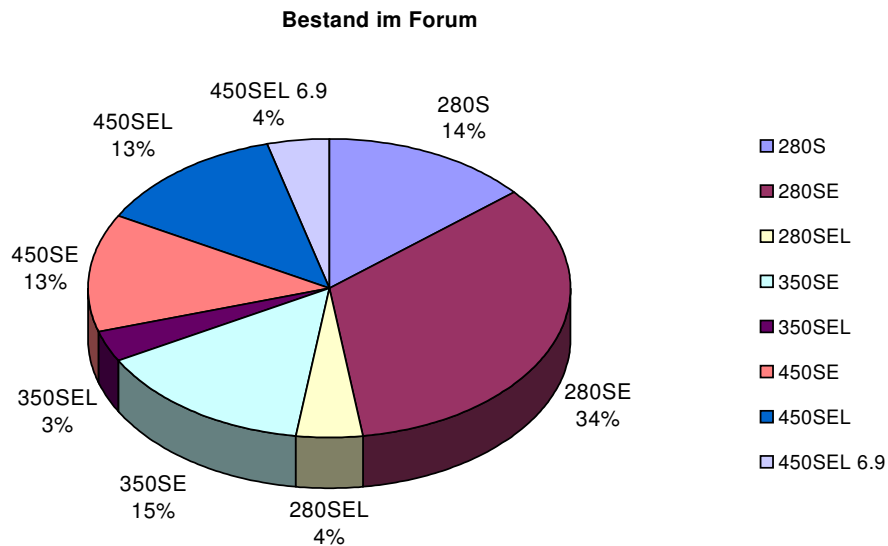


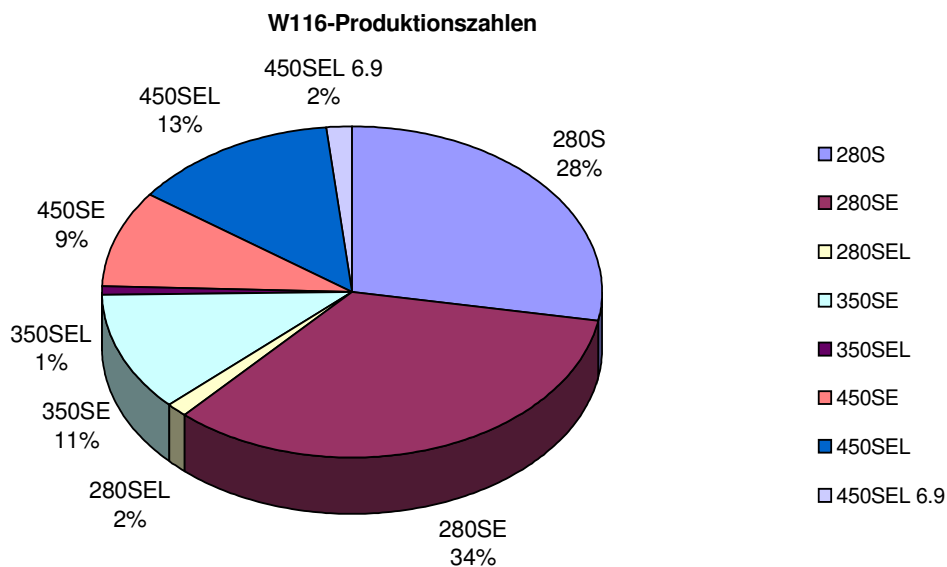
W116-Forumsstatistik 2007

Das W116-Forum existiert in seiner jetzigen Form schon seit Oktober 2002. Grund genug, die Fahrzeuge der Forumbesucher einmal anhand einer Statistik zu erfassen.

Die Umfrage dazu wurde zwischen dem 11. Februar und dem 04. März durchgeführt. Es wurden insgesamt 94 Fahrzeuge gezählt. Da im Forum kein 300SD auftaucht, findet er in der Statistik auch keine Erwähnung.

