

# Kaufberatung Heckflosse

Der Kauf eines Liebhaberobjektes ist keine einfache Angelegenheit. Zum einen muss das neue Spielzeug rein gefühlsmäßig rundum begeistern, sonst wird man damit auf die Dauer nicht glücklich, zum anderen können solche Summen sauer verdienten Geldes im Spiel sein, dass man sehr nüchtern und berechnend an den Kauf heran gehen muss.

Bevor man nun aber den knallharten Kunden mimt, ist es notwendig, sich mit der Materie etwas zu beschäftigen und Angebot und Verkäufer richtig einzuschätzen. Mit brutaler Kritik und materialmordenden Prüfmethode sollte man sich zurückhalten, wenn man ein offensichtlich ehrliches Angebot vor sich hat. Das gilt ebenso für gut und teuer, wie auch mäßig, aber dafür billig.

Die folgende Kaufberatung gilt den Limousinen der Mercedes Baureihen W 110 - 111 - 112, die im Volksmund unter dem Namen „Heckflosse“ oder auch nur „Flosse“ bekannt sind und im Jahr 2009 ihren fünfzigsten Geburtstag feiern dürfen. Längst haben die Wagen sich von ihren Erstbesitzern getrennt und sind nahezu ausschließlich in Liebhaberhand. Ein Umstand, der manch ein Verkaufsgespräch erheblich vereinfachen kann, denn auch der Vorbesitzer sollte



eigentlich die typischen Schwächen der Baureihe kennen und schon am Telefon klar beschreiben und gegebenenfalls vorab fotografieren können. Kann der Verkäufer das anscheinend nicht, dann beginnt das alte Spiel, dass mindestens einer der beiden Gesprächspartner glaubt, einen Dummen gefunden zu haben und am Ende beide dumm da stehen. Der Käufer glaubt an einen dummen Verkäufer, der das gute Stück zu billig hergibt und wird dann allzu oft einen Schlaumann vorfinden, der glaubt einem dummen Käufer seinen Schrott andrehen zu können. Deshalb vorab nur klare Antworten akzeptieren und im Zeitalter des Internets möglichst Bilder (s.u.) zusenden lassen. Gute Autos sind selten und oft weit weg, man sollte sinnlose Fahrten zu den nicht näher stehenden schlechten vermeiden.

### Hat meine Qual eine Wahl?

Sucht man eine Flosse in wirklich gutem Zustand, so kann man sich gerade eben noch aussuchen, ob es eine kleine, eine S-Flosse oder, wenn es unbedingt sein muss, ein 300er werden soll. Legt man auf bestimmte Ausstattungsmerkmale, Farben oder gar Baujahre wert, wird man beim Zustand Abstriche machen oder sich auf eine Wartezeit von mehreren Jahren einstellen müssen. Die Typologie in dieser Kaufberatung dient eher zur Überprüfung der Originalität.



**Kleine-Flosse**



**Große-Flosse**

### Kleine Flosse - Kurze Flosse: die 110er

Das „**klein**“ gilt der Vierzylinder-Motorisierung und der Wagenklasse, das „**kurz**“ den Ausmaßen, denn diese Grundmodelle der Baureihe hatten einen um 14,5 cm kürzeren Vorderwagen als die Topvertreter. Letztere waren auch sonst eine Nasenlänge voraus, ihre Produktion begann aus modellpolitischen Gründen zwei Jahre früher. Unter Fans sind die lieben Kleinen aber kaum weniger begehrt.

**190 c** W 110.010 bis Fahrgestellendnummer 130.557, April 1961 bis Juli 1965, Motor M 121.924, 1897 ccm, 80 PS, 150 km/h, 130.554 Stück. Die Urform der kleinen Flosse, schnörkellos knuddelig und relativ anspruchslos. Das kleine „c“ steht nicht für Coupe, exklusiv oder gar C-Klasse (die kleine Flosse ist vielmehr ein Vorgänger der E-Klasse); es galt nur der Unterscheidung von den Ponton Vorläufern 190 und 190 b.

**190 Dc** W 110.110 bis Fahrgestellendnummer 225.647, Juni 1961 bis Juli 1965, Motor OM 621.912, 1988 ccm, 55 PS, 130 km/h, 225.645 Stück. Für Viele das Ding schlechthin, die Dieselflosse als unverfälschtes Original. Die mit dem 190 c völlig identische Karosserie besticht durch liebenswerte Details wie z.B. Blinker auf den Kotflügeln, die eingeschaltet dem Lenker den Eindruck eines landenden Hubschraubers vermitteln.

**200** W 110.010 ab Fahrgestellendnummer 130.558, August 1965 bis Februar 1968, Motor M 121.940, 1988 ccm, 95 PS, 161 km/h, 70.207 Stück. Dank vergrößertem Hubraum und neuer Gasfabrik (2 Vergaser) deutlich fahraktiver als der 190er. Die Heckansicht gewinnt durch neue Zierleisten, verliert aber durch die geänderten Rücklichter. Die vorderen Blinker werden kombiniert mit Nebelscheinwerfern unterhalb der Hauptscheinwerfer angeordnet. Eine technische wie optische Bereicherung ist die von den großen Flossen übernommene Zwangsventilierung in der C-Säule.

**200 D** W 110.110 ab Fahrgestellendnummer 225.648 August 1965 bis Februar 1968, Motor OM 621.918, 1988 ccm, 55 PS, 130 km/h, 161.618 Stück. Gleiches Facelift wie 200 Benziner. Der Dieselmotor, bei dem jetzt endlich die Typbezeichnung zum Hubraum passt, hat zwar auf den ersten Blick unveränderte Daten, ist aber durch die nun 5-statt 3-fach gelagerte Kurbelwelle und andere Kleinigkeiten etwas angenehmer zu fahren.

## Kleine Ausnahme

**230 W** 110.011, Juli 1965 bis Februar 1968, Motor M 180.945 (ab Juli 1966 bzw. Fahrgestellendnummer 017.649, M 180.949), 2281 ccm, 105 PS (120 PS), 168 km/h (175 km/h), 40.258 Stück. In den kurzen Vorderwagen wurde unter Zuhilfenahme einer speziellen Kühleranordnung ein besonders in der letzten Ausführung ausgesprochen potenter Sechszylinder gezwängt, der diesen Wolf im Schafspelz schneller machte als die bisherigen S-Flossen.

## Große Flosse - S-Flosse

Wuchtige Größe zeigt die auf „Einbauvorfahrt“ ausgelegte Frontpartie mit doppelter Stoßstange und ovalen Hochkant-Scheinwerfern. Der markante Vorderwagen ist darüber hinaus etwas länger. Hinten finden sich unter monströsen Chromkunstwerken von Rücklichtern ebenfalls doppelte Stoßstangenecken. Diese und weitere Details machen die S-Flosse („S“ für Super) zu einem fast schon übertrieben protzigen Schlachtschiff, das einen Vergleich mit amerikanischen Flossentieren nicht zu scheuen braucht.

**220 b W** 111.010 bis Fahrgestellendnummer 069.691, August 1959 bis August 1965, Motor M180.940, 2195 ccm, 95 PS, 160 km/h, 069.691 Stück. S-Flosse ohne „S“, denn das Heck, wo der 111-gemäße S-Schriftzug hingehört hätte, entsprach den später präsentierten kleinen Modellen. Die Front dagegen ist mit langem Vorderwagen, großen Scheinwerfern und doppelter Stoßstange standesgemäß, wohingegen im Innenraum wieder der Rotstift regiert hat. Weil dieses Modell „nichts Halbes und nichts Ganzes“ ist, ist es nicht besonders begehrt. Das „b“ dient der Unterscheidung vom Ponton.

**220 Sb** W 111.012, August 1959 bis August 1965, Motor M 180.941, 2195 ccm, 110 PS, 165 km/h, 161.119 Stück. Ein durch und durch eleganter Wagen, mit einigermaßen überschaubarer Vergasertechnik. Das seinerzeit überaus beliebte Modell wird an gebauter Stückzahl nur noch vom Diesel übertroffen.

