www.mercedesclubs.de vdh

Welcher Typ passt?
200 D oder 280 CE

Beim Kauf
Die Karosserie entscheidet

Normalrost
Wo hört's auf?

Innere Werte
Stoffe und Ausstattungen

www.mercedesclubs.de

vdh





kauf beratung /8

TYPREFERENTEN			
STRICH-ACHT	jürgen bellinger	06630.1380	bellinger@mercedesclubs.de
	ralf nuding	07334.95972	nuding@mercedesclubs.de
	dirk quenter	0241.515318	quenter@mercedesclubs.de
TECHNISCHE FRAGEN ZU			
RADIOGERÄTE	rainer königs	02129.566880	
	stephan hessberger	0911.334456	hessberger@mercedesclubs.de
WERTGUTACHTEN	alexander petermann	06071.829706	petermann@mercedesclubs.de
VERSICHERUNGEN	michael schmidt	05162.9850226	michael-2.schmidt@barmenia.de
VERGASER	manfred schumacher	0208.680637	
KLIMAANLAGEN /8, 108/109	herbert körper	0711.3508701	koerper@mercedesclubs.de
KLIMAKOMPRESSOREN YORK	norbert brinkmann	0172.4080055	NB1711@aol.com
KATALYSATOR	paul wurm gmbh	0711.420071	paulwurm@me.com
RECHTSFRAGEN	johannes arnold	09131.50443	
ERSATZTEILE	stefan banner, frank unold	01525.5180890	teileversorgung@mercedesclubs.de
	stuempfig/Clubbüro (16–19 Uhr)	09826.9166	teileversorgung@mercedesclubs.de
	Hallendienst/Vereinshalle	01525.5180890	nur an Hallendienst Samstagen
TÜV-FRAGEN	thomas fink	0151.27645550	fink@mercedesclubs.de
WERKSTÄTTEN	ai-motors	07249.572	ai-motors@mercedesclubs.de
	dirk quenter	0172.9881591	quenter@mercedesclubs.de
	walter ströhlein	09823.8297	morgens zw. 08.00-09.00
VERWALTUNG & ORGANISATION			
MITGLIEDERVERWALTUNG	wolf bonitz	0511.556364	bonitz@mercedesclubs.de
VEREINSVERWALTUNG	betina stümpfig (16.00–19.00 Uhr)	09826.9167	clubshop@mercedesclubs.de
FINANZEN	stefan banner	033094.50670	banner@mercedesclubs.de
CLUBSHOP	betina stümpfig (16.00–19.00 Uhr)	09826.9167	clubshop@mercedesclubs.de
INTERNETPRÄSENZ	horst stümpfig (16.00–19.00 Uhr)	09826.9166	vdh@mercedesclubs.de
ANZEIGEN INTERNET	horst stümpfig (16.00–19.00 Uhr)	09826.9166	stuempfig@mercedesclubs.de
DIREKT INS NETZ UNTER	http://forum.mercedesclub.de/		
DRUCK & PAPIER	Kurt Wölfel	0911.353858	woelfel@mercedesclubs.de
	W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG	0711.3272-0	emanuel.gombar@kohlhammerdruck.de
GRAPHIK & COMICS	matthias meier	09152.98118	meier@mercedesclubs.de
LAYOUT	jürgen friedmann	0711.25255816	j.friedmann@greentomato.de

Rundumsorglospaket

Erstaunlicherweise ist der /8 auch mit 50 noch ein begehrter Junggeselle und die starke Nachfrage hat uns bewogen, die inzwischen auch schon historische Kaufberatung noch einmal neu aufzulegen. Das ist nicht nur für Neueinsteiger interessant.

Wer mit dem /8 aufgewachsen ist, und einen haben wollte, der hatte zwar inzwischen ausreichend Gelegenheit sich einen zu kaufen. Aber wer einen hat, darf diese Kaufberatung trotzdem lesen, denn sie kann auch helfen, drohende Schäden rechtzeitig zu verhindern. Und letztlich ist das hier auch eine Verkaufsberatung, um das Fahrzeug richtig einzupreisen und schon im Inserat aussagekräftige Bilder einzusetzen.





Basiswissen



Es ist nicht alles Chrom, was glänzt...

Den Papierkram vorweg: der /8 trägt die „8" für sein Erscheinungsjahr 1968, um die Nachfolger mit gleicher Typbezeichnung von den bisherigen Modellen 200, 200D und 230 unterscheiden zu können. Die Baureihen- bzw. Fahrgestellnummern 114 und 115 kamen gleichzeitig auf den Markt, der 115 ist nicht wie gelegentlich behauptet der Nachfolger des 114.