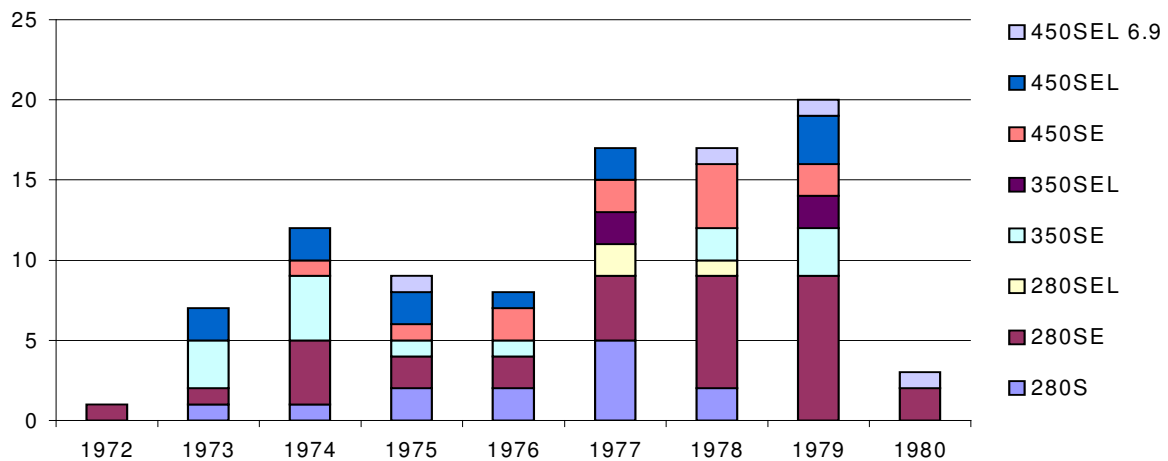


Der 280er hat im Forum die absolute Mehrheit. Jeder zweite Wagen hat den M110 Sechszylinder unter der Haube. Das ist auch kein Wunder, wenn man sich die Verteilung der Produktionszahlen des W116 anschaut:



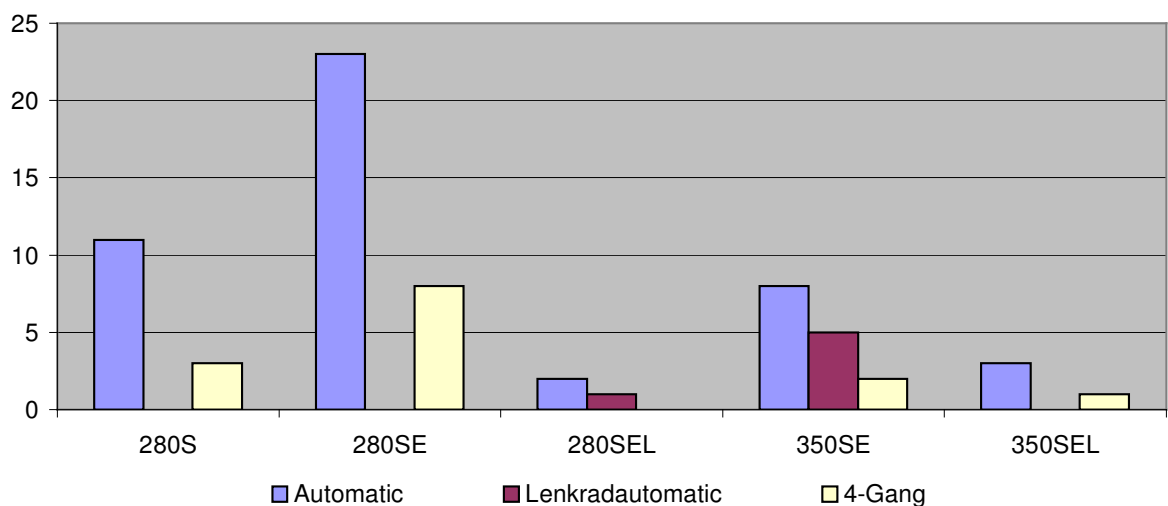
Schon damals war der 280er bei den Kunden die beliebteste Motorisierung. Mit 280.540 verkauften Wagen war er der Bestseller der W116-Baureihe. Bei insgesamt 473.025 gebauten Einheiten macht dies über 60% aus.