**220 SEb** W 111.014, August 1959 bis August 1965, Motor M 127.982, 2195 ccm, 120 PS, 172 km/h, 066.086 Stück. Das „E“ für Einspritzmotor wurde auch zum E für Exklusiv, denn Einspritzanlagen waren damals eine absolute Ausnahmeerscheinung. Mit den Jahren wuchs der Vorsprung dieser Topmodelle noch weiter, da sich Leistung und Verbrauch nicht so stark durch Verschleißerscheinungen zu ihrem Nachteil veränderten, wie bei den Vergaserwagen, aber wehe wenn dann wirklich einmal der Wurm drin ist, beherrscht nur noch eine Handvoll Werkstätten in Deutschland die Technik.

**230 S** W 111.010 ab Fahrgestellendnummer 069.692, August 1965 bis Januar 1968, Motor M 180.947, 2281 ccm, 120 PS, 175 km/h, 041.107 Stück. Nach Einführung der ersten eigenständigen S-Klasse (W 108/109) 1965 wurde der 230 S als „Spar-S“ in der alten Form weitergebaut. Trotz der Verwendung der vormaligen 220 b Identifikationsnummer erhielt er ein vollwertiges S-Flossen-Heck. Der Motor wurde leicht getunt, am Innenraum dafür aber heftig gespart, weshalb der Wagen trotz der nominell höchsten Typbezeichnung nicht der beliebteste 111er ist.

## Über den Wolken - Die 112er

**300 SE** W 112.014, April 1961 bis Juli 1965, Motor M 189.984 (ab November 1963 bzw. Fahrgestellendnummer 000.5138, M 189.986), 2996 ccm, 160 PS (170 PS), 175 km/h (200 km/h), 005.202 Stück. Ein Voll-Leichtmetallmotor mit Benzineinspritzung, eine sportlich straffe High-Tech-Luftfederung, Automatic, Servolenkung, die verschwenderische Chromausstattung und nicht zuletzt der Preis kennzeichnen die Oberflosse.

**300 SEL** W 112.015, März 1963 bis August 1965, Motor M 189.984 (ab November 1963 bzw. Fahrgestellendnummer 000.5138, M 189.986), 2996 ccm, 160 PS (170 PS), 175 km/h (200 km/h), 1.546 Stück. Eine Verlängerung des Fondraumes um 10 cm und ein paar kleine Details machten aus der Oberflosse die Überflosse, die zwischen dem Produktionsende des legendären Adenauers und dem Start des nicht minder berühmten 600ers für ein Jahr die Chefetage besetzen durfte.



## Ans Gerät:

### War das noch Blech? - Die Karosserie -

Bis auf ein paar rührende Versuche mit Zinkstaubfarbe haben die Flösslinge werkseitig keinerlei Hohlraumschutz. Rostschäden sind folglich das Problem Nummer 1. Problem Nummer 2 sind diejenigen, die die Rostschäden im Laufe der Jahre zu beheben versuchten; denn es gibt kaum unrestaurierte, unreparierte bzw. leider auch unverfälschte Flossen. Die vielfach aus tiefer Überzeugung ins Feld geführte „Restaurierung durch alten erfahrenen Mercedes-Meister“ erweist sich in mindestens 75% aller Fälle als unbrauchbar! Es wird dabei bestenfalls stabil, ganz selten rostresistent und praktisch nie optisch originalgetreu repariert. Die originalen Widerstandsschweißpunkte werden bestenfalls durch Lochpunktschweißung ersetzt, Achtung: Heftpunkte am Rand sind hawltbar wie eine Klopapierperforation!



**unbrauchbare Restaurierung**

Die absolute Todsünde sind übergeschweißte Reparaturbleche, weil darunter der Rost bis tief in die Hohlräume weiterbrütet. Das geschulte Auge erkennt diese Reparaturmethode an der mangelhaften Formgebung charakteristischer Kanten. Typisch ist auch das „pappige“ Geräusch beim Abklopfen von aufgedoppelten Unterbodenblechen. Der häufigste Versuch die Fahrzeuge vor Rost zu schützen war und ist das Einsprühen mit dickem schwarzen Unterboden-„schutz“. Diese Maßnahme hat wegen zugekleisterter Wasserabläufe allerdings eher den gegenteiligen Effekt. Lediglich ganz frühe Modelle, die noch ohne werkseitigen PVC-Steinschlagschutz ausgeliefert wurden, werden so eventuell widerstandsfähiger gegen Flug- und Falzrost. Original sind Schweller, Radkästen und Unterboden in Wagenfarbe lackiert.

*zur  
Feurndiagnose*



## Die Ferndiagnose

Hat ein Inserat unser Interesse gefunden, und das Fahrzeug ist wie üblich mehr als 200 Kilometer entfernt, heißt es vorab möglichst präzise die wesentlichen Schwachstellen abzufragen und am besten um aussagekräftige Bilder zu bitten. Hat der Verkäufer Internet, soll er dort unter [www.mercedesclubs.de](http://www.mercedesclubs.de) die Bilder dieser Kaufberatung anschauen und dann am eigenen Wagen die gleichen Ecken fotografieren. Von vorn beginnend zuerst die sogenannten Bananen = Ende der Stehwandstreben vor den Vorderrädern im Radkasten (siehe Punkt 1.). Dann quasi aus dem Handgelenk von schräg unten die Enden der Schweller, am besten mit Wagenheberaufnahmen und Ansatz der „Kotflügel“ (siehe Punkt 2. & 3.). Vom Heck her die zentrale Sicke entlang unter dem besonderen Augenmerk ob das Heck hängt (siehe Punkt 4.). Im Innenraum das Armaturenbrett, den Fahrersitz mit Einstiegschwinge und die Oberseite der Rückbanklehne (siehe Punkt 5., 6. & 7.). Was dabei zu beachten/zu erfragen ist, sagen die Bilder:

*Alles Banane am Stehblech. In diesen Hohlraum gelangt von oben Feuchtigkeit, die unten nicht mehr entweichen kann, wenn erst Unterboden-„Schutz“ den Falz verstopft und dann der entstehende Rost mit einem groben Blechflicken überschweift wird (siehe Bilder Punkt 1.). Bei verstopftem Ablaufloch auf der linken Seite ist der Schaden meist größer, weil hier auch noch Batteriesäure oder Bremsflüssigkeit von oben in den Seitenwandfalz geraten kann. Das seitlich von der Motorhaube ablaufende Regenwasser wird hier wie von einem Trichter gefangen und nagt an unserem Stirnwandverbund.*

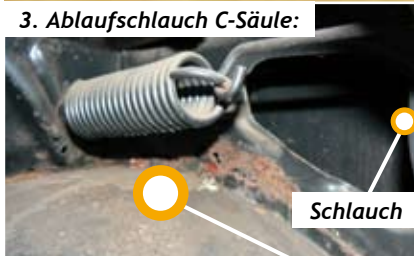
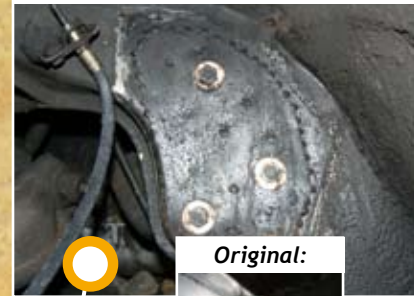
*Gutes Ende - Böses Ende. Vorn sind die Schwellerenden kunstvoll verschachtelte Blechbauten, und auch hinten begegnen sich an dieser Ecke sehr viele Bauteile. Schweißreparaturen führen hier meist zu schweren Folgeschäden. Original ist hinten eine kleine Sicke zum Radlauf und vorn eine Überlappung des Schwellers über dem Abschlussdeckel (siehe Bilder Punkt 2.). Original läuft um die Wagenheberaufnahmen eine Öffnung, das Rohr trägt nur über eine innen angebrachte Konsole, und das nur so lange, wie an verschiedenen Stellen in den Schweller eingedrungenes Wasser noch ablaufen kann (siehe Bilder Punkt 2.). Kunststoffabdeckkappen sollen verhindern, dass Straßenschmutz in den Schweller geschleudert wird..., fragen ob diese vorhanden sind und um Fotos ohne Kappen bitten. Sensationell ist es, wenn das winzige Ablaufloch hinten am Schweller noch vorhanden ist.*

