wird es, wenn auch das Lenkgetriebe Spiel aufweist. Es lässt sich zwar in einem geringen Toleranzbereich nachstellen, doch ab einem gewissen Maß hilft nur noch eine professionelle Überholung. Da das Lenkgetriebe nicht selten zu Undichtigkeit neigt, sollte es zudem auf Ölverlust überprüft werden.

Die Hinterachse ist in der Regel unkompliziert. Nach vielen Jahren werden die so genannten Tellerminen, die das Fahrwerk gegen den Rahmen abdämpfen, spröde und fangen an zu schlagen. Die Koppelstangen und Gummis des hinteren Stabilisators neigen ebenfalls zu Verschleiß, sind aber kostengünstig auszutauschen. Vereinzelt wird mittlerweile auch von verschlissenen Lagerbuchsen der Schräglenker berichtet.

Die Bremsen des 126er vermitteln selbst in Extremsituationen ein hohes Maß an Sicherheit. Eine intakte Bremsanlage sollte das Auto auch bei Verzögerungen aus hoher Geschwindigkeit sauber in der Spur halten. Anderenfalls können vielfältige Defekte wie zum Beispiel klemmende Bremskolben oder veraltete Beläge vorliegen. Die vorderen Bremsscheiben neigen beim 126er leider sehr leicht zum Verzug. Schon wenige starke Verzögerungen können ausreichen, dass die Scheiben überhitzen und dann dauerhaft rubbeln. Viele Fahrer greifen daher zu Scheiben von Drittanbietern. Häufig gelobt werden Bremsscheiben von Zimmermann oder die Power Disc von ATE, die jedoch anscheinend nicht mehr erhältlich sind.

Eine technische Meisterleistung ist die gegen Aufpreis erhältlich gewesene hydropneumatische Federung. Sie vermittelt einen Fahrkomfort, der zu seiner Zeit das Maß aller Dinge war. Wer sich für ein Modell mit dieser Sonderausstattung interessiert, sollte sich jedoch darüber bewusst sein, dass Defekte an der hydropneumatischen Federung erhebliche Reparaturkosten zur Folge haben können. Die meisten Verschleißteile sind extrem teuer und einige Teile überdies nicht mehr neu erhältlich.

Karosserie

Auch wenn die selbsttragende Karosserie der 126er Baureihe für damalige Verhältnisse solide und langlebig konstruiert wurde, nagt doch an vielen bereits der Zahn der Zeit. Die typischen Schwachstellen halten sich jedoch in überschaubarem Rahmen und sind mehrheitlich, wenn auch teils zu nicht gerade geringen Kosten, reparabel.

Besonders anfällig ist der Heckscheibenrahmen, da die Heckscheibe beim 126er noch nicht geklebt ist, sondern von einem Profilmgummi gehalten wird. Der Gummi weitet sich im Laufe der Jahre durch Witterungseinflüsse und das Gewicht der (insbesondere beim Coupé) großen Heckscheibe, wodurch Feuchtigkeit eindringen kann. Der Rost beginnt zunächst im Verborgenen das Blech zu zerstören, bis er irgendwann unter dem Heckscheibengummi hervor tritt. Sind bereits Roststellen sichtbar, kann das Blech unter dem Gummi bereits hoffnungslos verrotten sein. Wichtig ist daher, sich den Rahmen von unten anzuschauen. Mittels eines Spiegels sollte der gefährdete Bereich vom Kofferraum aus inspiziert werden.

Ein weiteres Indiz für bereits ausgeleierte Heckscheibengummis sind milchig gewordene Bereiche in den unteren Ecken der Heckscheibe. Im Zweifelsfall empfiehlt sich ein umgehender Ausbau der Heckscheibe zur gründlichen Untersuchung des Rahmens. Selbst wenn der Rahmen noch in gutem Zustand ist, ist man mit einem neuen Heckscheibengummi zumindest für die nächsten Jahre wieder auf der sicheren Seite.