Bestand nach Baujahr



Der Bestand nach Baujahren zeigt erfreulicherweise, dass es auch vermehrt frühe Exemplare in Liebhaberhände geschafft haben. Hier fällt speziell der Jahrgang 1974 mit insgesamt 12 Fahrzeugen auf. Mit den Baujahren 1977-79 gehört er zu den zahlreichsten. Das einzige Fahrzeug mit Erstzulassung aus dem Anfangsjahr 1972 besitzt Hans v. Sonntag.

Getriebe

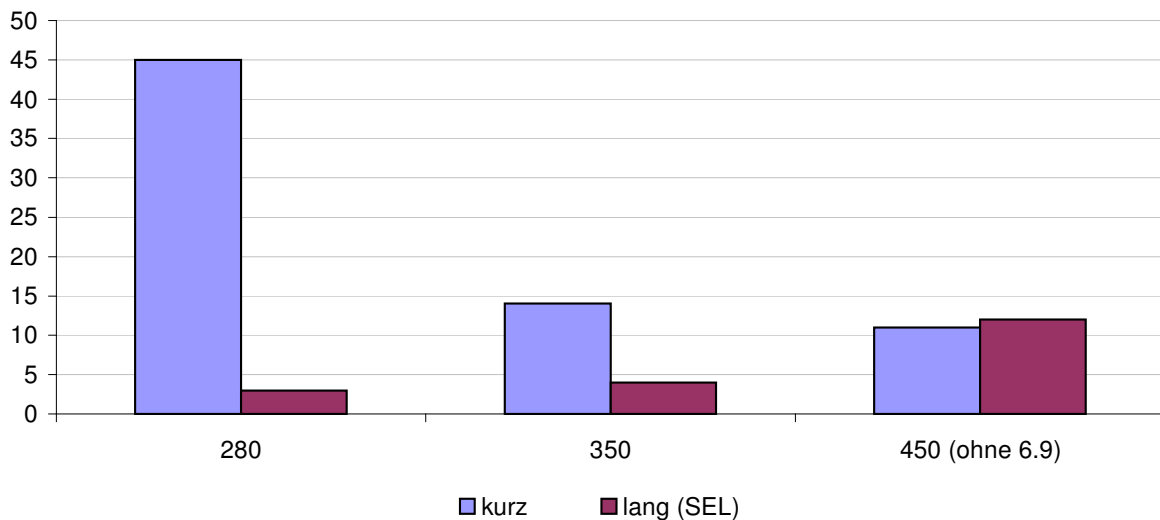


Die Lenkradautomatic führt ein Schattendasein, da sie damals wie heute etwas ungewohntes war bzw. ist. Die meisten der Fahrzeuge verfügen über eine automatische Mittelschaltung. Beim 280er und 350er war sie optional, bei den großen V8 wegen des hohen Drehmoments Serie. Mercedes trieb den Verkauf dieser Sonderausstattung mit folgenden Argumenten voran:

- höchste Lebensdauer
- kein Bedienungsaufwand
- deutlicher Komfortzuwachs
- keine Schaltstöße
- guter Wirkungsgrad
- optimale Getriebeabstufung
- keine Zugkraftunterbrechung
- angenehmeres Kolonnenfahren.