*Innendienst. Das originale Radio hat einen flacheren Ausschnitt als die spätere DIN-Größe (siehe Punkt 5.), Fahrerlehnen werden seit 50 Jahren benutzt (siehe Punkt 6.) und Rückbankoberseiten (siehe Punkt 7.) zerfleddern leicht durch Sonnenbrand.*

*Ist der Wagen nach dieser Vorkostung nicht bereits vollends ausgesegnet, heißt es einen Termin vereinbaren, es gibt leider noch einen Haufen Schwachstellen, die sich nicht so leicht fotografieren lassen.*





**Vor Ort:****Sicherheitskarosserie****3. Ablaufschlauch C-Säule:****5. Übergang Schweller / Längsträger:****Ablaufloch****2. Lenkgetriebefestigung: schlechte Reparatur****Original:****8. Kofferraummulde****9. Heckabschlussblech:****4. Stoßdämpferdome & Kofferraumboden****6. Schweller****7. Quertraverse / Banane:****11. Stehwände****1. Rahmenschäden (Knick, Verformung) durch Unfall**

Der erste Blick rund um's Auto gilt nochmals den Fluchten und Passungen. Verlaufen diese nicht einwandfrei, so sind „Restaurateure“ (siehe Punkt 1. Bild Sicherheitskarosserie) oder Bruchpiloten dafür verantwortlich. Flucht und Segen. Bei stark rostgeschwächten, aber auch bei besonders umfangreich (schlecht) restaurierten Fahrzeugen kann es vorkommen, dass das Heck hängt (siehe Ferndiagnose). Ist man im Zweifel, ob sich die Mängel durch Einstellen beheben lassen bzw. ob Geradeauslauf und Stabilität beeinträchtigt sind, sollte man von einem Kauf absehen. Neben den verräterischen Rahmenknicken sollte auch der Lenkgetriebefestigung etwas Aufmerksamkeit geschenkt werden. Während ein zweiter Mann kraftvoll am Lenkrad dreht, erfühlen, ob sich die Rahmenträger-Halbschalen gegeneinander verformen bzw. das Lenkgetriebe (im Motorraum sichtbar) wackelt (die Räder müssen natürlich auf festem Boden stehen, der Lenker sollte gleichzeitig voll auf der Bremse stehen). Manchmal wurde in diesem Bereich auch schon wüst geschweißt. Besonders rostfreie Fahrzeuge aus salzfreien Ländern neigen zu solchen Karosserieermüdungen, die sich nur im Frühstadium noch verkehrssicher reparieren lassen (siehe Bilder Punkt 2.). Ein kaufentscheidender Mangel versteckt sich in der C-Säule. Die Wasserabläufe der Heckdeckelscharniermulde und gegebenenfalls der Zwangsentlüftung und/oder des Schiebedachs zielen mit viel zu kurzen Schläuchen nur grob in ein Ablaufloch in der Mitte des äußeren Innenradhauses (diesen Satz am besten zweimal lesen). In der Folge rosten nicht nur die Radläufe von innen her durch, sondern auch der Ansatz der C-Säule oben im

Radhaus .Danach haben wir einen neuen, unerwünschten Wasserzulauf ins Schwellerende und die seitlichen Kofferböden. Rostpickel am Radlauf außen sind auch ein Indiz hierfür. Zur Diagnose zieht man vom Kofferraum aus das Scharniermulden-Ablaufschlächlein aus dem C-Säulenansatz **(siehe Bilder Punkt 3.)** und fingert in das frei gewordene Loch hinein (Rost oder Staub?).

Sollte man den Wagen trotzdem kaufen, muss die Säule sorgfältig hohlraumkonserviert und der Ablauf regelmäßig auf seine Funktion überprüft werden. Dieser Ablauf ist ein Kunststoffteil, das sich durch Drehen um 90° nach hinten herausnehmen lässt. Fehlt das Teil, schleudert das Rad jede Menge Dreck in den Hohlraum. Noch schlimmer ist es, wenn ein „Künstler“ das sein Formempfinden störende Loch einfach zugeschweißt hat! Wo gerade noch der Kofferraum offen ist. Unter den Gummimatten rosten besonders Fahrzeuge aus heißen Ländern. Erst im Endstadium rosten die Stoßdämpferdome **(siehe Punkt 4.)**. Als Genickbruch zu werten sind auch hemmungslose Flick-Reparaturen am Längsträger, der sich von der Innenseite der hinteren Wagenheberaufnahme bis über die Hinterachse zieht **(siehe Punkt 5.)**. Die verschweißte Unterkante des Radkastens besteht nur aus dessen Verlängerung und einem nach unten abgekanteten Rand des Längsträgeransatzes; dicke Kittgeschwüre und schräg angeschweißte Blechflicken haben hier nichts verloren, pappiger Klang (s.o.) auch nicht! Wie die Schweller aussehen können und sollen zeigen die Bilder **(siehe Punkt 6.)**.

Eher nur lästig sind Schäden an der vorderen Quertraverse **(siehe Punkt 7.)** (Rost und Unfallschäden), den seitlichen Mulden im Kofferraum **(siehe Punkt 8.)** und dem Heck-Abschlussblech. Letzteres wird bei Rost- oder Unfallreparaturen häufig falsch eingeschweißt. Die äußeren Ecken der Unterkante des Abschlussbleches werden ebenfalls gern verschandelt. Der Übergang zum Kotflügel (oberhalb der Rücklichter) muss einen kleinen Absatz aufweisen **(siehe Punkt 9.)**, andernfalls passt der.

Womit wir bei den Anbauteilen wären, deren Ersatz keinen großen handwerklichen Aufwand erfordert, aber in der Summe ganz schön ins Geld gehen kann und die auch im gelobten Kalifornien nicht mehr in unbegrenzter Menge vorhanden sind. Die Motorhaube rostet gelegentlich an der Vorderkante durch, der Heckdeckel eigentlich nur dann, wenn von einem Feuchtbiotop im Kofferraum Schwitzwasser aufsteigt. Die Türen sterben, wenn die Abläufe zu sind z.B. weil die untere Dichtung sich verschoben hat. Oft rostet auch der Blechstreifen in den unten die Türverkleidung eingesteckt ist. Gute Türen werden immer seltener, der 300er hat wegen seines Chromrahmens mit entsprechend geänderter Unterkonstruktion ein besonderes Problem, die Besitzer der Langversion laufen meilenweit, um Ersatz zu finden. Auch ausgenudelte oder mangels Schmierung festgegangene Scharniere sind lästig. Fahrzeuge aus salzfreien Ländern zeigen hier gern mal ihren wahren Kilometerstand anhand aus der Tür ausgerissener Türfangbänder. Defekte Fangbänder sind leicht zu wechseln. Dies sollte nicht zu spät geschehen, da es zu hässlichen Knicken in der Tür führen kann, wenn diese gegen den Kotflügel schlägt. Finden sich an Motorhaube und Heckdeckel statt der üblichen Schraubenfedern Drehstäbe, dann hat man ein besonders frühes Modell vor sich, bei dem leider die oberen hinteren Vorderkotflüglecken anders geformt sind bzw. bei fehlerhaftem Ersatz hässliche Spalten verbleiben.

Ein weiterer Sonderfall ist das Schiebedach. Der Ersatz des Deckels ist noch machbar, aber ein aufgequollener Rahmen ist nur sehr schwer wieder herzustellen **(siehe Punkt 10.)**. Weiteres Ungemach geht vom Wasserablauf der Schiebedachwanne aus, der zusätzlich in der empfindlichen C-Säule mündet. Die vorderen Kotflügel rosten entlang der Verschraubungen, wobei sich der Rost in Richtung Schweller bzw. Motorraumstehwand weiterfrisst **(siehe Punkt 11.)**. Die Beschwichtigung des Verkäufers, die Rostblase oberhalb des Lampentopfes sei ein kleiner Steinschlag, lässt sich mit einem Griff von unten in den Kotflügel leicht entkräften **(siehe Punkt 12.)**. Auf dem Lampentopf liegt meist pfundweise versteinertes Dreck, der immer wieder feucht wird und so Rost spendet. Originale 300er Flügel sind wieder einmal anders, sie haben kleine Aussparungen für die Radlaufchromverschraubung. Die verschraubte Schottwand hinter den Vorderrädern darf insbesondere entlang der Unterkante nicht total abgedichtet sein, sonst staut sich dahinter der große Rostspender.

