

## Mercedes S-класса W140. Покупать или нет?

Автор: Administrator  
20.10.2010 22:30

---

Объяснять нашим людям, что означают слова «сто сороковой» или «шестисотый», не надо. В России только новорожденный еще



не слышал анекдотов, про «мерсы» и «запоры». И наверняка спустя годы, увидев на дороге к тому времени уже старенький W140, мы невольно будем испытывать уважение к хозяину этой машины. Потому что «лохи» на «сто сороковом» не ездили, а ассоциация «шестисотый» – значит крутой - у нас заложена уже на подкорковом уровне.

*На светофоре Запорожец врезается в BMW. Из «бомбы» выходит крутой пацан, вытаскивает из «запора» водилу и орет: - Те че, козел, «Мерседесов» мало?!...*

Обычно подробно описывать внешность автомобиля имеет смысл только тогда, когда модель редкая, и ее нечасто встретишь на дорогах. Говорить же о дизайне «сто сорокового» дело неблагодарное, а самих автомобилей настолько много в крупных городах, что даже немцы поражаются обилию Mercedes S-класса на наших дорогах.

Самое интересное, несмотря на то, что мы привыкли называть «шестисотым» все Mercedes с кузовом W140 (выпускался с 1991 по 1998 года), правильнее будет так именовать только автомобили с двигателем V12 объемом 6,0 литра. На Западе такие моторы не слишком популярны – дорогие и расходуют много топлива. Но Россия страна особая. Да что там говорить – продавцы Mercedes признаются, что многие покупатели автомобилей с двигателями объемом менее 5,0 или 6,0 литров заранее обговаривали отсутствие шильдиков, чтоб не позориться перед «братвой». Кстати, на S-классе разных годов выпуска таблички немного отличались. Дело в том, что на автомобилях до 1993 года сначала стояли цифры, а потом буквы. Например, 500SE или 600SEL. Как известно, цифры в этом случае говорят об объеме двигателя, а буква «S» - обозначение класса. Зачем нужна была буква «E» совершенно не понятно, так как она обозначала то, что двигатель имеет систему впрыска (от нем. Einspritzung – впрыск, инъекция). Намного важнее была буква «L». Такие машины имели удлиненный на 100 мм кузов, причем все это дополнительное место пошло на откуп задним пассажирам. Такие автомобили имеют, как правило, самую шикарную комплектацию и двигатели объемом 6,0 или 5,0

## Mercedes S-класса W140. Покупать или нет?

Автор: Administrator  
20.10.2010 22:30

---

литра.

В 1993 году шильдики немного изменились. Буква «Е» полностью исчезла, а «S» переехала вперед. Модернизированные автомобили уже назывались S420 или S600L.

Помимо седанов S-класс выпускался и в виде купе, которое изначально обозначалось SEC, но позже было переименовано в CL. Несмотря на двухдверный кузов в автомобиле могут спокойно находиться четыре человека. Что касается комплектации, то SEC или CL имели самое богатое оснащение и наиболее мощные двигатели.

### Не от мира сего

*- Твой «шестисотый» сколько стоит? - 150 тысяч - А чего так дорого? - Понимаешь, у меня зрение плохое, так я себе лобовое стекло на минус пять заказал*

Как правило, все продаваемые в России Mercedes S-класса в кузове W140 имеют максимальную комплектацию. Но если поискать, то можно найти автомобиль в очень простой комплектации. По крайней мере, самые дешевые версии S-класса не имели даже электроприводов стекол! Привычные в такой машине электропакет, климат-контроль и прочие навороты стали устанавливаться в обязательном порядке только после модернизации, которая состоялась в 1994 году.

Водительское место представляет собой само воплощение солидности и надежности. Представленный на фотографиях автомобиль не в самой богатой комплектации – регулировки кресла механические. Зато их много. Кресла обшитые светло-бежевой кожей смотрятся великолепно, пространства над головой и в зоне плеч хоть отбавляй. Единственное, к чему можно придраться, так это к традиционному «мерседесовскому» подрулевому переключателю, который отвечает за стеклоочистители, поворотники и свет.