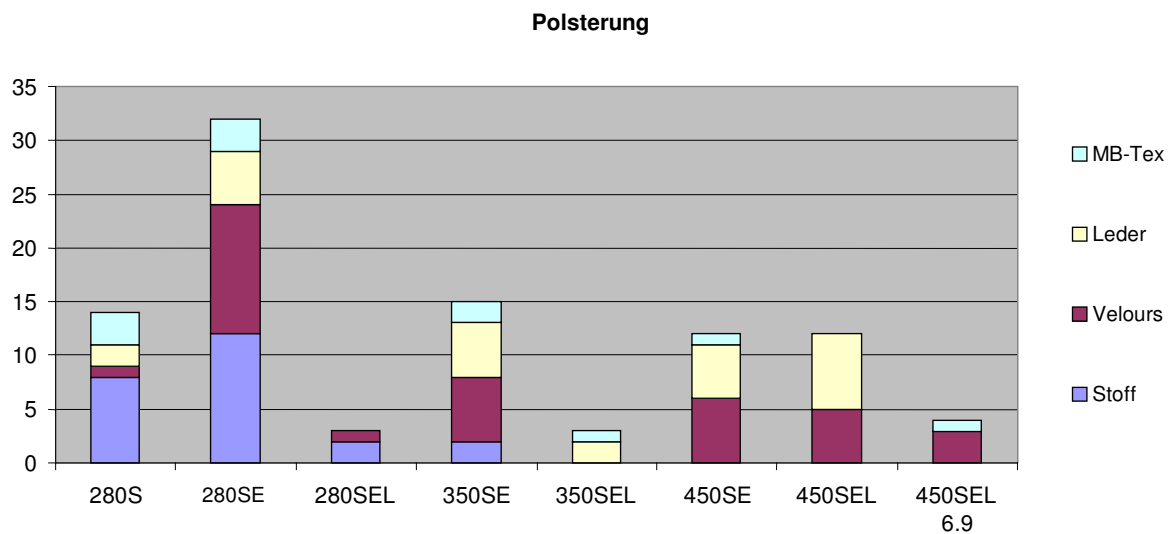
Wer den Vergleich zwischen manuellem Getriebe und Automatic in einem älteren Mercedes kennt, weiß diese Argumente zu schätzen. Dennoch wurden viele 280er mit manuellem Getriebe ausgeliefert. Der Grund: ein 280er besitzt mit einem manuellen Getriebe etwas mehr Agilität als sein automatisch schaltender Kollege und kann einem 350er mit Automatic in Sachen Fahrleistung schon sehr nahe kommen. Ein 350er mit 4-Gang Schaltung ist heute etwas ganz besonderes. Damals wurden nur sehr wenige W116 damit verkauft und diese Anzahl dezimierte sich schon in frühen Jahren auf ein Minimum, da die Getriebe mit dem Drehmoment des kleinen V8 oft an ihre Leistungsgrenzen stießen. Die seltenste W116 Ausführung überhaupt besitzt deshalb Martin Butzki mit einem 350 SEL und manuellem Vierganggetriebe.

