



Ressort: Auto und Motorsport

Wenn der Benz zum Koenig wird

Valley, 18.07.2026 [ENA]

Rund 74.000 Coupes fertigte Mercedes Benz von der 1981 auf der IAA vorgestellten Coupé-Variante C126 der W126 Baureihe. Diese Baureihe, 1979 eingeführt, setzte über ihren langen Produktionszeitraum von 12 Jahren, Maßstäbe in der automobilen Oberklasse. Dabei war der Start von Kritik begleitet: bei Mercedes beginne das Plastikzeitalter. Sein Vorgänger, der W116, gelegentlich als Chrom-Schlachtschiff bezeichnet, war eine, wenn nicht die Staatslimousine. Nun hatte Mercedes-Chef Stylist Bruno Sacco eine nüchterne, aerodynamisch geglättete Karosse gezeichnet. Die Chrom-Stoßstangen mussten Polyurethan-Stoßfängern weichen. Als die Produktion 1992 endete, waren knapp 900.000 W126 gebaut und der Baureihe war der Rang der bis heute weltweit erfolgreichsten Luxuslimousine aller Zeiten gesichert.

SEC wurde die Modelbezeichnung für das Coupe, was für S-Klasse-Einspritzmotor-Coupe stand. Die von der Limousine stammende Bodengruppe wurde um 85 Millimeter gekürzt, der Radstand wuchs um 30 Millimeter im Vergleich zum Vorgängermodell. Um den Sicherheitsstandard der Limousinen aufrecht zu erhalten und wegen der fehlenden B-Säulen wurde die Dachkonstruktion verbessert und in die A-Säulen hochfeste Rohre eingeschweißt. Einige Unterschiede im Design machten das Coupé unverwechselbar: schmalere Hauptscheinwerfer und in die Stoßstange integrierte Nebelscheinwerfer ermöglichten einen breiten und in die Motorhaube einbezogenen Kühlergrill, den nicht mehr ein freistehender Stern schmückte, sondern ein großes Stern-Emblem im Kühlergrill selbst.

Das Auto

Das Coupé war, wie bei Mercedes üblich, über der Limousine angeordnet, besser ausgestattet, ausschließlich von V8-Motoren angetrieben und damit teurer. Das beschriebene Auto wurde im November 1985 als 500 SEC der Baureihe C126 in Schwarz mit einer Innenausstattung in Leder-Dattel ausgeliefert. Der V8-Motor der Baureihe M117 E50 lieferte bei 4750 U/min 231 PS. Das maximale Drehmoment von 400 Nm lag bei 3000 U/min an. Die Motorleistung wurde per Viergang-Automatikgetriebe an die Hinterachse übertragen und beschleunigte in 8 Sekunden von 0 auf 100 km/h, bei einer Spitzengeschwindigkeit von 225 km/h.

Der Wagen unternahm eine 40 Jahre lange Reise von Stuttgart über Kanada in die USA und fand schließlich einen Eigentümer in Florida, der den Wagen unter einen „Antique“-Kennzeichen registrieren liess. Der amerikanische Eigentümer sei von früherster Jugend ein Fan der Koenig-Automobile gewesen

Redaktioneller Programmdienst: European News Agency

Annette-Kolb-Str. 16
D-85055 Ingolstadt
Telefon: +49 (0) 841-951. 99.660
Telefax: +49 (0) 841-951. 99.661
Email: contact@european-news-agency.com
Internet: european-news-agency.com

Haftungsausschluss:

Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der veröffentlichten Meldung, sondern stellt lediglich den Speicherplatz für die Bereitstellung und den Zugriff auf Inhalte Dritter zur Verfügung. Für den Inhalt der Meldung ist der allein jeweilige Autor verantwortlich.



International Press Service.....

und so war der Wunsch entstanden, seinen 500 SEC auf einen "Koenig" umzurüsten.

Koenig Specials

Die Tuning-Firma Koenig Specials GmbH war und ist ein deutsches Tuning-Unternehmen mit Sitz in München, das sich auf die Modifizierung europäischer Luxusautos spezialisiert hatte und vor allem in den 1980er- und 1990er-Jahren durch seine Leistungssteigerungen an Ferraris bekannt war, aber auch an Porsche oder eben Mercedes-Benz-Automobilen. Der Gründer Willy König, im englischen Willy Koenig, Jahrgang 1938, war ursprünglich Verleger und um 1961 Herrenfahrer auf einem von Wolfgang von Trips erworbenen Formel-Junior-Cooper. Er gewann unter dem Pseudonym Robert Frank die Deutsche Bergmeisterschaft 1962 auf einer Ferrari 250GT SWB Berlinetta, was ihm eine Einladung von Enzo Ferrari nach Maranello einbrachte.