А что же сзади? Именно садясь туда, понимаешь, почему люди платят огромные деньги за «сто сороковой». Комфорт, тишина и спокойствие. Именно такими терминами можно описать те ощущения, которые испытывает человек, едущий на заднем сиденье. Mercedes, пожалуй, как никто другой способен изолировать сидящих внутри от окружающей действительности. Во время езды никакой внешний шум не потревожит драгоценных пассажиров. А что вы хотите, ведь в базовой комплектации Mercedes S-класса стоят двойные стекла. Да и шумоизоляция на уровне. В новом S-классе такого уже нет. Конечно, там не громче, чем в W140, но тишина уже другая...

Однако за удовольствие наслаждаться тишиной в салоне рано или поздно нужно расплачиваться. Дело в том, что если какой-нибудь местный наркоман разобьет боковое стекло (то самое двойное), то его замена будет стоить весьма прилично, ведь только одно оригинальное стекло стоит около \$350, да плюс еще \$50-100 возьмут за замену. Разбитое заднее стекло опустошит карманы владельца автомобиля на \$600.

Кстати, примерно в \$300-400 обойдется и починка «умерших» стеклоподъемников (они

## Mercedes S-класса W140. Покупать или нет?

Автор: Administrator  
20.10.2010 22:30

---

периодически ломаются как спереди, так и сзади). Спереди электроприводы стекол изначально очень надежные, однако нередки случаи, когда срезаются верхние зубья привода. Это происходит из-за того, что владельцы устанавливают на свои автомобили сигнализации, которые при включении автоматически поднимает стекла. При этом некоторые сигнализации пытаются дожать стекла вверх, даже когда они полностью закрыты, в результате чего при каждой постановке машины на охрану на механизм стеклоподъемников приходится большая нагрузка. Цена оригинального привода составляет почти \$200, и еще около \$50-100 возьмут за работу.

Сзади стеклоподъемники ломаются уже из-за тросиков. На восстановление работоспособности электропривода нужно приготовить порядка \$200-300. Другой постоянной «болезнью» «сто сороковых» является выход из строя стеклоочистителей фар. Как правило, виноваты моторчики, которые стоят \$120-180.

Очень часто владельцев Mercedes S-класса запугивают рассказами про то, что снятие аккумулятора приводит к каким-то непоправимым сбоям в работе всей электроники и в лучшем случае нужно будет ехать на фирменное СТО, где мастера смогут починить компьютер. На самом деле это не так. Просто в этом случае сбиваются запрограммированные настройки и все.

### **Всоси меня нежно**

*«Новый русский» решил прокатиться на троллейбусе, вспомнить молодость. Но ничего не вышло... Mercedes в троллейбус не помещается.*

Знаменитая система автоматического «присасывания» дверей, которой так хвастаются владельца Mercedes S-класса, безусловно, удобна. Она позволяет спокойно закрывать дверь не задумываясь над тем, захлопнулась она до конца или нет, но... Как и любая сложная система требует к себе внимания. Если не присасываются все четыре двери и багажник, то, значит, из строя вышел вакуумный компрессор. Он бывает только оригинальным, и его цена составляет около \$300-400, хотя на фирменных сервисах Mercedes могут попросить и больше. Кстати, компрессор можно не менять, а отремонтировать – это стоит около \$150. Правда, фирменные сервис-центры Mercedes этими «мелочами» заниматься не любят и часто предлагают просто менять компрессор, беря при этом порядка \$150 только за одну работу. Если же не закрывается только одна дверь, то видимо из строя вышел замок двери. В этом случае его ремонт составит \$100-200.

Большой и вместительный салон, который может подарить так много приятных ощущений пассажирам, оборачивается для водителя определенными проблемами, которые связаны в первую очередь с огромными размерами автомобиля. В тесном городском движении сильно начинают мешать габариты, а поиски места для парковки могут вызвать головную боль. Именно поэтому большинство S-классов имеют парктроник, причем на автомобилях до 1997 года для облегчения парковки из крыльев выдвигались небольшие антенны, которые и помогали водителю парковаться. Эта система также периодически перестает работать, причем часто в этом виноваты

## Mercedes S-класса W140. Покупать или нет?

Автор: Administrator  
20.10.2010 22:30

---

сгнившие провода или отвалившиеся контакты.