Radstand

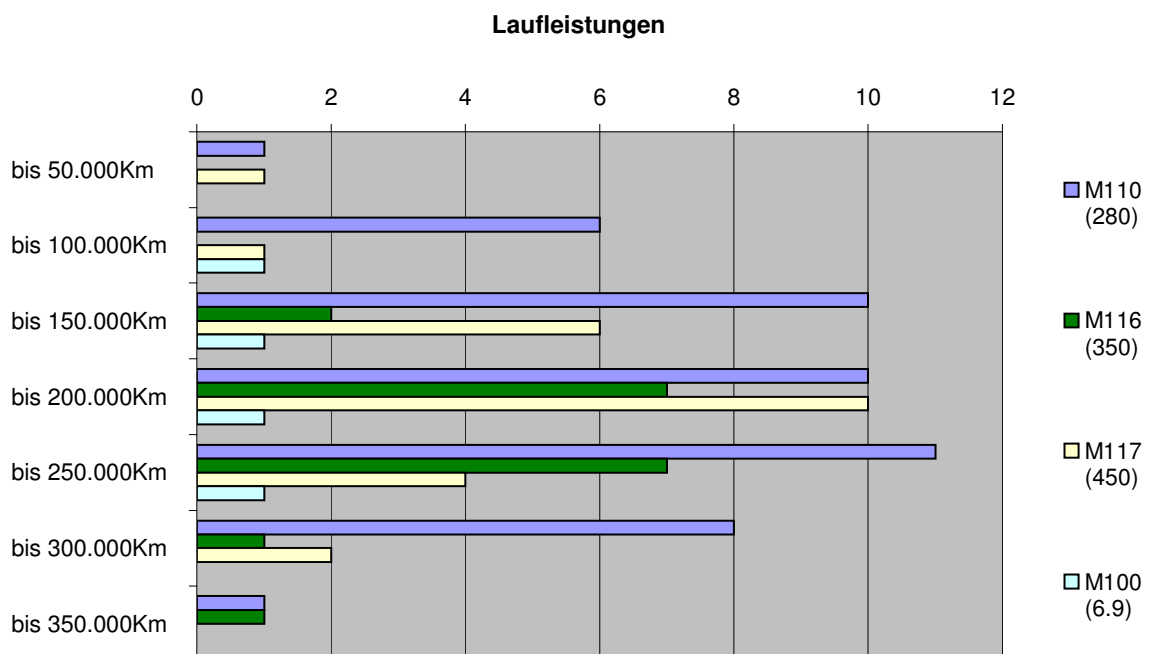


Die S-Klasse war und ist seit jeher der klassische Chauffeurwagen. Der lange Radstand der S-Klasse wird von Leuten gewählt, die lieber gefahren werden, als selbst ins Steuer zu greifen. Meistens sind es Geschäftsleute, die im Fond während der Fahrt arbeiten oder betuchte Personen, die auf angenehmste Art und Weise von A nach B kommen wollen. Die zusätzlichen 10 cm Länge beim SEL kommen deshalb ausschließlich den Fondpassagieren zu Gute. Wenn wundert es da, dass Käufer aus Wirtschaft und Business für ihre oft langen Geschäftsreisen den großen Radstand in Verbindung mit einer starken Motorisierung wählen? Zeit war und ist schließlich Geld. Stichwort Geld. Ein SEL war zur damaligen Zeit natürlich noch prestigeträchtiger, als eine „normale“ S-Klasse. Je länger der Schriftzug auf dem Kofferraumdeckel war, um so größer war der Aha-Effekt und Respekt der anderen Verkehrsteilnehmer. Heute fährt jeder Kompaktwagen aus dem Hause Mercedes-Benz einen größeren Zahlen-

und Buchstabensalat hinten drauf spazieren. Prestige? Angenehmer Nebeneffekt des langen Radstands ist ein etwas besseres Fahrverhalten (speziell auf gerader Strecke) gegenüber den kurzen Modellen.



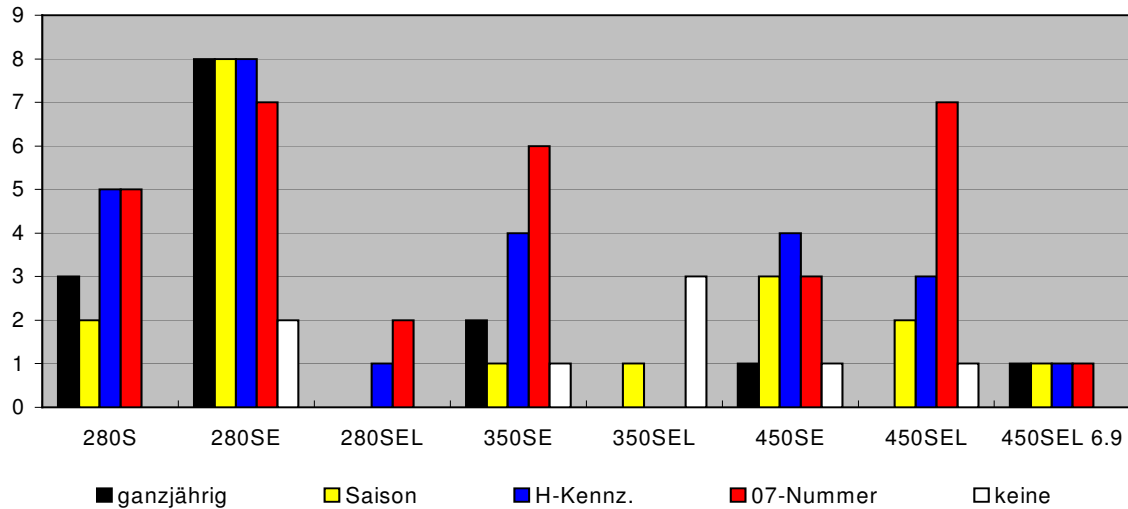
Stoffpolsterung ist vorwiegend in den Sechszylindern anzutreffen. Beim 350er und erst recht beim 450er sind Stoffpolster sehr selten bzw. gar nicht zu finden. Den 6.9 gab es ausschließlich nur mit Velours oder Leder. Bemerkenswert ist aber der hohe Anteil an teuren Polstern bei den 280ern. Über die Hälfte der Fahrzeuge haben Velours oder Leder.