Nach weiteren Erfolgen auf Lola T70, Fiat Abarth, Borgward Isabella und Ford GT40 fuhr er bis in die 1980er Jahre BMW 320iTurbo oder M1Procar und gewann mit Sohn Walter die Tourenwagen-Trophäe in einem Porsche 935 K3. Schliesslich nahm er in einem Porsche 962 an der Interserie teil.

Zwischendurch hatte er seinen Verlag verkauft und 1974 Koenig Specials gegründet. Anlass war der Erwerb der ersten in Deutschland zugelassenen Ferrari 365 GT4 BBs, mit dessen Performance – gemessen an seinen Rennwagen – er nicht zufrieden war. Er wurde so bekannt, dass er auf Ferrari-Veranstaltungen angesprochen und um ähnliches Tuning gebeten wurde,

was sich zunächst auf Arbeiten wie das Einbau von Werksteilen oder von anderen Rennwagen kopierten Heckspoilern, breiten Rädern, Dreischeibenkupplungen und Hochleistungsauspuffanlagen beschränkte. Bedingt durch das Wirtschaftswachstum wurde Koenig Specials zu einem der ersten Tuning Häuser, das sich auf den Umbau von Serien-Automobilen spezialisierte und in gewisser Weise die Tradition der Karosseriebauer früherer Generationen ablöste. Enzo Ferrari zwang schliesslich Willy König gerichtlich, auf das typische Ferrari-Emblem des „Prancing Horse“ zu verzichten, so dass auch der Mercedes-Stern nicht mehr den umgebauten W126 zieren durfte und durch ein „KS“ in gleicher Grösse ersetzt wurde.

Einer der ersten 560 SEC-Umbauten wurde von Sylvester Stallone in Auftrag gegeben. Es gab verschiedene Karosserie-Kits und der für die damalige Zeit ohnehin nicht leistungsarme V8 erhielt durch einen Albrex-Kompressor eine Steigerung von 268 auf 400 PS. Extreme Breite, riesige Spoiler und technisch aufwendige Biturbo-Motorvarianten wurden zum Markenzeichen und finden auch heute noch Enthusiasten.

Die in Kalifornien bis 2008 erschienene Zeitschrift „Sports Car International“ vermutete, dass Koenig

Redaktioneller Programmdienst: European News Agency

Annette-Kolb-Str. 16
D-85055 Ingolstadt
Telefon: +49 (0) 841-951. 99.660
Telefax: +49 (0) 841-951. 99.661
Email: contact@european-news-agency.com
Internet: european-news-agency.com

Haftungsausschluss:

Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der veröffentlichten Meldung, sondern stellt lediglich den Speicherplatz für die Bereitstellung und den Zugriff auf Inhalte Dritter zur Verfügung. Für den Inhalt der Meldung ist der allein jeweilige Autor verantwortlich.



..... International Press Service.....

Specials den Trend zu Widebody-Umbauten in den 1980er Jahren ausgelöst hätte, wie auch die internationale Motor-Presse die Firma für einen der führenden Tuner in Deutschland hielt.

Heute, nicht zuletzt, nachdem Tuning-Betriebe durch hauseigene Tuner und Individualisierungsprogramme wie BMW M und Mercedes-AMG abgelöst worden sind, ist die Bedeutung des Unternehmens geringer. Es existiert weiter, produziert keine eigenen Fahrzeuge mehr, sondern nur noch Komponenten, wie die, die in dem hier beschriebenen Fahrzeug zur Anwendung gekommen sind und die im Juli 2025 hergestellt worden waren.

Der Umbau

Motor und Fahrgestell blieben unverändert. Lediglich die Karosserie wurde um die Koenig-Komponenten erweitert. Hierzu mussten die originalen Radläufe herausgeschnitten werden und neu aufgebaut werden, um ausreichend Raum für die Pirelli Cinturato P7 345/35 VR15 auf dreiteiligen BBS-Felgen zu schaffen. Die Karosserie wurde für das Aufkleben der Karosserieteile aus dem Koenig-Bausatz vorbereitet. Das erste Anpassen erfolgte mit wieder lösbaren Nieten, gleichmäßige und symmetrische Spaltmaße waren das Ziel. Die Komponenten wurden zusammen mit dem Klebevorgang verschraubt, die Schrauben später wieder entfernt und Öffnungen wie Übergänge fugenfrei verspachtelt.