Alle Sechszylindermodelle tragen die 114 und alle Vierzylinder (und der exklusive Fünfzylinder) die 115. Die nächsten drei Ziffern geben Auskunft über das exakte Modell, so ist ein 115.110 der 220D Viertürer und ein 114.072 ein 280CE. Als Typbezeichnung ist in den Fahrzeugpapieren nicht unbedingt die Verkaufsbezeichnung angegeben: bis Juli 1973 firmieren z.B. alle 280er unter 250/8 bzw. 250E/8, erst ab August 1973 sind die Typbezeichnungen auf 115, 115D und 114 vereinfacht. Dieses Datum markiert auch die Einführung der Serie 2 mit dem flacheren Kühlergrill und dem breiten, unteren Kunststoffgitter, sowie den fetten, von innen verstellbaren Außenspiegeln.

Die vorhergehende Serie 1 lässt sich noch in echte Serie 1 und die Serien 0,5 und 1,5 aufteilen. 0,5er (bis August 1969) sind innen sehr karg mit geteilter Mittelkonsole und kleinem Ascher und die 1,5er (ab Mai 1972) haben im Innenraum schon Farben und Polstermuster der Serie 2.

200

W115.015 | Januar 1968 bis Dezember 1976, Motor M115.923, 1988 cm, 95 PS, 160 km/h, Stückzahl: 288.785.

Anspruchsloses für Anspruchslose? Nicht unbedingt, denn die vierzylindrige Basisversion der Baureihe bietet großes Fahrvergnügen ohne seinen Besitzer mit kapriziöser und wartungsfeindlicher Technik zu nerven. Von diesem Modell ist eine ausreichende Anzahl relativ gut erhaltener Fahrzeuge auf dem Markt, die allerdings meist recht mager ausgestattet sind.

220

W115.010 | Februar 1968 bis Juli 1973, Motor M115.920, 2197 cm , 105 PS, 168 km/h, Stückzahl: 128.732.

Mit einem gewissen Dröhnmoment erkauft man sich bei diesem langhubigen Motor ein unerhört hohes Drehmoment, ansonsten ist der Wagen mit dem 200er völlig baugleich.

230.4

W115.017 | August 1973 bis Dezember 1976,Motor M115.951, 2307 cm , 110 PS, 170 km/h, Stückzahl: 87.765.

Die Modellpflege brachte der /8-Baureihe speziell mit dem 230.4 einen zweiten Frühling. Für denjenigen, der sich mit dem facegelifteten Äußeren und dem Vierzylinder-Gebrumme anfreunden kann, ist dieser spritzige Wagen sicher der interessanteste Normal-/8.

230 (.6)

W114.015 | Januar 1968 bis November 1976, Motor M180.954, 2292 cm , 120 PS, 175 km/h, Stückzahl: 221.783.

Man wählte und wählt diesen Wagen, wenn es denn unbedingt ein Sechszylinder sein muß. Auch wenn es immer wieder sparsame Exemplare geben soll, so ist doch im Schnitt ein erheblicher Mehrverbrauch gegenüber den äußerlich gleichen und im Fall des 230.4 sogar gleichschnellen Vierzylindern zu erwarten. Der raubauzige Sound des Antiksechszylinders ist heute nicht mehr als Nachteil zu werten, er verhilft zum richtigen Oldie-Feeling.

200 D

W115.115 | Januar 1968 bis Dezember 1976, Motor OM 615.913, 1988 cm , 55 PS, 130 km/h, Stückzahl: 339.927.

Das Basismodell der Baureihe ist absolut ausgereift und total unkompliziert aber auch unglaublich leistungsschwach.

220 D

W115.110 | Januar 1968 bis Dezember 1976, Motor OM 615.912, 2197 cm , 60 PS, 135 km/h, Stückzahl: 420.270.

Auch beim Diesel 220er sorgt ein verlängerter Kolbenhub für ein weit angenehmeres Drehmoment, von Spritzigkeit kann aber auch hier keine Rede sein. Diesel sind eben nur etwas für wahre Liebhaber.

240 D

W115.117 | August 1973 bis Dezember 1976, Motor OM 616.916, 2404 cm , 65 PS, 138 km/h, Stückzahl: 131.319.

Mit diesem Diesel kann man einigermaßen verkehrsgerecht mitschwimmen und dank der längeren Hinterachsübersetzung auch längere Autobahnetappen nervenschonend absolvieren.

240 D 3.0

W115.114 | Oktober 1974 bis November 1976, Motor OM 617.910, 3005 cm , 80 PS, 148 km/h, Stückzahl: 53.690.

Dieses Schmuckstück war seinerzeit der schnellste Diesel der Welt und noch heute vermag der Großdiesel im Ampelsprint zu beeindrucken. Den Fahrspaß erkauft man sich allerdings mit einer etwas anfälligen Technik, viele der Fünfzylinder dröhnen und wummern heftigst.

250

W114.010 | Dezember 1967 bis April 1972, Motor M 114.920, 2496 cm , 130 PS, 180 km/h, Stückzahl: 78.303.

Ab dem 250 aufwärts sind die /8er mit etwas mehr Chrom behängt und haben (ab August1969) sogar Edelholz am Armaturenbrett. Der sportive Motor ist nicht ganz so schlecht wie sein Ruf

250

W114.011 | Juli 1970 (bis August 1972 nur für Export) bis Juli 1976, Motor M 130.923, 2778 cm, 130 PS, 180 km/h, Stückzahl: 34.061.

