

在竞争洪流中淬炼的旗舰，不一样风格的W140

来源：黄正萍 发布时间：2025-11-14 13:24:45

1991年3月，代号W140的奔驰S级(图片|配置|询价)于日内瓦车展亮相，肩负着捍卫奔驰豪华车王者地位的使命。其研发始于80年代中期，彼时宝马E32 7系已崭露头角，丰田更是携雷克萨斯LS400以高性价比强势入局，豪华车市场格局生变。

为打造“最好的豪华轿车”，奔驰投入巨资，却遭遇研发延期与成本超支——原定于1989年投产的计划，因需适配V12发动机与升级制动系统，直至1990年6月才完成原型车，首席工程师沃尔夫冈·彼得也因此离职。这场波折，反倒为W140注入了极致追求的基因。



W140因方正威严的前脸被中国车迷亲切称为“虎头奔”：盾形镀铬进气格栅与发动机盖融为一体，三叉星徽首次移至引擎盖后部，肥硕的车尾则尽显端庄典雅，双色车身设计更是当时豪华车的标志性元素。虽看似臃肿，实则暗藏空气动力学考量，而2190kg的车重与厚重车身，既带来“金库般的关门声”，也为安全性奠定基础。



内饰则将豪华具象化：“每一寸空间”都覆盖着考究的皮革，搭配电动调节记忆座椅、前排加热、自动空调等配置，即便是20多年后的今天仍不显落伍。更开创性的是，奔驰首次在轿车上装配隔音玻璃，既隔绝噪音与热量，又避免车窗凝雾结冰。

作为奔驰批量生产的12缸轿车引擎，它采用每缸4气门、可变进气凸轮轴技术，最大功率408马力，峰值扭矩580牛米，推动吨级车身完成0-100km/h加速仅需6.3秒，极速被电子限制在250km/h。



前双叉臂、后多连杆独立悬架系统经过专属调校，配合后轮随动转向（8缸及12缸车型标配），既能过滤路面颠簸，又降低了低速转向力度，成为后续豪华车争相模仿的范本。主动安全上，其制动系统创新分配后轮制动力，减少前轮磨损与效能衰退，侧风低灵敏度设计更保证了高速稳定性。这些技术叠加，让W140获得“最后一款真正工程师打造的奔驰”的赞誉。

W140上市初期因定价过高遇冷，雷克萨斯LS凭借性价比迅速抢占市场份额。但“三尖星徽章”的号召力与硬核产品力终究凸显，1993年，奔驰对命名体系升级，将“S”置于排量数字前（如600SEL 改为S600），进一步强化家族辨识度。

1998年，W140因欧洲市场对敦实车身的接受度下降而停产，继任者“蝴蝶奔”虽造型更灵动，却在中国市场难及前辈热度，足见其深入人心的程度。

如今，满30年的W140已能在德国申请“Old time”复古车身份，保加利亚改装厂Vilner等机构仍对其情有独钟，通过褐红色皮革、锻造碳纤维等材质翻新内饰，让经典以新姿态延续。保加利亚改装师，用大量镀铬部件、碳纤维材质和褐红色，对一辆老旧的奔驰轿车进行了全面改造。这就是维尔纳车库（Vilner Garage）打造的W140款S级轿车。车内还加入了一些锻造碳纤维部件，座椅则印有维尔纳自主设计的压花手工纹路。

目前尚无信息表明，这台W140搭载的6.0升V12“猛兽”引擎经过了哪些改装——当年宝马E38推出时抢了奔驰的风头，这款V12引擎正是奔驰的回应之作——但从图片来看，引擎舱十分整洁，还悄悄加装了一个K&N空气滤清器。

HTML版本：[在竞争洪流中淬炼的旗舰，不一样风格的W140](#)