Ebenfalls korrosionsgefährdet ist der gesamte Rahmen im Bereich der Vorderachsaufhängung. Dazu zählen zum einen die Aufnahmen der Lagerböcke für die Bremsabstützung, aber auch die Aufnahmen der unteren Querlenker. Verräterische, oftmals bereits aufgeplatzte Beulen im Unterbodenschutz sind Anzeichen für eine Unterwanderung durch Rost. Wenn es der Verkäufer zulässt, sollte man diese Beulen aufbrechen um sich von der Substanz des Bleches darunter zu überzeugen. Da es sich um tragende Teile handelt, sollten Schweißarbeiten nur von einem Fachmann durchgeführt werden.

Leider sind einige der typischen Roststellen nicht ohne weiteres zu erkunden. Dazu gehört unter anderem der Wasserkasten unterhalb der Frontscheibe. Sein Zustand wird erst ersichtlich, wenn man die Kunststoffabdeckung unter den Scheibenwischern entfernt hat. In beiden Ecken kann sich über die Jahre verrottetes Laub ansammeln, welches die Feuchtigkeit wie ein Schwamm hält. In den vorderen Radhäusern finden sich im unteren Bereich der A-Säulen ebenfalls oft Feuchtbiopte, die erst nach Entfernen der Kunststoffverkleidungen in den Radhäusern sichtbar werden.

Gerne rostet es auch hinter der Beplankung, wenn aufgrund unsachgemäßer Montage oder durch langjährige Scheuerwirkung der Lack dahinter beschädigt wurde. Die Korrosionsstellen gehen fast immer von den Befestigungslöchern in der Türhaut aus, wodurch sie bereits stark fortgeschritten sind, wenn sie oberhalb der Beplankung zum Vorschein kommen. Da bei Fahrzeugen der zweiten Serie auch die Schweller verkleidet sind, muss hier ebenfalls mit versteckten Korrosionsschäden gerechnet werden. Einen Blick hinter die Abdeckungen der Wagenheberaufnahmen sollte man in jedem Fall werfen.

Die seitlichen Kofferraummulden sind korrosionsgefährdet, wenn zuvor die Gummiabdeckungen zwischen dem Heckstoßfänger und den Radkästen (auch als „Bananen“ bekannt) verloren gegangen oder nach einer Reparatur nicht wieder angebracht worden sind. Sie sorgen dafür, dass von den Rädern aufgewirbeltes Spritzwasser nicht zwischen Stoßfänger und Kofferraummulden gelangt. Korrosionsschäden an den Fahrzeugentlüftungen in den Kofferraummulden können jedoch auch Folge eines früheren Heckaufpralls sein. Da die Stoßfänger leichte Unfälle meist ohne sichtbare Beschädigungen überstehen, bleiben Blechschäden dahinter oft für lange Zeit unbemerkt.

Die alte Weisheit, dass Chromzierrat am Auto fast so teuer wie Gold ist, gilt leider auch für den 126er. Aus diesem Grund sollten die Chromauflagen der Stoßfänger nicht nur von oben begutachtet werden. Die Chromauflagen rosten von unten her durch. Haben sich auf der verchromten Oberfläche bereits Blasen gebildet, ist es bereits zu spät. Oberflächenrost von der Unterseite her ist zwar in den meisten Fällen bereits vorhanden, kann jedoch wirkungsvoll gestoppt werden.

Interieur

Sofern man Wert auf ein gepflegtes Interieur legt, sollte man bereits beim Kauf darauf achten. Viele Polster- und Edelholzteile sind neu nicht mehr erhältlich und die wenigen noch verfügbaren Teile kosten teilweise astronomische Summen.

Leider befinden sich die Edelholz-Beschläge oft in schlechtem Zustand, da Sonneneinstrahlung und Witterungseinflüsse den Lack zerstört haben. Aber auch die einzelnen Furnierschichten können sich voneinander lösen, da zwischen den Holzschichten eine dünne Aluminiumschicht eingearbeitet ist, die eine Schwachstelle im Verbund bildet. Dies betrifft hauptsächlich gerundete Teile, wie den dreiteiligen Holzstreifen am Armaturenbrett.