Der 2.8 ist ein echter Geheimtipp, wenn es um besonders kultiviertes Fahren geht.

280

W114.060 | Mai 1972 bis September 1976, Motor M 110.921, 2746 cm , 160 PS, 190 km/h, Stückzahl: 44.537

Eigentlich wäre der Vergaser-Doppelnocker ein tolles Auto, wenn es da nicht den Einspritzer gäbe, der bei geringeren Unterhaltskosten (Verbrauch) ganze 25 PS mehr bietet.

280 E

W114.062 | April 1972 bis September 1976, Motor M 110.981, 2746 cm , 185 PS, 200 km/h, Stückzahl: 22.836.

/8-Fahrers Traum! Die meist problemlose elektronische Einspritzung macht das Topmodell zu einem in jeder Situation souveränen Rasewagen.

250 C

W114.021 | März 1969 bis Mai 1972, (technische Daten siehe Limousine), Stückzahl: 8.824.

Die Urform des Coupés besticht durch ein besonderes Oldiefeeling

250 C

W114.023 | Juli 1969 (bis August 1972 nur fürExport) bis Juni 1976, (technische Daten siehe Limousine), Stückzahl: 11.768.

Die späte 2.8-Liter-Version kommt dem Ideal eines schaltfaul zu fahrenden Altherrenfahrzeugs am nächsten.

250 CE

W114.022 | April 1969 bis Mai 1972, (technische Daten siehe Limousine), Stückzahl: 21.787.

Das "E" umweht bei diesem Wagen der Hauch der Exclusivität, denn das Coupé war lange Zeit der einzige /8 mit Einspritzmotor (er ist allerdings etwas versoffen und defektanfällig).

280 C

W114.073 | Juni 1972 bis August 1976, (technische Daten siehe Limousine), Stückzahl:13.151.

Eigentlich das bessere Auto als ein 250C, aber trotzdem wieder nichts Halbes und nichts Ganzes

280 CE

W114.072 | Mai 1972 bis Juli 1976, (technische Daten siehe Limousine), Stückzahl: 11.518

Hier sitzen sie in der ersten Reihe, denn teurer und schneller geht es nicht, dieser Wagen ist absolut top!



Dieser Scheunenfund fährt wieder nach über 20 Jahren Stillstand

Kaufentscheidend…

ist im Grunde eine gesunde Karosserie. Diesbezüglich gibt es einige Todesecken, deren Sanierung schnell unrentabel wird. Schnell und einfach lässt sich der vordere Bereich der hinteren Radkästen checken.

Mit etwas Übung genügt ein Griff an den unteren Falz des inneren Radkastens. Zur Informationsübermittlung lässt sich der Bereich ideal fotografieren, wenn man ein Handy auf „Selfie" vor das Hinterrad schiebt. Zeigt sich Rost oder unerfreuliche Schweißreparatur, dann muss der Rest vom Auto schon der reinste Traum sein, dass sich ein Kauf noch lohnt, denn an dieser Stelle treffen sehr viele Blechteile aufeinander, die der Rost zum Fressen gern hat.

Der zweite Knackpunkt sind die Konsolen der Vorderachsaufnahme und das im rechten vorderen Radkasten hinter dem Vorderrad angebrachte Rohr der Lenkzwischenhebel-Lagerung. Die Konsolen dürfen nicht vom Rost aufgequollen sein und müssen sauber mittig über den Gummilagern fluchten. Sind die vorderen nach hinten verschoben und der Längsträger darüber leicht eingedellt, dann hatte das Auto einen größeren Unfallschaden.

Sind dann auch noch die Stuckerstreben hinten oben im Motorraum geknickt, dann lieber Finger weg. Die 280er haben allerdings keine solchen Streben, hier ist die Beurteilung der Unfallfolgen schwieriger. Wenn wir schon den Motorraum inspizieren ist ein Blick auf die Wasserablauflöcher in der Stirnwand hinter dem Motor Pflicht. Hier sollte das beim Gitter um die Scheibenwischer eintretende Regenwasser wieder heraus laufen.

Oft läuft es aber lieber in den Fahrzeuginnenraum, nicht ohne dabei den gesamten Getriebetunnelansatz zum Verrosten zu überreden. Die Reparatur ist denkbar aufwendig und die Folgeschäden durch nasse Fußräume erheblich (Teppich vorsichtig anheben). Gern rosten auch die Wagenheberaufnahmen vorne und hinten. Eine Spezialität der Coupés ist der Bereich zwischen Tür und Hinterrad, der bis Anfang 1973 trapezförmige Wasserablauflöcher haben muss. Wenn alles perfekt ist, dann überlappt eine kleine Lasche – fast wie ein Radlaufchrom – den Schweller. Bei der Limousine ist umgekehrt der Schweller über das Radlaufblech gesetzt. Aber das kann man kaum als kaufentscheidenden Mangel bewerten, denn hier reicht ein unachtsamer Lackierer und die feinen Sicken sind verschwunden. Noch ein Coupé-Problem waren durchrostende C-Säulen hinter den Seitenscheiben, aber diese Autos sind mittlerweile vom Markt.