10. Schiebedachdeckel  
& Schiebedachrahmen

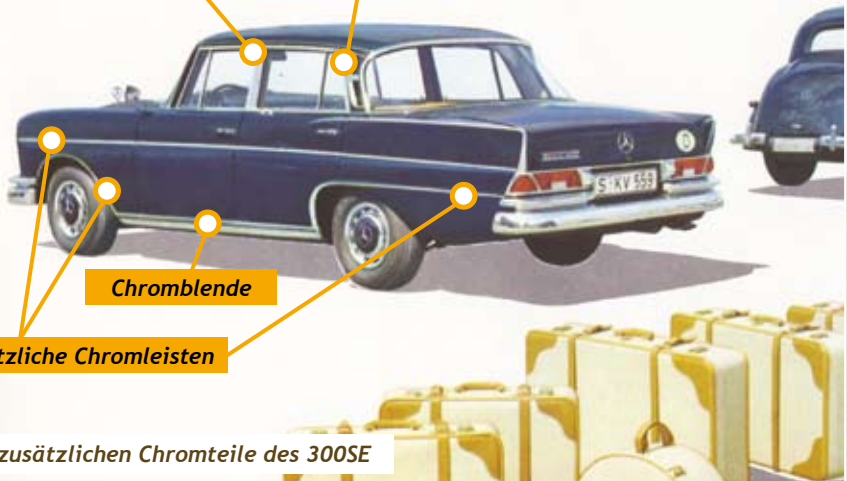


12. Kotflügel: Lampentopf  
& Kante Verschraubung



Chromrahmen an Tür

andere Chromblende an Zwangsentlüftung



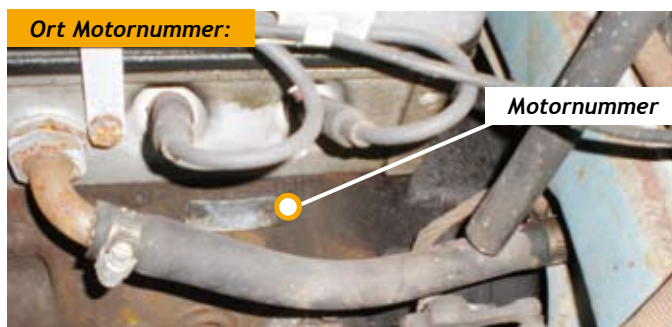
Chromblende

zusätzliche Chromleisten

die zusätzlichen Chromteile des 300SE

## Technisch K.O. oder O.K. Antrieb und Fahrwerk

Ein Mercedes hatte früher schon eine durchschnittliche Jahres-Fahrleistung von deutlich über 15.000 km und die Flosse ist seit über 40 Jahren aus der Produktion. Daraus ist ersichtlich, wie viel die Technik auf dem Weg ins 21.-Jahrhundert erdulden musste. Ein Stapel Rechnungen bzw. ein sorgsam geführtes Kundendienstheft, das nicht nur Ölwechsel, sondern vor allem auch regelmäßige (alle 3.000 km) Abschmierdienste und eventuell Kompressionsdiagramme enthalten sollte, schafft eine gewisse Vertrauensbasis. Die Kontrolle am Gerät ist jedoch trotzdem unbedingt erforderlich. Die **MOTOREN** gelten als unverwundlich, lediglich der hochgezüchtete 300er (wer auch sonst) ist sehr sensibel. Besonders bei teureren Fahrzeugen ist eine Überprüfung der Richtigkeit der Motornummer angebracht. Sie befindet sich in Fahrtrichtung links hinten etwas unterhalb der Zylinderkopfdichtung.



Für alle Benziner gilt: beim Kaltstart sollte keine blaue Wolke entweichen und gut warm gefahren dürfen bei Motorbremsungen ebenfalls keine Qualm-Orgien zu sehen sein. Wobei 190er und 220er bauartbedingt stärkere Raucher sind, da bedingt durch die Schaftdichtungskonstruktion immer etwas Öl über die Führungen in den Brennraum gelangen kann. Beim Diesel, die früher bevorzugt von Vielfahrern bewegt wurden und somit fast immer hohe Laufleistungen aufweisen, zieht man den Kurbelgehäuse-Entlüftungsschlauch am Ventildeckel ab und beobachtet die Rauchfahne. Sieht sie nach „Dampfflok unter Vollast“ aus, gelangt aufgrund fortgeschrittenen Verschleißes

zuviel Verbrennungsdruck an den Kolben vorbei. Ein weiteres Indiz dafür ist ein stark ölverschmierter Motor. Etwas verölt sind alle alten MB-Motoren, sie dürfen nur nicht gerade tropfen. Besonders teuer wird es, wenn es zwischen Motor und Getriebe tropft. Englische Autos dagegen tropfen grundsätzlich, aber nicht wegen technischer Probleme, nein, sie markieren nur ihr Revier! Der Leerlauföl Druck sollte bei warmem Motor 2 bar (Vierzylinder incl. Diesel) bzw. 1,5 bar (Sechszylinder) nicht unterschreiten, darf aber bei heißen Sommerausfahrten bis auf 0,5 bar absinken. Heimtückisch ist es, wenn der Öldruck beim Gasgeben zuerst ein klein wenig abfällt; so kündigt sich ein kapitaler Lagerschaden an. Rasselnde Geräusche haben ihre Ursache in verschlissenen Gleitschienen und Kettenspannern an der Steuerkette. Probleme an der Gemischaufbereitung (schlechte Übergänge oder Sägen im Leerlauf) können, egal ob Vergaser oder (Diesel-)Einspritzung, kleine Ursachen haben, wie ausgeschlagene Gasgestänge. Beim M 180 (220, 220 S, 230, 230 S) ist eine defekte Membrane am Zenith-Vergaser für eine zähe Leistungsentfaltung im oberen Lastbereich verantwortlich.



2-fach-Fallstromvergaseranlage  
mit Solex 34 PICB im 220b



Frühe Ausführung 2-fach-Register-Fallstrom-  
vergaseranlage mit Solex 34 PAITA im 220 Sb



Frühe Ausführung mechanische Bosch-  
Benzineinspritzung im 220 SEb

Dahingegen zeigt die Solex-Ausführung (frühe 220 S) gerne undichte Gehäusedeckel, was an Sprit im Vergaserbereich erkennbar ist. Da ein großer Anteil der Fahrzeuge (200, 220, 220 S, 230, 230 S) mit Zweivergaseranlagen ausgerüstet ist, ist darauf zu achten, dass beide richtig funktionieren und synchronisiert sind. Andernfalls lassen die Leistungsentfaltung und der Spritverbrauch zu wünschen übrig. Die Einspritzer sind, was die Einstellung angeht, deutlich langzeitkonstanter. Bei entsprechenden Laufleistungen kann die Raumnocke der Einspritzmengensteuerung Verschleiß aufweisen, was zu einer Abmagerung des Benzin-Luftgemisches

und zu Überhitzungsschäden führt (Ventile, Kolbenböden). Im Zweifel sollte man aber immer mit dem Schlimmsten rechnen und bei teuren Fahrzeugen versuchen, den Vorbesitzer zu überzeugen, dass er sich um die Beseitigung der Mängel kümmert, denn es macht überhaupt keine Freude, sich mit dem neuen Wagen erst auf die Suche nach einer der wenigen Werkstätten zu machen, die die inzwischen vollkommen antiquierte Technik beherrschen. Bei einem erneuerungsbedürftigen Auspuff hat man die Wahl zwischen „teuer“, qualitativ stellenweise zweitklassigen Zubehöerteilen, teilweise noch erschwinglichen OE-Teilen, „nicht mehr lieferbar“, oder die Lebenslangvariante Edelstahl, mit Abstrichen in Klang- und Temperaturverhalten.