Однако, несмотря на все сложности с парковкой, нельзя не отметить потрясающую для машины таких габаритов маневренность. При этом стараться сделать так, чтобы автомобиль стал еще более маневренным, смысла нет. Речь в данном случае идет о системе гидроусилителя руля – некоторые нерадивые водители при развороте крутят руль до конца и начинают его давить дальше, стараясь повернуть колеса еще на чуть-чуть. В результате таких манипуляций система гидроусилителя дает течь – ее ремонт обычно стоит в пределах \$200-300.

### Вред от пользы

*Едет «новый русский» на «шестисотом», видит: два бугая третьего под мышки тащат, а тот еле ноги передвигает, спрашивает: - Ребята, что случилось? - Да вот, братан сдал свой «мерс» в починку – ходить учим.*

Специалисты говорят, что у «сто сорокового» подвеска менее надежная, чем у его предшественника – Mercedes W126, но более крепкая, чем в нового S-класса в кузове W220.

О комфортности Mercedes S-класса W140 сказано уже немало слов. Его удивительно энергоемкая подвеска способна отлично проглатывать все неровности средних размеров, так что даже на российских дорогах водитель и пассажиры автомобиля будут чувствовать себе великолепно. Но, конечно, эту потрясающую подвеску время от времени нужно подкармливать финансовыми вложениями.

Назвать в подвеске автомобиля какие-то хронические слабые места довольно сложно. Однако отметить кое-какие особенности все же можно. Например, некоторые уверяют, что амортизаторы S-класса ненадежны. На самом деле это не так – просто их замена стоит очень больших денег, ведь на многих автомобилях, особенно с двигателями V12, подвеска имеет гидравлический регулятор дорожного просвета. А это значит, что амортизаторы имеют электронно-управляемую систему и стоят порядка \$700 за штуку (не оригинальный - \$350). Можно сократить затраты на замену амортизаторов, установив обычные, не регулируемые. С ними подвеска уже не будет такой комфортной, однако амортизатор в таких случаях будут стоить чуть больше \$100. За замену всех четырех амортизаторов на фирменном СТО возьмут около \$100.

Помимо амортизаторов в подвеске «сто сорокового» нужно обращать внимание на всевозможные элементы, которые периодически выходят из строя у всех иномарок. В частности, в передней подвеске примерно раз в год нужно менять стойки стабилизатора, а раз в два года сайлент-блоки нижних рычагов. В задней подвеске нужно следить за теми же стойками стабилизатора и сайлент-блоками рычагов.

Самая большая неприятность подвески Mercedes S-класса исходит от его самого большого достоинства. Дело в том, что из-за комфортности и отличной шумоизоляции водитель очень часто просто не замечает, что начало что-то греметь. А

## Mercedes S-класса W140. Покупать или нет?

Автор: Administrator  
20.10.2010 22:30

---

«мерседесовские» детали отличаются тем, что могут даже в разбитом состоянии служить долгое время, но при этом они начинают тянуть за собой и другие элементы. В итоге владелец попадает на очень большой ремонт подвески, который может обойтись в несколько тысяч долларов.

### Мелочиться не стоит

*Едет «шестисотый», скорость километров 200 в час. Неожиданно его догоняет «Запорожец». Водитель «Мерса» поворачивает голову и видит, что в «Запорожце» старый дед со скрипом опускает боковое стекло и орет: - А теперь – вторая скорость!!!*

На Mercedes S-класса устанавливались 6-, 8- и 12-цилиндровые бензиновые двигатели, а также два дизеля. Самым слабым двигателем является 3,5-литровый турбодизель мощностью всего 150 л.с., который появился на «сто сороковом» в 1993 году. Этих лошадей было явно мало и, несмотря на свою экономичность и неплохой крутящий момент, этот мотор не пользовался спросом. Именно поэтому в 1996 году его сменил 3,0-литровый турбодизель. Несмотря на меньший объем он выдавал 177 л.с. Тоже не шибко много, но этого хватало, чтобы разогнать автомобиль до 206 км/час.