Fortsetzung nächste Seite!



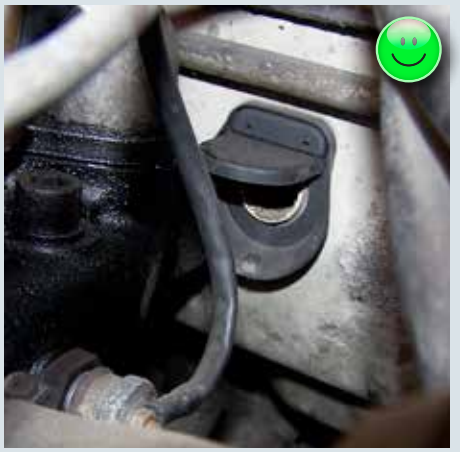
Die Streben hinten im Motorraum müssen schnurgerade verlaufen.



Anfangsübel mit Rost an der Kotflügelschraubkante und geflicktem Schwellerdeckel!



Schwellerdeckel um Originalität bemüht restauriert und Wagenheberaufnahme gut konserviert.



Sauberes Ablaufloch! Zeigt sich hier unterhalb Rost, dann vom Innenraum sorgfältig prüfen oder besser einen Experten fragen.



Sauberer Beifahrerfußraum mit rostfreiem Blindauslass für das Bremsseil der Rechtslenker-Feststellbremse.



Bei Reparaturen am /8 wird gern gespart.



Die Stehwand rostet oft neben dem Wischermotor.



Die Vorderachskonsolen müssen genau geprüft werden.

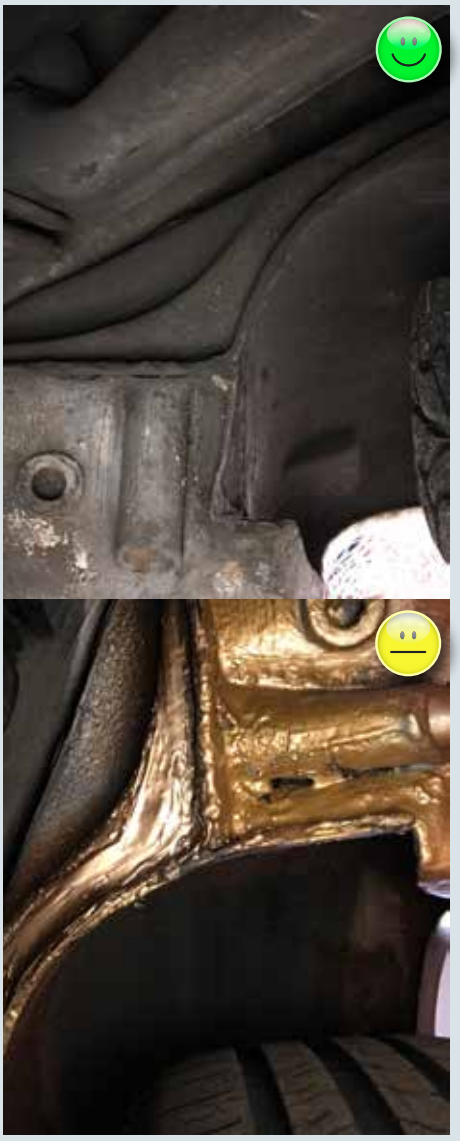


Das hintere Radlaufende ist oft nicht gut in Form.





Sauberer Radkasten vorne rechts hinter dem Rad.



Chassisecke vor dem Hinterrad senkrecht von unten gesehen.



Grundsätzlich sind überlackierte Schrauben nicht schön, wenn aber die Schweißpunkte rundum noch so schön original sind, geht das durch.



Schmutz und Wasser läuft von oben in den Stehwandfalz, gelegentliches Ölen kann Leben verlängern.



280er in Signalfarbe vertragen Alufelgen im C111-Style!

Normalrost…

beginnt als erstes an der Verschraubung der vorderen Kotflügel zum Schweller und an den Abschlussdeckeln der Schweller vorn.

Hier ist dann halt immer so die Frage, wie gut das repariert wurde und ob die Vorderkotflügel original oder schlecht passende Zubehörware sind. Charakteristisch ist dafür ist der Verlauf des vorderen Türspaltes auf Höhe der Stoßzierleiste. Zubehörkotflügel laufen ziemlich gerade durch, Originalteile machen den Schwung der Tür sauber mit. Ein weiterer Grund vordere Kotflügel zu ersetzen waren durchrostende Lampentöpfe.

Der Probegriff vor dem Vorderrad sollte oberhalb des Lampentopfes bis ganz nach vorn möglich sein, doch meist liegt dort versteinerter Matsch. Manchmal ist auch die untere Quertraverse mit der Stoßstangenbefestigung vom Rostfördermatsch befallen. Motorhauben rosten vorn am Falz zwischen den Scheinwerfern und manchmal auch seitlich.