Sieht man sich die Laufleistung des Forumsfuhrparks an, so fallen hier wieder die M110-Sechszylinder auf. Aber diesmal auch nur wieder durch ihre Masse.

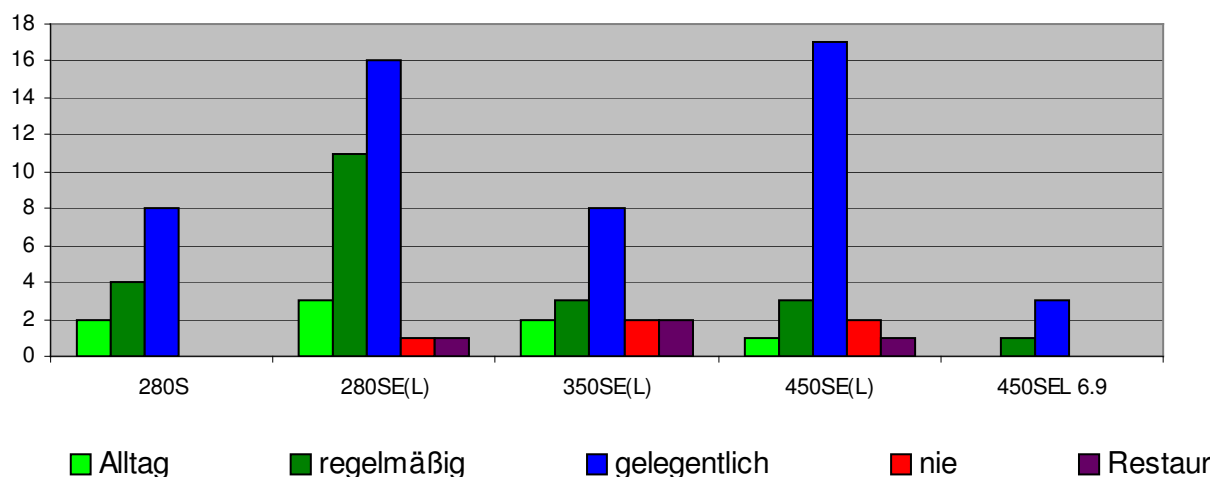
Entsprechende Wartung und Pflege vorausgesetzt, sind die Motoren des W116 ausnahmslos alle gut für mehrere hunderttausend Kilometer.

Zulassung



Der überwiegende Teil der Fahrzeuge fährt mit Roter Nummer, H-Kennzeichen oder Saisonzulassung durch die Lande. Wenige lassen ihre Wagen regulär das ganze Jahr zu. Bei der aktuellen Steuerpolitik und den daraus resultierenden Kosten ist es verständlich, dass der Großteil davon 280er sind. Die Sechszylinder sind in Sachen Unterhalt gegenüber den V8-Modellen unschlagbar.

Nutzung



„Gelegentlich“ war die vielfache Antwort auf die Frage der Nutzung. Über die Hälfte der Forumbesucher nutzen ihren W116 nur gelegentlich bei schönem Wetter. Diese Angabe zieht sich durch alle Motorisierungen. Aber auch im Alltagsbetrieb sind noch einige 116er präsent. Es sind wieder die 280er, die vermehrt im Alltag bewegt werden. Speziell die 280er mit Einspritzung treten hier hervor, da sie am wirtschaftlichsten sind. Zur Zeit befinden sich ein 280SE, zwei 350SE und ein 450SE in Restauration.