Двигатели V6 объемом 2,8 л (193 л.с.) и 3,2 л (231 л.с.) тоже позволяли автомобилю разогнаться больше 200 км/час. Многие мастера отмечают, что 2,8-литровый мотор очень часто выходит из строя раньше, чем более объемистые коллеги. Причем, не в силу своих конструктивных недостатков, а из-за того, что в процессе езды его часто раскручивают по максимуму.

Так что если есть желание купить S-класс с двигателем V6 (они стоят меньше, чем машины с моторами V8 и V12), то лучше обратить свой взор на 3,2-литровый агрегат. Кстати, помимо более низкой цены 6-цилиндровые моторы еще и более экономные. По утверждениям конструкторов, 3,2-литровый двигатель должен потреблять в городе около 11-12 литров, хотя на самом деле расход составляет 14-16 литров.

Но все же большинство специалистов склоняются в пользу более мощных силовых агрегатов, которые позволяют почувствовать всю прелесть от владения Mercedes S-класса. Естественно, самым мощным является 6,0-литровый двигатель V12. Как правило, его мощность составляет 394 л.с., хотя первое время 6,0-литровый агрегат выдавал и вовсе 406 л.с! Следует отметить, что современный двигатель объемом 5,8 литра, устанавливаемый на S600 в кузове W220 имеет мощность «всего» 367 л.с. Нужно ли говорить о том, что «шестисотый» способен мгновенно выстреливать вперед с любой скорости. А с места до 100 км/час автомобиль разгоняется меньше чем за 7 секунд – и это учитывая, что вес «сто сорокового» превышает 2,5 тонны.

При правильной эксплуатации 6,0-литровый агрегат (серия M120) служит очень долго и мастера по ремонту Mercedes не слишком удивляются рассказам про двигатели, которые прошли без капремонта более 1 млн. км. По крайней мере, 500 тыс. км этот мотор должен осилить.

## Mercedes S-класса W140. Покупать или нет?

Автор: Administrator  
20.10.2010 22:30

---

Правда, о 6,0-литровом двигателе существуют противоречивые мнения. Некоторые считают его слишком капризным и часто ломающимся. Однако в данном случае стоит говорить лишь о том, что этот мотор в силу сложности конструкции требует к себе более внимательного отношения.

Прежде всего, нужно следить за системой охлаждения двигателя. Дело в том, что в автомобиле стоят два радиатора. Сначала идет тот, что обслуживает кондиционер, а потом основной. Пространство между ними постоянно забивается мошкаррой, пухом, грязью и пр. В результате воздух начинает с трудом поступать к радиатору и он перестает справляться со своими функциями. Последствия перегрева могут быть самыми печальными и затраты на восстановления работоспособности двигателя легко превысят сумму в \$3000. Помимо прочистки радиатора (ее нужно делать раз в год) каждые 15 тыс. км требуется замена двух воздушных фильтров (\$100) и раз в два года вне зависимости от пробега надо обновлять охлаждающую жидкость.

Кроме того, на 6,0-литровом двигателе примерно раз в два года нужно менять «П-образную» прокладку двигателя. Сама прокладка стоит копейки, но чтобы ее поменять нужно снять впускной коллектор, клапанную крышку и пр. В результате приходится менять и другие прокладки. Все эти манипуляции занимают как минимум один - два дня и стоимость замены прокладки на фирменных СТО составляет около \$1500. На обычных сервисах возьмут порядка \$500-700.

8-цилиндровые двигатели объемом 4,2 и 5,0 литров (279 л.с. и 326 л.с. соответственно) многие считают наиболее оптимальными для S-класса. Эти двигатели тоже могут перегреваться из-за невнимательности владельца, но в целом принято считать, что моторы V8 доставляют меньше проблем, чем V6 и V12. Да и лечение «болячек» у них стоит подешевле. Что касается расхода топлива, то при интенсивной езде V8 и V12 потребляют одинокого много бензина – 20-25 литров 95-го на сотню, а то и больше.