Die seitlichen Radhausstehwände rosten vor allem bei Fahrzeugen mit nachträglich aufgebrachtem Unterboden-"schutz", denn Wasser läuft vom Motorraum aus oben in den Schweißfalz und kann dann unten nicht mehr rauslaufen. Eine kleine gemeine Ecke gibt es noch an der über den Wischermotor gewölbten hinteren oberen Ecke der linken Stehwand: bei der Lackierung kam dort keine Farbe hin, später dann aber um so mehr feuchter Matsch.

Türen rosten eigentlich rundum, der Heckdeckel ganz brav nur an der hinteren Kante. Ein großes Rostnest ist auch das Schiebedach. Und zwar einmal der Deckel selbst und zum anderen leider das Dach rund um den Ausschnitt, was sich weniger spaßig reparieren lässt. Immerhin sind die Schiebedachabläufe anständig verlegt und keine Ursache für ernste Folgeschäden. Leider normal ist auch Rost – oder meist schon eine unschöne Reparatur – an den hinteren Endspitzen. Ihr vorderes Ende am Radlauf hat original einen feinen Schwung auf Höhe der unteren Sicke und am rostfreudigen Übergang zum Abschlussblech sollte der Falz vom Rücklicht bis ganz unten durchgehen. Der Kofferraumboden rostet unter der Gummimatte.

Fortsetzung nächste Seite!



Mercedes-Benz Originalteile sind wirklich besser als Nachbauten.



Der Rost unter dieser Kofferraummatte ist noch harmlos, oft gammelt der runde Deckel heraus.







Beim Coupé gibt es eine Radlaufverlängerung auf den Schwellern und bis Anfang 1973 vier Ablauflöcher in der Sicke.

Der Übergang zum Abschlussblech rostet früh und bietet Blechkünstlern viele Möglichkeiten zur freien Interpretation.



Innere Werte

Mittlerweile werden zwar einige Sitzbezug-Stoffe wieder nachgefertigt, aber sie zu verarbeiten ist ziemlich teuer und viele farbige Kunststoffteile sind nicht zu beschaffen.

Schäden am Innenraum sind dementsprechend zwar nicht existenzbedrohend aber oft nicht wieder gut zu machen. Es gibt extrem viele verschiedene Innenausstattungsvarianten und es waren seinerzeit nicht nur die Sitzflächen eingefärbt, wie bei heutigen Autos, sondern der komplette Innenraum in ordentlich Farbe getaucht.

Armaturenbretter gab es nur kurze Zeit auch in braun und rot, sonst nur in schwarz und blau, wobei die letzteren besonders gern reißen. Extrem empfindlich sind auch die Lautsprecherabdeckungen der Armaturenbretter mit Holzdekor, die in den 250 und 280 Versionen ab August 1969 verbaut wurden.

Teppiche sind oft mürbe und der in Ausstattungsfarbe gehaltene Gummi-Einleger der Fahrerfußmatte regelrecht zersplittert. Alles kein Grund ein ansonsten gesundes Auto nicht zu kaufen, wenn aber Spitzenpreise verlangt werden, dann ist hier vielleicht etwas Kritik angebracht.

Erneuerte Teppiche erkennt man an der fehlenden Gummi-Einlage und meistens viel zu breiten Kedern am Rand.

Fortsetzung nächste Seite!



Serienstoff der Limousinen bis 1972 „Stonewashed".



Serienstoff 250 Limousine bis 1972"Zick-Zack".



Serienstoff Coupé bis 1972 „Punktmuster" (Ausnahme „Cognac" ab August 69 Karomuster)



Serienstoff Limousine ab 1972 „Nervösdesign".



Serienstoff 250 und 280 Limousine und Coupé „Fischgrät"



Serienstofffarben bis April 1972		Serienstofffarben ab April 1972	
1 Cognac	4 Blau	6 Beige	9 Blau
2 Rot	5 Grau	7 Mahagoni	10 Schwarz
3 Hellbeige		8 Pergament	
Zusätzliche Sonderfarben für Leder usw. Bis 72		**Zusätzliche Sonderfarben für Leder usw. Ab 72**	
11 Hellrot	14 Grün	17 Rot	19 Grün
12 Bambus	15 Dunkelbraun	18 Bambus	
13 Pergament	16 Schwarz		



Grobe Maserung der frühen Ausführung bis 1972.



Feine prägnante Struktur ab 1972.



Französischer Nussbaum gehört zu Pergament, Grün und Beige, nur zu Blau gab es Palisander und der Rest bekam Macassar. Ab 1974 wurden Macassar und Palisander durch Zebrano ersetzt.



Die Gummieinleger der Fahrermatte sind oft zerbröselt.