#### Lager Vorderachse:

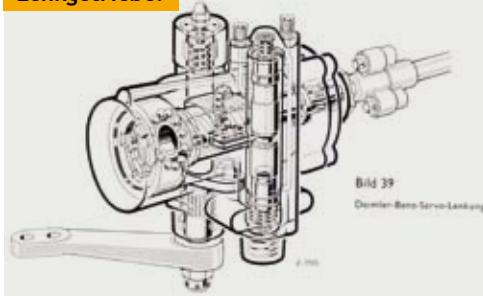


Ein echter Knackpunkt ist die **VORDERACHSE**. Besonders aufwendig sind frühe Modelle (bis ca. Juni 1961). Zur Prüfung hockt man sich NACH der Probefahrt neben einem Vorderrad hin und umfasst es oben mit beiden Händen. Nun lässt man sich mit Schwung nach hinten fallen, als wolle man das Rad abreißen. Mit etwas Training (und evtl. einem Rangierwagenheber unter dem Querlenker) ist diese Übung ebenso elegant wie effektiv; bewegt sich nämlich das Rad deutlich nach außen, ist eine mehr oder wenige vollständige Achsüberholung angeraten, weil eine derart wackelige Radführung nicht unbedingt verkehrssicher ist. Eventuelles Radlagerspiel lässt sich durch Betätigen der Fußbremse ausschalten. Richtig gefährlich wird es jedoch erst, wenn der Kandidat beim Einfedern knarrt wie ein altes Bettgestell; festgerostete Querlenker

haben nämlich kein Spiel, sie reißen dafür irgendwann ab. Die Hinterachsen führen bis auf gelegentliche Unmutsäußerungen, wie Mahl- (Lager!), Heul- (Radsatz!) oder Klackgeräusche bei Lastwechseln (ausgeschlagenes Differential!), ein unauffälliges Leben. Ein Faltenbalg mit verschraubter bzw. geklammerter Naht ist allerdings nur ein Notbehelf und keine Dauerlösung. Wenn oben in der Mitte statt einer einfachen Quersfeder ein Boge-Niveaumatt eingebaut ist (Serie 230 S, sonst Sonderwunsch), darf das Heck nicht hängen und muss sich nach Beladung und kurzer Fahrt auf Normalniveau heben, ansonsten ist ein teurer Austausch fällig, oder der Einbau einer Stahlfeder incl. Halter angesagt. Die gesamte Hinterachse sollte sauber zentriert sein (mit der Hand den Abstand Reifen / Radlauf links - rechts vergleichen). Für die Aufhängungsgummis lassen sich zwei Zustände festmachen, entweder sind sie neu oder kaputt! Auch ist es schon vorgekommen, dass die Gummilager der Schubstreben falsch eingebaut sind. Dies ist durch ein schwammiges Fahrverhalten zu erfahren oder laute Laufgeräusche hörbar.

Bei einem 300er (LUFTFEDERUNG) sollte man darauf bestehen, dass man den Wagen mit (eis)-kaltem Motor zu sehen bekommt. Das Schiff darf dann trotzdem nicht auf dem Trockenen liegen und muss auch einen Einfederversuch überstehen, ohne schnaufend zu Boden zu sinken. Der nächste Test hat eine Doppelwirkung. Nach der Betätigung des Entwässerungsventils unten am Druckbehälter hinter dem linken Scheinwerfer-Lampentopf darf weder eine rostbraune Brühe austreten, noch der Wagen einen sterbenden Schwan vorführen. Abgesunkene Wagen sollten deutlich weniger als 10 Minuten benötigen, um sich zu erheben. Eine Sichtprüfung der Ventile und Federbälge (neu oder kaputt?) ist obligatorisch. Die Bremsabstützung (Bügel zwischen Hinterachsrohr und Rahmenlängsträger) darf kein Spiel haben. Heftige Rattergeräusche bei Rückwärtsfahrt und Bremsen wären die Folge.

#### Lenkgetriebe:

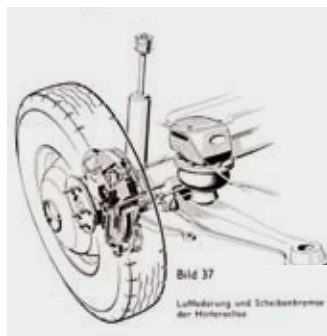


Servolenkungsgetriebe

Die **LENKGETRIEBE** sind in der Regel problemlos und langlebig. Allerdings sind sie häufiger undicht. Die Abdichtung ist vor allem bei der Servolenkung nicht unproblematisch, da hier viele O-Ringe nicht ohne Totalzerlegung austauschbar sind.

Ein Kapitel für sich sind die **BREMSEN**. Nicht, dass Mercedes hier nachlässig gearbeitet hätte; das Problem ist mehr historischer Natur. Die Bremsenentwicklung machte während der Bauzeit der Flossen enorme Fortschritte, die von den Stuttgartern schnellstmöglich umgesetzt wurden, was zu einer Vielzahl von Versionen führte. Der High-Tech-Träger 300 hatte von Anfang an vier Scheibenbremsen, allerdings mit einer sehr merkwürdigen Feststellbremse. Die vierfache Trommelbremsanlage der „Normalen“ wurde erstmals im Juni 1961 geändert. Anlässlich der Einführung vorderer Scheibenbremsen beim 220 S/SE im

März 1962 wurde die Hinterachsbremse nochmals angepasst. Ab August 1963 erhielten dann alle Modelle ein Zweikreis-Bremssystem mit einem Bremskraftverstärker (Ate T51), wie wir ihn heute kennen. Zuvor hatte der heute sehr anfällige T50 (4 Versionen!) etwas verloren links vorn im Motorraum gesessen (Serie bei 220 S/SE, Sonderwunsch für 190c (nicht Dc) und 220b ab Dezember 1960). Mit dem Zweikreisssystem erhielt der 220b, der zuvor noch voll trommelgebrems war, die Bremse der S-Flosse und die Kleinen bekamen vorn Ate-Scheibenbremsen. Genau diese letzte Anlage die später original oder viel später per Nachrüstung (fachgerecht!?) auch in andere Modelle gelangte (Stirnwand-Bremsgerät T51 und Ate-Scheibenbremse vorn) ist es, bei der wir uns freuen dürfen, denn sie macht am wenigsten Probleme. Die anderen neigen zu Altersdefekten und altersgemäßer Preisgestaltung.

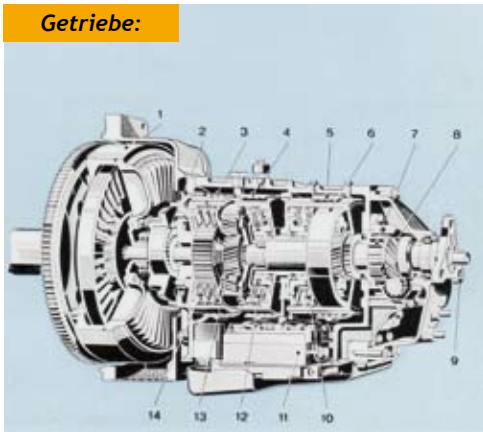
**Bremsanlage:**

ATE-Scheibenbremsanlage  
(Lizenz-Dunlop) im 300 SE

Hier einige Preisbeispiele: Für einen, in den frühen Modellen verwendeten 3-Kolben-Sattel, gibt es eine Verbindungsbremsleitung die, sage und schreibe über 200 Euro kostet. Bremssattel gibt es ab ca. 120 Euro im Austausch, auch die 3-Kolben-Sattel, neu sind nur noch die späten ATE-Sattel (Listenpreis 268,19 Euro) erhältlich. Die Aluminiumbremstrommel für die großen Flossen vorn: 1402,88 Euro!!!, die Stahltrommel für die kleine: 374,70 Euro. Hier macht fachgerechtes überarbeiten, in diesem Fall ausdrehen bis zu einem im Tabellenbuch angegebenen Toleranzmaß, Sinn.