Lenkrad und Wählhebel gehen zwar nicht direkt kaputt, doch ist deren Zustand oftmals ein gutes Indiz für die Glaubwürdigkeit des Kilometerstands. Hat ein Fahrzeug nach angeblichen 100.000 Kilometern bereits ein speckig abgeriebenes Lenkrad, bei dem die Struktur kaum mehr erkenntlich ist, sind durchaus Zweifel angebracht. Der Teppich unter dem Gaspedal sowie die linke Seite des Fahrersitzes weisen zwar auch häufig starke Abnutzungsspuren auf, doch sind diese zu stark vom bevorzugten Schuhwerk oder der Bekleidung der bisherigen Fahrer abhängig, um aussagekräftige Indizien zu sein.

Während andere Interieur-Farben als unempfindlich gelten, neigen blaue Armaturenbretter zu Rissbildung im Bereich der Frontscheibenbelüftung. Diese Problematik ist nicht unbedingt typisch für Mercedes-Benz, sondern findet sich auch bei einer Vielzahl anderer Automobilhersteller.

Auch ein Blick nach oben kann in der Regel nicht schaden. Nicht selten löst sich beim 126er die Stoff- und Kunstlederbespannung vom Formhimmel. Ein erfahrener Sattler sollte zwar in der Lage sein, die Bestandteile neu zu verkleben, doch der Aufwand ist nicht unerheblich.

Ausstattung und Elektrik

Für den 126er wurde eine Vielzahl an Sonderausstattungen angeboten und die Mehrheit der Käufer hat damals gut ausgestattete Fahrzeuge bevorzugt. So genannte Buchhalter, deren Ausstattung sich auf ein absolutes Minimum beschränken, haben ihren ganz eigenen Charme, sind beim 126er jedoch eher die Ausnahme.

Die Klimaanlage oder Klimaautomatik sollte nicht nur auf Funktion geprüft werden. Ebenfalls von Interesse ist, ob sie bereits mit einem zugelassenen Kältemittel befüllt ist und welche Maßnahmen bei der Umrüstung getroffen wurden. Wenn das ozonschädliche R12 Kältemittel lediglich evakuiert und durch R134a ersetzt wurde, ist Ärger vorprogrammiert. Das mineralische Öl des alten R12 Kältemittels verträgt sich nicht mit dem synthetischen Öl von R134a. Wenn die Anlage nicht mindestens gründlich gespült wurde, reagieren die Reste des alten Öls mit dem neuen und zerstören die Dichtungen der Anlage. Wirklich gewissenhafte Betriebe zerlegen die Anlage zur Umrüstung, spülen die Leitungen einzeln, ersetzen Trockner, Expansionsventil sowie alle Dichtungen und befüllen sie erst dann mit dem neuen Kältemittel.

Das Steuergerät des Tempomat leidet wie auch andere Steuergeräte gerne an gealterten Kondensatoren. Wenn der Tempomat bei Bodenwellen oder Schlaglöchern anfängt, sich aufzuschaukeln, ist ein Austausch oder eine Überholung des Steuergeräts durch einen Fachmann fällig. Da die Alterungsproblematik von Steuergeräten an Bedeutung gewinnt, finden sich jedoch immer mehr Betriebe, die sich auf eine Überholung spezialisieren.

Sollten die Kontrolllampen für ABS und ASR nach dem Start nicht erlöschen, ist das in den meisten Fällen ein Indiz für eine zu schwache Bordspannung. Grund dafür ist meistens die Lichtmaschine, deren Schleifkohlen verbraucht sind. Der Regler mit den Schleifkohlen lässt sich leicht und kostengünstig austauschen, doch es sollte sichergestellt werden, dass andere Defekte ausgeschlossen sind. Hierzu zählt auch die Überprüfung des Schleifrings, auf dem die Kohlen laufen. Ist dieser nicht mehr plan, wird der neue Regler nach kurzer Zeit wieder verschlissen sein.

Für eine dauerhaft leuchtende oder flackernde ABS-Kontrolllampe können jedoch auch verschmutzte oder defekte Radsensoren verantwortlich sein. An den magnetischen Sensoren kann sich metallischer Abrieb absetzen, der zu Fehlfunktionen führt. Die Vorderachse besitzt jeweils einen Sensor direkt an jeder Radnabe, während die Hinterachse einen Sensor im Differentialgehäuse hat.