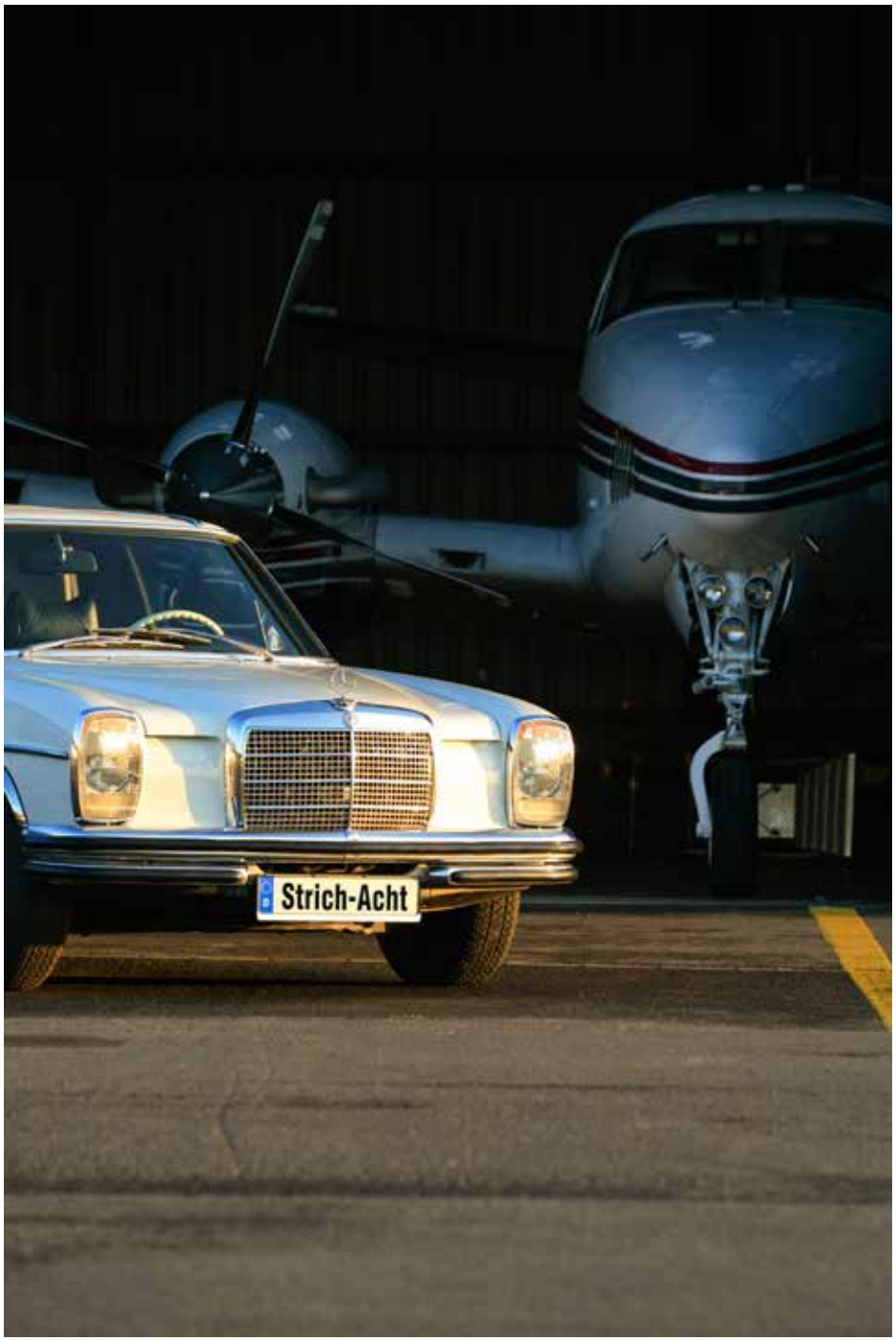
Macassar-Holz ab Werk aber Drehzahlmesser und Sportlenkrad nachgerüstet.



Ganz früher Innenraum noch mit Nackenrolle als Kopfstütze.



Das schöne Holzarmaturenbrett hat leider eine hochempfindliche Lautsprecherabdeckung.



Technische Betreuung

Der /8 war der erste Mercedes mit wartungsfreien Fahrwerksteilen und musste nicht mehr abgeschmiert werden. Gerade bei gut erhaltenen Fahrzeugen mit niedrigem Kilometerstand ist nun aber das Fett in sämtlichen Kugelköpfen 50 Jahre alt und kann eigentlich nur mit den Bauteilen getauscht werden.

Knarren beim Durchfedern deutet auf fällige Gelenke hin. Mit Glück sind aber nur die Stabilisator-Aufhängungsgummis mürbe. Chronisch sind bei den mittlerweile nur noch selten im Alltag bewegten Fahrzeugen auch überalterte Reifen oder spröde Wasser- und Bremsschläuche. Wartung kommt nicht von „Warten bis etwas kaputt ist"! Einziges Alterungsproblem der Benzin-Motoren sind die Ventilschaftdichtungen.