Nur Voll-Trommelgebremste dürfen beim Bremsentest konstruktionsbedingt ein wenig schief ziehen, bei allen anderen Schiefliegern ist ein Abzug in der B-Note angemessen. Defekte

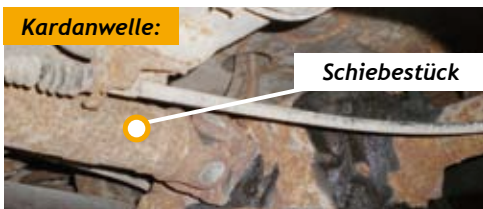
Dichtungen hinter den Radlagern können durch Schmierung der Belege für eine ungebremste Fahrt an der Hinterachse sorgen. Altersbedingt kann es schon mal vorkommen, dass die Bremsschläuche auch innen dicht (zugequollen) sind. Dies zeigen schwache Bremsleistungen, schief ziehende, langsam oder gar nicht lösende, oder heiß werdende Bremsen.

**Getriebe:**

Der Aufbau des Automatikgetriebes

- 1 Hydraulische Kupplung
- 2 Primärölpumpe
- 3 Bremsband 3
- 4 Bremsband 1
- 5 Bremsband 2
- 6 Planetenradsatz hinten
- 7 Parksperre
- 8 Antrieb für Regler und Sekundärölpumpe
- 9 Ausgangswelle
- 10 Kupplung 2
- 11 Schaltschiebergehäuse
- 12 Kupplung 3
- 13 Planetenradsatz vorne
- 14 Kupplung 1

**GETRIEBE**-Probleme zählen nicht zu den klassischen Mängeln der Flossen. Vereinzelt machen stark schwankende Tachuanzeigen auf einen losen Ausgangsflansch aufmerksam. Dies sollte umgehend behoben werden, da sonst die Hauptwelle und die Schaltkörper so beschädigt werden, dass ein Getriebetausch notwendig wird. Permanente Mahlgeräusche, die im vierten, direkten Gang etwas leiser sind, deuten auf einen Lagerschaden hin. Die Automatic (Sonderausstattung ab August 1962) schaltet meist etwas rabiat. Das Öl am Messstab darf aber nicht verbrannt riechen oder aussehen. Reichlich unzuverlässig, aber wegen ihrer Seltenheit interessant, ist die bis 1961 lieferbare Hydrak-Halbautomatic. Ein weiterer Seltenheitsbonus gilt für 300er mit Schaltgetriebe.

**Kardanwelle:**

Kardanwelle an Hinterachsdifferential

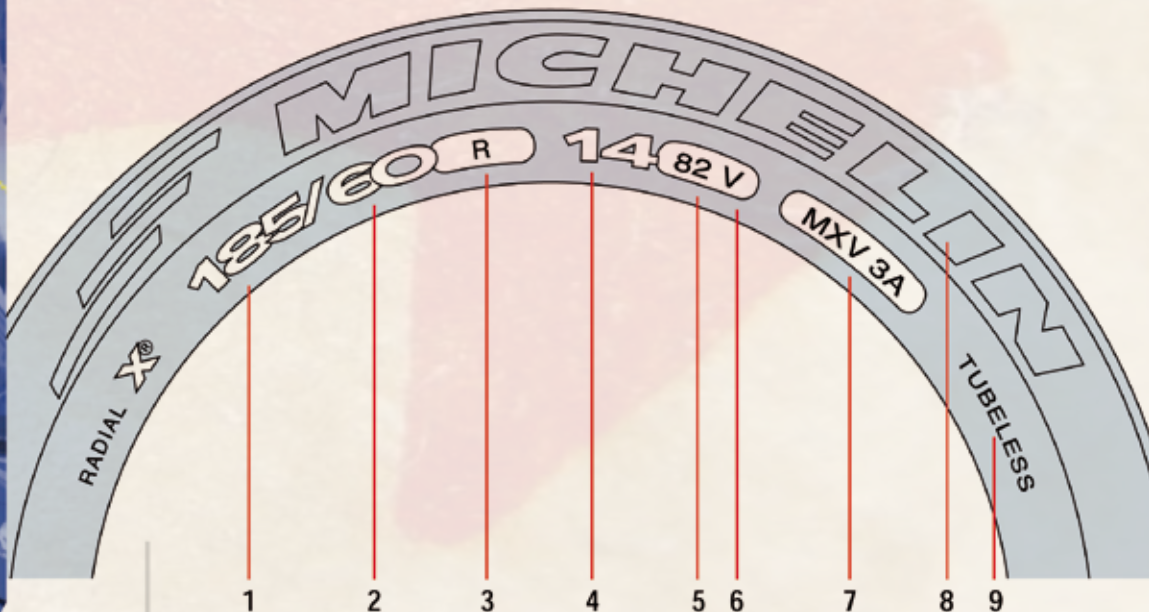
Ein Vibrator namens **KARDANWELLE** (Unwucht!) dürfte keine Lustgefühle hervorrufen, wenn z.B. eine getrennte Welle nicht an den zu übereinstimmenden Wuchtmarkierungen wieder zusammengeschoben wurde. Altersbedingt sind des öfteren die Hardyscheiben rissig, ein rechtzeitiger Austausch ist notwendig, da sonst der Dreiecksflansch ausschlagen kann. Ansonsten gilt es die Kreuzgelenke auf zuviel Spiel zu prüfen (ebenfalls Vibrationen!) und ein verschlissenes Mittellager macht sich durch klopfen beim anfahren bemerkbar.

**REIFEN**-Mängel sind zwar nur preisbildend, werden aber trotzdem ausführlich behandelt, weil Sorglosigkeit hier sehr gefährlich werden kann! Selbstverständlich hat kein Wagen nach 40 Jahren noch die Originalreifen. Dass es meist nicht einmal die originalgetreuen sind, liegt daran, dass Diagonalreifen seit geraumer Zeit völlig out sind. Original wären auf 5 JK x 13 B Felgen für 190, 190 Dc und 200 D 7.00-13 Reifen, für 200 und 230 7.00 S 13 Reifen und für die 111er 7.25 S 13 Reifen. Der 300er läuft auf 7.50 H 13 bzw. später auf 7.35/185 H 14 Socken (Felge 5 1/2 JK 13 B bzw. 6 J 14 H). Die heute üblichen und von Mercedes-Benz freigegebenen Radialreifen sind für die 110er die Größen 6,40/7,00 SR 13, 7,25 SR 13 (diese beiden Größen gibt es noch bei Michelin), 175 SR 14 und 185 SR 14 auf 5 1/2 bzw. 6 J 14 H2 Felgen. Die 111er dürfen nur auf den 7,25ern sowie 185ern rollen und der 300er braucht die 185er in „H“-Ausführung. Betont chic sind natürlich echte Weißwandreifen, eindringlich gewarnt sei dagegen vor ins Felgenhorn gesteckten Weißwand-Ringen, sie schlitzten früher oder später die Reifenflanke auf! Damit eine Fahrt mit dem neuen Schmuckstück nicht mit einem Knall im Graben endet, muss besonders bei Fahrzeugen mit einer geringen Laufleistung auch das Alter der Reifen überprüft werden; ab sechs Jahren ist es nicht mehr unbedenklich und ab zehn Jahren kritisch! Auskunft darüber gibt die DOT-Nummer, die jeder Qualitätsreifen des zulässigen Altersbereichs hat, irgendwo auf der Flanke findet sich beispielsweise DOT XT.BK XKJM 352, wovon wir den Buchstabensalat vergessen und anhand der letzten drei Ziffern ablesen, dass dieser Reifen in der 35. Woche 1992 gefertigt wurde. Das Dreieck rechts zeigt an, dass es 1992 und nicht 1982 war. Seit 2000 ist die DOT Nummer vierstellig und damit eindeutiger.