С трансмиссией при своевременном обслуживании и правильной эксплуатации обычно проблем не возникает. Масло нужно менять в автоматических коробках старого образца (до 1997 года) каждые 30 тыс. км, а в более новых трансмиссиях – каждые 60 тыс. км. Кстати, периодичность прохождения ТО можно не запоминать, так как в S-классе стоит компьютер, который сам укажет, что пора ехать на сервис.

### **Понты – они дороже**

*- Ты за сколько свой «шестисотый» купил? - За 100 тысяч долларов - Ты что, совсем дурак! В соседнем магазине можно такой же взять за 120 тысяч!!!*

Сейчас цены на «сто сороковой» значительно упали – автомобиль, который изначально стоил порядка \$100-120 тыс., сейчас можно купить имея на руках «всего» \$10 тыс. Однако следует помнить, что столь дешевые автомобили либо имеют технические неисправности (их исправление может стоить еще \$10 тыс.), либо с этой машиной что-то нечисто в криминальном плане. Нормальная цена на относительно свежий Mercedes S-класса W140 в нормальном состоянии должна составлять \$20-40 тыс. Так что если в

## Mercedes S-класса W140. Покупать или нет?

Автор: Administrator  
20.10.2010 22:30

---

кармане есть только \$15-20 тыс., то лучше обратить свой взор в сторону более дешевых автомобилей. Покупать же «сто сороковой» на последние деньги вообще безумие.

Если же в наличии есть средства, то тогда S-класс доставит владельцу массу приятных ощущений. Кстати, покупая «сто сороковой» можно задуматься над переделкой его в... новый Mercedes S-класса в кузове W220. Оказывается некоторые европейские компании (в частности, бельгийская VH) уже давно разработали пакеты для подобной внешней переделки.

При подобном тюнинге на «сто сороковой» устанавливают новые бампера, фары, решетку радиатора, крылья и прочее. В результате спереди и сзади автомобиль практически не отличим от W220. Салон при этом остается без изменений. Подобная «модернизация» автомобиля стоит порядка \$10-13 тыс.

**С появлением нового Mercedes S-класса (обозначение кузова W220) ушла целая эпоха. Причем, не только в автомобилестроении, но и в нашей российской действительности. Как-то сразу из моды окончательно и бесповоротно вышли красные пиджаки, золотые цепи, «распальцовка» и все прочие атрибуты жизни «новых русских».**

**Чемоданообразный «шестисотый» был олицетворением солидности и крутизны. Именно поэтому ему чаще всего отдавали предпочтение перед той же «семеркой» BMW, когда нужно было произвести впечатление на окружающих. «220-й» кузов, конечно, то же хорош, но уже по-другому.**

### ЭКСКУРС

Первым Mercedes с буквой S в названии была модель с кузовом W112, которая выпускалась в 1961-1965 годах (всего было выпущено 6748 автомобилей). Однако прародителем больших представительских Mercedes считаются довоенные модели с заводскими индексами W05 (1928 год), W08 (1928-1931 года), W07 (1930-1938 года) и прочие модели, которые уже давным-давно стали жемчужинами различных коллекций.

Кстати, впервые буквы 600 в названии Mercedes появились на автомобиле с заводским индексом W100, который выпускался под заказ в период с 1964 по 1981 года.

В 1972 году начался выпуск модели с кузовом W116. именно этот автомобиль приобрел очертания, которые в общем и целом сохранили все S-классы. За все время производства было выпущено 473 035 подобных автомобилей.

Следующее поколение S-класса носило индекс W126 и выпускалось в период с 1979 по 1992 года, даже несмотря на то, что в 1991 году был показан новый S-класс в кузове W140. За все время выпущено 388 970 автомобилей W126.

«Сто сороковой» кузов выпускали с 1991 по 1998 года (выпущено 402 000 машин). Затем ему на смену пришел автомобиль с кузовом W220, который выпускается до сих пор.