Der brutale Test ist bei fast ausgedrehtem dritten Gang: Ruckartig vom Gas gehen und nach einer Kunstpause wieder Vollgas geben. Im Rückspiegel sichtbarer Qualm deutet auf obiges Problem. Sanfter ist es, den heißen Motor im Leerlauf 5 Minuten laufen zu lassen (es zeigt sich nebenbei auch ob die Kühlwassertemperatur dabei konstant bleibt) und dann einen Gasstoß zu geben, auch dann sollte es nicht aus dem Auspuff qualmen.

Dieselmotoren sollten bei laufendem Motor nicht aus dem offenen Öleinfülldeckel rauchen und dieser sollte ruhig auf seiner Öffnung liegen bleiben, wenn man ihn nur lose auflegt. Andernfalls sind Zylinder oder Kolben-(ringe) verschlissen. Dieser Verdacht ist auch angebracht, wenn ein Motor Öl aus allen Fugen drückt.

Nur beim DOHC ist Sabbern entlang der Nahtstelle des Nockenwellengehäuses neben den Temperaturfühlern nahezu unvermeidlich. Im Vergleich mit neueren Fahrzeugen wirkt die Lenkung ziemlich schwammig, Angst ist erst bei mehr als „vier Fingern" Lenkspiel angebracht.

Die Getriebe schalten sich dafür um so härter – man muss der Kulissenführung sehr exakt folgen. Der zweite Gang kratzt gern, normalerweise ist die Synchronisation aber deutlich spürbar.





Nur Frontschürze und Reserveradmulde wurden geschwärzt, Radkästen und Schweller gehören in Wagenfarbe!

DER GUTE TON – DAS PASSENDE RADIO

Für den /8 gab es eine Vielzahl von Sonderausstattungen. Welche davon ab Werk verbaut waren, dokumentiert eine zum Fahrzeug gehörende Datenkarte mit den entsprechenden Codes. Diejenigen, für deren Montage ein Loch in der Karosserie erforderlich war, sind auch auf der Plakette mit der Farbnummer vorn auf der Kühlertraverse verewigt. So auch die für ein Radio, denn es braucht ein Antennenloch. Codes die mit 51 beginnen bestätigen ein Becker-Radio. 516 steht zum Beispiel für das Becker Grand-Prix, ein Spitzengerät mit Stationstasten und automatischem Sendersuchlauf. Wir könnten zu diesem Thema eine eigene Kaufberatung herausgeben, denn die Radiogeräte wurden genauso intensiv modellgepflegt wie der /8 selbst, also bleibt es hier bei dem einen Beispiel.

Das obere Bild zeigt die schon gelegentlich bei den Infotagen präsentierte Sammlung, gruppiert um einen Werks-Prototypen, beginnend mit dem 1961 Röhrengerät und endend mit dem 1980er Taschenrechner im Design für den W126. Für den /8 in Frage kommt zunächst das Zweiblockgerät mit großem Gehäuse und Skala bis 108. Ab







1970 kam dann das deutlich kleinere Gehäuse des Einblockgerätes mit Skala bis 106 (mittleres Bild). Ende 1972 schrumpfte der Bandbereich dann auf 103, was heute manche Sender unerreichbar macht. 1975 schließlich wurde aus becker ein großspuriges BECKER auf dem Schriftzug.



Schlusslicht

Erstaunlicherweise sind heute mehr gute Autos am Markt als noch vor 20 Jahren. Liebhaber haben sie aus Rentnergaragen gezerrt oder aus salzfreien Ländern reimportiert. Ein unrestauriertes Auto ist in der Regel wertvoller, als ein restauriertes. Ein schlechtes Auto zu restaurieren ist noch dazu teurer als ein gutes zu kaufen. Fast nie wird die originale Blech-Sicken-Anordnung erreicht oder die Struktur des überlackierten Steinschlagschutzes: Schweller und Radkästen sind original in Wagenfarbe gehalten, lediglich die Reserveradmulde, die vordere untere Stabilisatorhalterung mit Abschleppöse und bis Juli 73 die Frontschürze unterhalb der Zierleistenstufe sind geschwärzt. Preisangaben lassen wir hier einmal weg, Einerseits besteht die Gefahr, dass auch diese Kaufberatung wieder 20 Jahre lang im Einsatz bleibt, zum anderen spielen die Oldtimerpreise in letzter Zeit verrückt und folgen keinen logischen Kriterien mehr. Hier sei auf gängige Preislisten verwiesen, die in braver Konstanz seit Jahrzehnten für schlechte Zustandsnoten zu hohe und für Spitzenfahrzeuge zu niedrige Preise angeben.