A3



## Die Bereifung Reifenkennzeichnungen PKW/LKW



- |   |                               |   |                             |
|---|-------------------------------|---|-----------------------------|
| 1 | Reifen-Nennbreite in mm       | 6 | Speed Symbol V=bis 240 km/h |
| 2 | Höhen-Breiten-Verhältnis in % | 7 | MXV 3A=Reifentyp            |
| 3 | Radialkarkasse                | 8 | Herstellerangabe            |
| 4 | Nenndurchmesser in Zoll       | 9 | Schlauchloser Reifen        |
| 5 | Load-Index 82=475 kg          |   |                             |



**Die DOT-Nummer benennt Produktionswoche und Jahr**  
 Beispiel: 4200 → Herstellerdatum 42. Kalender-  
 woche (KW) 2000 (WWJJ)

Reifen vor 2000:  
 dreistellige DOT-Nummer (WWJ)  
 Beispiel: 039 → Herstellerdatum 03. KW 1999

## Der schöne Schein Chrom und Innenausstattung

Die dicksten Dinger sind das dickste Ding, die Stoßstangen kosteten schon 1999 beide zusammen komplett 10.685,95 DM (S-Flosse) und sind heute NML. Die Feinde der Stoßstangen heißen: Beule, Rost und Bastler. Viele kleine Flossen haben nachträglich die oberen Stoßbecken der S-Flosse bekommen (und bohrt!), was auf den ersten Blick zwar ganz nett aussieht, aber früher oder später doch wieder geändert werden sollte. Das ist jetzt kein hochnäsiges Puristengeschwätz, ich habe schon Bastler gesehen, die nach drei Jahren ihre Tat bitter bereut haben. Die Sache hat nämlich einen Haken, während man die vordere Stoßstange eventuell noch einem S-Flossen Fahrer verkaufen kann, ist die hintere relativ wertarm, weil sie sowohl Löcher für die oberen Stoßbecken als auch Löcher für die Nummernschildbeleuchtung hat. Diese Kombination ist bei keinem Modell original, die S-Flossen hatten die Nummernschildbeleuchtung nämlich seitlich in den Rücklichtern. Andererseits ist die kleine Fehlentscheidung auch nicht teurer

### Innenausstattung:



*etwas schmutzige, aber gut erhaltene blaue Stoffausstattung eines 50000 km 220 SEb*

als 12 Stunden Parken in Paris, Rom oder München. Auch das Kleinzeug, das häufig bei Reparaturarbeiten beschädigt wird, gibt es nicht im Sonderangebot bzw. überhaupt nicht mehr. Eine Klasse für sich sind wieder die 300er, die verschwenderischen Tür- und Radlaufleisten sind ausgesprochen empfindlich, und die Haltbarkeit der Endstücke der breiten Einstiegsleisten spottet jeder Beschreibung. Wie im Fall der Stoßstangen wird auch bei den Zierleisten für eine Wertermittlung der vordergründige Glanz zusätzlicher Teile durch die mangelhafte Originalität mehr als aufgewogen. Nur die echten S-Flossen (also nicht der 220 b) haben Zierleisten an der Kotflügelfront, oberhalb der Heckscheibe und längs auf den Flossen verlängert bis auf die Tür. Alle 111er, also dieses Mal auch der 220 b, haben chromgefasste Türscheiben. Der 220 b und auch die allerersten Kleinen hatten bis 08.61 wie die Großen breite Chromleisten in den Scheibengummis der Front- und Heckscheibe, die nach diesem Datum schmaler ausgeführt wurden (S-Flosse unverändert).

Die Kleinen (und der 220 b) hatten nur bis zum großen Facelift 1965 (190->200; 220->230) chromglänzende Flossen-Endstücke. Die Rücklichter der Grundmodelle wurden nicht nur zu diesem Datum geändert (s.o.), sondern schon einmal im April 1962; sie verloren ihre überhängende Stufe. In diesem Zug änderten sich auch die Ausschnitte für die Rückleuchten im Heckblech. Die Radzierblenden um die Radkappen waren beim „S“ Serie und für die übrigen Modelle auf Wunsch lieferbar; häufig sind wegen Umrüstung auf eine andere Reifengröße (s.o.) die einteiligen Raddeckel der Nachfolgemodelle montiert, die Originalteile sollten dann wenigstens noch einzeln beiliegen. Im Wohnraum finden sich zahlreiche Varianten an Stoff-, Leder- oder Kunstledersitzen mit vom Material abgestimmten Türverkleidungen (300er Extrawürste: Velours und Streifenkaro, aber auch für die „Normalen“ gibt

### Innenausstattung 220 S / SE:



### Innenausstattung 300 SE:



*Im Vergleich sind die Unterschiede zwischen den Innenausstattungen vom 220 Sb / SEb zum 300 SE deutlich zu erkennen*

es beispielsweise allein 25 verschiedene Lederausstattungen!). Gute Stoffausstattungen sind so selten, dass man kaum wagt, sich darauf zu setzen. Häufig werden verschlissene Sitze durch das unverwüsthliche Kunstleder MB-Tex oder edles Echtleder ersetzt, wobei gelegentlich Seitenverkleidungen, Bodenbeläge und Armaturen Brett-Polsterrahmen nicht mit ausgewechselt werden bzw. vom falschen Modell stammen, was den Wert der Ausstattung erheblich mindert. Mängel an der Innenausstattung sind sehr ernst zu nehmen, brauchbare Einzelteile oder gar komplette Einrichtungen sind kaum mehr zu beschaffen. Teuer, aber meist nicht wirklich

schön, sind von Sattlern angefertigte Lederausstattungen. Modernes Autoleder wirkt oft matt und tot. Den schönen Glanz des originalen Leders kann man aber auch durch zu scharfe Reinigungsmittel zerstören, die Farbe ist nur auflackiert und nicht durchgefärbt. Original haben die 190er und der 220 b die gleichen „kleinkarierten“ Stoffbezüge. Die 200er und die 230er (auch der „S“) haben ebenfalls ein kleines Karomuster (je nach Farbe), aber als auffälligen Unterschied Kunstlederstreifen seitlich an den Sitzflächen (die Änderung erfolgte kurz vor der Modellumstellung). 220 S und SE haben Klapptürtaschen, edles Holz innen um die Seitenfenster, sowie um die Frontscheibe und eine Holzleiste in der Mitte der Türverkleidung. Die originale Stoffausstattung ist großzügig gestreift (incl. obere Hälfte der Türverkleidung). Der 300er hat mitten auf der Türverkleidung eine voluminösere Holzleiste sowie Massivholz-Fensterschlüssel. Die 190er und der 220b, der ja die Innenausstattung der Kleinen hat, wurden ohne Türtaschen geliefert (Türverkleidung: unten glatt, oben schräg abgesteppt). Bis zur Einführung der 190er hatte der 220 b eine eigenständige Verkleidung mit drei merkwürdigen Abnähern in der unteren Hälfte; wir haben somit fünf verschiedene Bauformen. Doch damit nicht genug, der 220 b hatte bis April 1961 die gleiche Türinnenbetätigung wie die echten S-Flossen mit versenkter runder Griffmulde und danach die freistehende Uralt-Ponton-Version der Vierzylinder; ab dem großen Facelift 1965 wurde dann in alle Modelle die bisherige S-Ausführung mit versenkter runder Griffmulde eingebaut. Bei allen Modellen wurde dann im Juli 1967 die Türinnenbetätigung und damit der Ausschnitt in der Verkleidung geändert (Ausführung wie 108 und später /8). Ganz ruhig bleiben! Spätestens jetzt dürfte klar sein, welch heilloses Durcheinander manch ein Bastlerauto bietet. Auf sämtliche Details wie z.B. die mehrfach geänderten Sitzgestelle und die mehrteilige und zweifarbige frühe Ausführung des Armaturenbrettpolsters einzugehen würde den Rahmen dieser Kaufberatung bei weitem sprengen.