Das elektrische Stahlschiebedach kann im Alter undicht werden und ist zudem ein korrosionsanfälliger Bereich. Undichtigkeiten können an der Naht zwischen Schiebedachwanne und Dach auftreten, wenn die Dichtmasse brüchig wird. Auch die Ablaufschläuche können brüchig werden was zur Folge hat, dass das Wasser bereits irgendwo in den A- oder C-Säulen austritt, anstatt am Ende der Schläuche. Ein Blick unter die herausnehmbaren Teppiche im Fahrerfußraum und unter die Verkleidung der seitlichen Kofferraummulden beschert Gewissheit.

Eine klemmende oder ausgeleierte Schiebedachmechanik ist nach Jahren der Nutzung nicht ungewöhnlich. Häufig ist die Ursache in mangelnder Pflege und Schmierung zu suchen. Bei Fahrzeugen mit dunkler Lackierung sieht man gelegentlich Schleifspuren in Laufrichtung auf dem Schiebedach. Ursache dafür ist eine unter der Dachhaut verklebte Dämmmatte, die sich durch Hitze lösen und verziehen kann.

Die Mechanik der Fensterheber ist stabil und langlebig. Das einzig nennenswerte Verschleißteil ist die Gleitbacke, die für die Kraftübertragung vom Hebelarm auf die Scheibe verantwortlich ist. Diese kann im Alter brechen oder verkanten. Zum Austausch ist zwar der Ausbau der kompletten Hubmechanik erforderlich, dafür liegen die Ersatzteilpreise im Taschengeldbereich.

Katalysatoren

Da die meisten 126er großvolumige Motoren haben, ist die Frage nach der Schadstoffklasse von essentieller Bedeutung, solange die Fahrzeuge noch nicht mit H-Kennzeichen gefahren werden können. Mercedes-Benz bot zwar schon früh Katalysatoren an, doch nicht jeder hat damals von dieser Option Gebrauch gemacht.

Bis auf den 280S lassen sich alle Modelle mit einem geregelten Katalysator nachrüsten. Die bekanntesten Anbieter sind Wurm und GAT. Dennoch gibt es zwischen den einzelnen Modellen große Unterschiede, die von der jeweiligen Schlüsselnummer abhängen. Fahrzeuge mit mechanischer Einspritzung bis 1985 lassen sich nur auf Euro2 aufrüsten, wenn bereits ein Wurm-Kat verbaut ist. Alle Reihensechszylinder ab 1985 und der 500er bis 1985 lassen sich bis auf D3 aufrüsten, der 560er sogar auf D4.

Bei Modellen der ersten Serie sollte man vor einer Umrüstung jedoch zuerst nachrechnen, ob sie sich noch rentiert. Viele dieser Fahrzeuge können in wenigen Jahren mit einem H-Kennzeichen zugelassen werden können und profitieren dann nicht mehr von einer Steuerbegünstigung.

LPG Gasbetrieb

Die 126er Baureihe wird oft und gerne auf Gasbetrieb umgerüstet. Interessant ist eine solche Umrüstung für Vielfahrer, da sich die Kosten oftmals bereits nach wenigen Zehntausend Kilometern wieder amortisiert haben. Bei einer professionellen Umrüstung sind keine technischen Nachteile zu befürchten. Einzig das Kofferraum-Volumen wird durch den Einbau des Gastanks verringert, wenn man sich nicht mit einem kleineren Tank anstelle des Reserverads in der Reserveradwanne begnügen will.

Allerdings gibt es unter den Umrüstern viele schwarze Schafe. Wer beim Umbau sparen will, muss unter Umständen nicht nur mit einem schlechten Leerlauf, Backfire und ähnlichen Problemen leben, sondern setzt sich und andere auch unnötigen Gefahren aus. Vor einer Umrüstung sollte man sich daher in jedem Fall nach einer seriösen Werkstatt erkundigen.

Wer sich jedoch für einen 126er als zukünftigen Oldtimer interessiert, sollte sich eine Umrüstung gründlich überlegen. Was für ein Alltagsfahrzeug eine wertsteigernde Option ist, ist für einen Oldtimer eine wertmindernde Abweichung vom Original, wenn nicht sogar ein Hinderungsgrund für das begehrte H-Kennzeichen. Eine spurenfreie Rückrüstung ist mit erheblichem Aufwand verbunden, da Löcher und Aussparungen im Blech wieder zugeschweißt und die Karosserie mindestens teillackiert werden muss.