Die Lackierung

Diese Arbeiten hatten etwa 200 Stunden in Anspruch genommen. Ein identischer Zeitaufwand wurde für die nachfolgende Lackierung notwendig, der daraus resultierte, dass der Wagen vier Mal einem Brennkammerschritt unterzogen wurde, um eine gleichmäßige und widerstandsfähige Lackierung zu gewährleisten. Auch musste die Lackierung garantieren, dass im Spannungsgefüge der unterschiedlichen Materialien – Metall der Originalkarosserie und GFK der Tuning-Komponenten – im täglichen Gebrauch keine Risse entstehen würden.

Die Originalität

Vor dem Rücktransport wurde auf ein Originalitätsgutachten verzichtet. Die Frage stellt sich, ob der nachträglich umgerüstete Wagen nun als „Koenig Spezial“ gelten darf. Die ursprünglichen Autos der Firma wurden mit Echtheits-Zertifikaten ausgeliefert. Letztere scheinen als gefälschte Versionen auf dem Markt

Redaktioneller Programmdienst: European News Agency

Annette-Kolb-Str. 16
D-85055 Ingolstadt
Telefon: +49 (0) 841-951. 99.660
Telefax: +49 (0) 841-951. 99.661
Email: contact@european-news-agency.com
Internet: european-news-agency.com

Haftungsausschluss:

Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der veröffentlichten Meldung, sondern stellt lediglich den Speicherplatz für die Bereitstellung und den Zugriff auf Inhalte Dritter zur Verfügung. Für den Inhalt der Meldung ist der allein jeweilige Autor verantwortlich.



International Press Service.....

zu sein, ebenso wie Umbau-Kits, die nicht von Koenig selbst angefertigt und geliefert werden. So blieb dem Benz auch der Stern im Kühlergrill.

Ein anderer Punkt ist, dass der deutsche Begriff „Oldtimer“ in den USA nicht gebräuchlich ist. Hier werden Begriffe wie Classic Cars (älter als 20 Jahre), Antique Cars (älter als 45 Jahre) und Vintage Cars (gebaut zwischen 1919 und 1930) verwendet. Der Begriff „Antique“ auf US-Kennzeichen ist zwar mit dem deutschen H-Kennzeichen vergleichbar. Der Unterschied ist jedoch der, dass die Kennzeichnung historischer Sammlerstücke in den USA an spezielle Auflagen ge- und mit Privilegien verbunden ist.

Ein solches Kennzeichen erhält nur ein Auto, dass -abhängig vom Bundesstaat - mindestens 20 bis 45 Jahre alt. So konnte der originale 500SEC damit zugelassen werden, wobei die Zulassung nicht für den täglichen Gebrauch gültig ist, wobei die Zulassung nicht für den täglichen Gebrauch gültig ist, sondern nur für Fahrten zu historischen Veranstaltungen und Testfahrten. Strenger sind die Vorgaben des „Classic Car Club of America“, wo als Klassiker nur Autos aus den Jahren 1915 bis 1948 gelten und nur Fahrzeuge umfasst, die sich "durch ihr jeweiliges edles Design, ihren hohen technischen Anspruch und ihre erstklassige Verarbeitung auszeichnen".

So lässt sich zur aktuellen Situation feststellen, dass der Klassiker 500SEC nicht zum „Koenig Spezial“ geworden ist, ganz sicher aber als „Cars & Pipes Special“ Ruhm und Qualität der Werkstatt aus dem kleinen oberbayerischen Ort Valley in die Welt trägt.

Der Autor dankt der Firma Cars & Pipes, Martinshof 12, 83626 Valley für Informationen und Abbildungen.

Bericht online lesen:

https://schluss.en-a.de/auto_und_motorsport/wenn_der_benz_zum_koenig_wird-94131/

Redaktion und Verantwortlichkeit:

V.i.S.d.P. und gem. § 6 MDSStV: Prof.Dr. Peter Schroeder

Redaktioneller Programmdienst: European News Agency

Annette-Kolb-Str. 16
D-85055 Ingolstadt
Telefon: +49 (0) 841-951. 99.660
Telefax: +49 (0) 841-951. 99.661
Email: contact@european-news-agency.com
Internet: european-news-agency.com

Haftungsausschluss:

Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der veröffentlichten Meldung, sondern stellt lediglich den Speicherplatz für die Bereitstellung und den Zugriff auf Inhalte Dritter zur Verfügung. Für den Inhalt der Meldung ist der allein jeweilige Autor verantwortlich.