#### Innenausstattung:



Ausführung für 220b früh  
220 Sb / SEb / 200 - 230 S  
früh

Ausführung für 190c / Dc / 220b  
spät

Ausführung für 200 - 230 S  
spät

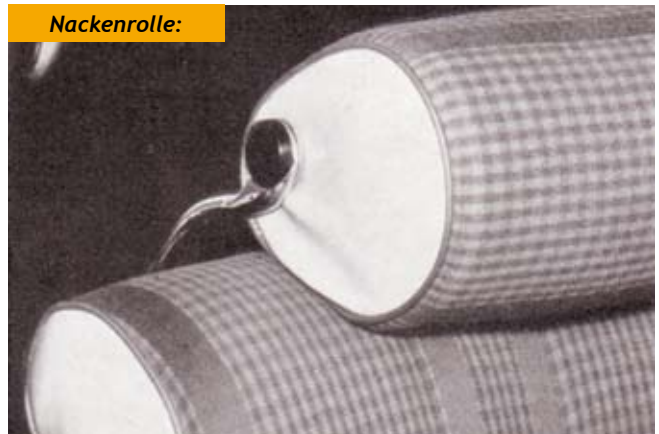
Wenn man schon den Innenraum erkundet, dann sollte man unbedingt die Funktion der Scheibenwischer überprüfen. Die Achsen rosten gelegentlich fest (langsamer Lauf, gequältes Motorgeräusch) und das Wischergestänge lässt sich nur unter sehr großem Aufwand auswechseln. Läuft eine grünliche Brühe vorn im Fußraum über den Tunnel, sind im günstigsten Fall die Heizungsventile überholungsbedürftig. Auch das Gebläse ist schwierig zu wechseln. Ein Problem sind mittlerweile die mürbe werdenden Isolierungen

#### Klimaanlage:



Ein 220 Sb mit der seltenen SA Klimaanlage Typ Frigette

#### Nackenrolle:



Hier eine Nackenrolle in einem 300 SE

des Kabelbaumes. Anlasser und Lichtmaschine können altersbedingt schon mal ausfallen, wobei Ladestromprobleme eher an dem mechanischen Ladestromregler als an dem Generator zu zuschreiben sind. Für ein defektes Masseband im Motorraum springt die Temperaturanzeige ein, die der Belastung aber nicht lange standhält. Deshalb sollte die Reparatur sofort ausgeführt werden, da das Gerät als Neuteil NML ist, aber für ca. 150 Euro überholt werden muß. Aber auf die Temperaturanzeige ist nicht immer Verlass, da diese nicht auf elektrischem Weg, sondern mechanisch über Kapillarrohr und Alkohol erfolgt. Startprobleme kann das

**Innenausstattung:***Ein 220 Sb mit Mittelarmlehne und Mittelsitzkissen*

Zündschloss verursachen, da der Schließzylinder brechen kann und dann blockiert. Dies kündigt sich aber durch haken bei der Betätigung an und dann sollte auch sofort die Reparatur erfolgen, da sich ein gängiges Zündschloss wesentlich einfacher wechseln lässt. Freuen dürfen wir uns dagegen, wenn wir auf Sonderausstattungen wie vordere Mittelarmlehne und Sitzkissen stoßen. Die Fond-Mittelarmlehne ist bei den echten S-Flossen und dem kurzen 230 Serie (aber nicht beim 220 b). Absolut seltener Luxus sind die eigentlich erst von den Nachfolgemodellen bekannten Features Elektrisches Schiebedach, Zentralverriegelung, Elektrische Fensterheber, Colorverglasung und Klimaanlage. Diese Sachen sind so selten, dass man nicht ernsthaft auf ein entsprechendes Auto warten kann. Ebenfalls selten, aber doch noch gelegentlich zu finden, sind die heißbegehrten Nackenrollen-Kopfstützen (Die vom /8

bekannten Sicherheitskopfstützen hat es in der Flosse nie gegeben; sauberer, fachgerechter Einbau mit Originalstoff ist jedoch aus sicherheitstechnischen Erwägungen und in Verbindung mit Sicherheitsdreipunktrollgurten legitim.) Häufiger trifft man auf ein Radio. Die Blende darf allerdings nicht höher sein als die Uhr, sonst wurde es einem späteren Modell entnommen (Becker Cassetten-Geräte gibt es z.B. erst seit 1969) und ist trotz aller chromglänzenden Schönheit wieder ein böses Foul, denn um Platz zu schaffen hat der Vorbesitzer ganz nebenbei das Armaturenbrett zerstört! Logisch, dass auch Schäden an sonstigen Holzteilen („von der Sonne verwöhnt“ oder schlimmer noch „vom Bastler verschliffen“) zu einem B-Noten-Abzug führen. Das gilt auch bei einem, meist im Bereich der C-Säule, schadhafte Himmel.

## Es geht an die Börse, die Geldbörse

Für Kapitalanleger ist die Flosse sicherlich das falsche Pferd, aber wenn man nicht gerade ein Fass ohne Boden kauft, bietet die ebenso brave wie formschöne Mercedes-Limousine lange Jahre ein preiswertes Vergnügen. Wer bei den Unterhaltskosten nur nach dem Spritverbrauch fragt, darf nicht vergessen, dass sorgfältige Wartung und diverse Kleinreparaturen an Schönheit und Technik bei alten Autos oftmals sehr kostspielig werden können.

**Traumflosse:****Traumflosse:**

## Kaufpreis

Für jedes Modell differenzierte „Schulnoten-Preise“ zu vergeben wäre nur sinnvoll, wenn es um den Wiederbeschaffungswert für den Versicherungsfall ginge. Hier sollen Summen angegeben werden, die man in ein lohnendes Objekt investieren sollte. Zudem passt kaum eine Flosse in eine einzige Schublade. Die „teuren Faktoren“ Blech-Technik-Chrom-Möbel sind nur selten gleich gut bzw. schlecht. Auch die Trennung nach Typen ist nicht einfach. Zwar ist die S-Flosse prinzipiell höher anzusetzen, dafür sind gute Diesel wiederum so selten, dass das Angebots-/Nachfrageverhältnis für annähernd gleiche Preise sorgt. Die Schallmauer für S-Limousinen liegt bei etwa 25.000 Euro. Man bekommt dafür ein ordentliches aber nicht ganz neuwertiges Fahrzeug mit häufig südeuropäischem oder kalifornischem Vorleben, das mit vertretbarem Aufwand am Leben gehalten werden kann. Der 300er, der, wie schon mehrfach zwischen den Zeilen stand, eine ganz andere Welt repräsentiert, kann in gleich gutem Zustand auch doppelt soviel wert sein. In mäßigem Zustand bestimmt sich der Preis sehr schnell durch die Addition der Einzelteile.

## Das Angebot

Die mit viel Spachtel und Farbe immer wieder über den TÜV geretteten Fahrzeuge sind mittlerweile weitgehend ausgestorben. Nur wenn voller Romantik Scheunenfunde angeboten werden, kann es sein, dass sich dahinter einer dieser Zombies aus der Alltagsflossenzeit versteckt. Suchen sollte man nach einem originalen Wagen, an dem praktisch keine Schweißreparaturen zu erkennen sind. Steckt man in eine derartige bis zu 15.000 Euro teure Basis noch einmal die gleiche Summe (Achsen-/Dichtungsgummis, Kleinstschweißungen, Lack, Chrom usw.) und möglichst viel Eigenarbeit, hat man die Chance auf einen Traumwagen. Eine an C-Säulen und Hinterachs-Längsträgern zerfressene Flosse ist dem Untergang geweiht, der Restaurationsaufwand steht in keinem Verhältnis zum späteren Wert, aber wenn der Weg das Ziel ist - bitteschön.

Also gemäß der Blechberatung entscheiden ob ein Kauf grundsätzlich in Frage kommt und anhand der weiteren Angaben (Anbauteile, Technik, Chrom) den Preis bilden, bzw. bei einer zu großen Mängelhäufung höflich vom Kauf Abstand nehmen und weitersuchen. Im Gegensatz zu so manchem Youngtimer ist mittlerweile ein wenig Eile geboten, weil mit moderat, aber kontinuierlich steigenden Preisen zu rechnen ist.

Text: *michael rohde, matthias schubert*

Bilder: *michael hoffmann, andreas wagner, vdh-archiv*

Konzeption: *horst stümpfig*