Februar 2018
michael rohde

Der vdh (ehemals Verein der Heckflossenfreunde e.V./MB-Strich-Acht-IG) wurde am 06. Mai 1988 in das Vereinsregister eingetragen und versteht sich als Treffpunkt aller Besitzer und Freunde von Liebhaberfahrzeugen der Marke Mercedes-Benz. Der Jahresbeitrag von € 60,– wird ab Anfang November des Kalenderjahres per Bankeinzug für das Folgejahr fällig. Für Paare und Lebensgemeinschaften, die an derselben Adresse gemeldet sind, gilt: 1,5 Jahresbeiträge (also 90,– EUR), jeder bekommt den Mitgliedsausweis und ist stimmberechtigt, bekommt aber nur eine Clubzeitung pro Haushalt. Die Aufnahmegebühr beträgt € 10,–/Person bzw. Partnermitgliedschaft. Formloser Austritt ist durch Mitteilung an die Geschäftsstelle bis spätestens 30. September jederzeit möglich.

Der Vorstand besteht aus:

1. Vorstand
Horst Stümpfig

Stellvertretender Vorstand
Dirk Quenter

Kasse
Stefan Banner

Schriftführer
Siegfried Riedl

Beisitzer Finanzen / Clubfragen / Öffentlichkeitsarbeit
Wolf Bonitz, Michael zur Heiden, Herbert Tolks

Beiräte Service GmbH
Frank Unold, Bernhard Seifert

Impressum



/8 Kaufberatung
Stand: Februar 2018

Herausgeber:
vdh e.V./mercedesclubs.de

Postadresse:
Weidenbacherstraße 11
91737 Ornbau
Telefon: 09826.9166 oder 09826.9167
Telefax: 09826.9104
www.mercedesclubs.de
vdh@mercedesclubs.de

Redaktion:
Michael Rohde, Horst Stümpfig (V.i.S.d.P.),

Disclaimer:
Das Magazin und alle in ihm enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht mit der Meinung der Redaktion identisch sein. Nachdruck, auch auszugsweise, nur nach Abstimmung mit der Redaktion.

Bestellung per Internet:
clubshop@mercedesclubs.de

Gestaltung:
Jürgen Friedmann, GreenTomato GmbH

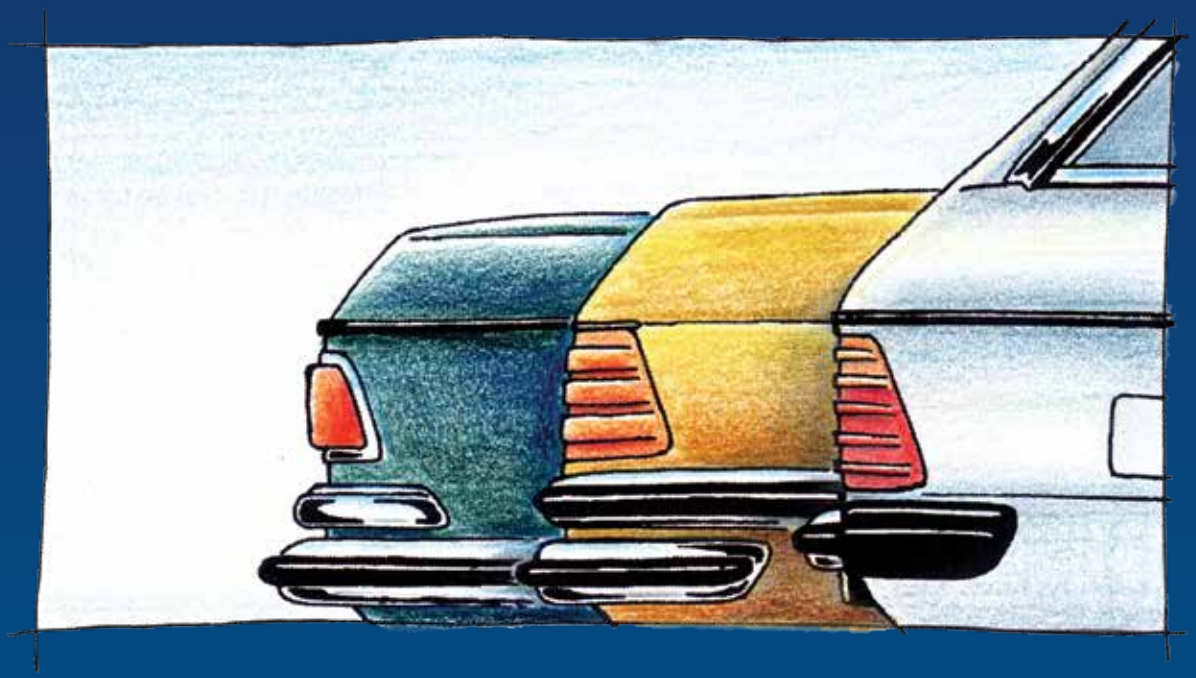
Druck:
W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG
Augsburger Straße 722
70329 Stuttgart

Kaufberatung:

Egal, was der Händler Ihnen erzählt: In den Baureihen W 114 und W 115 wurden Motoren mit oben liegenden Nockenwellen verbaut.



Bei unten liegenden Nockenwellen handelt es sich weder um Sonderausstattungen noch um Spezialanfertigungen, sondern vielmehr um einen guten Grund, von solchen Angeboten die Finger zu lassen.



www.mercedesclubs.de

Stand: Februar|2018