

KAUFBERATUNG MERCEDES-BENZ W 116

1. Vorwort

Diese Kaufberatung soll und kann nicht dazu dienen, einen Laien in die Lage zu versetzen, einen W 116 auf Herz und Nieren zu prüfen. Sie stellt nur ein Hilfsmittel für jemanden, der sich mit Gebrauchtwagen allgemein und Oldtimern speziell auskennt, dar, um sich mit den über die „generellen Probleme“ von älteren Automobilen hinausgehenden Eigenheiten der Baureihe W 116 vertraut zu machen. Wer sich dies nicht selbst zutraut, sollte unbedingt einen sol-

chen Kenner der Materie zur Fahrzeugbeurteilung mitnehmen.

Um selbst einen Blick fürs Wesentliche zu bekommen, sollte man möglichst viele Fahrzeuge ansehen, wobei es dabei - zum Lernen, nicht zum Kaufen - anfangs auch ausgewiesene schlechte Exemplare sein dürfen, um die Schwachstellen deutlich erkennen zu können.

Bei einigen Punkten findet sich im folgenden der Verweis auf Spezialisten, auch

wenn die Arbeiten im Werkstatthandbuch beschrieben werden (dies ist vergleichbar z. B. mit Klavierspielen - dazu gehört auch mehr als nur ein Klavier und zehn Finger...). Grundsätzlich muss sich der werdende Eigentümer im Klaren sein, dass eine alte S-Klasse keine „billige“ S-Klasse ist, denn im Unterhalt stellen diese Fahrzeuge - damals wie heute - keine geringen Ansprüche. Dafür gibt es bei guten Exemplaren praktisch keinen Wertverlust mehr.



2. Einleitung

Inzwischen sind auch die jüngsten Exemplare der Baureihe W 116 so alt, dass sich ein allgemeingültiges Bewertungsschema wie für aktuelle Gebrauchtwagen verbietet. Beim W 116 gibt es alles vom verhätschelten Sammlerfahrzeug bis hin zum intensiv genutzten Alltagswagen, die Bandbreite der Laufleistung ist riesengroß, ebenso die Spanne zwischen Jahreswagenzustand und rettungslos verschlissener Grotte. Entsprechend differieren die Preise, und jeder potentielle Käufer muss sich überlegen, was er will und zu welchem Einsatzzweck. Die Kriterien sind Typ, Baujahr, Farbkombination, Ausstattung und vor allem der Zustand.

Typ

Bei den Motorisierungen spannt sich der Bogen von 2,8 bis 6,9 Litern Hubraum, wobei jede Motorisierung ihren eigenen Charakter besitzt, so dass man nicht unbedingt von „besser“ oder „schlechter“ sprechen kann.

280 S

Die Vergaservariante ist als schlapp und verstofft verschrien, aber Besitzer dieses Typs tun das als üble Nachrede ab. Preislich ist das Einstiegsmodell oft interessant, weil wenig gefragt. Mit 122.848 gebauten Exemplaren ist er das zweithäufigste Modell.

280 SE/L

Ganz im Gegensatz zur Vergaservariante ist die Einspritzvariante des M 110 genannten Sechszylindermotors sehr gesucht und daher eher überbewertet. Ursache dürfte die Meinung sein, daß hier ausreichend Leistung mit geringen Unterhaltskosten gepaart ist. Dies ist jedoch nicht unbedingt der Fall, denn die drehfreudige Maschine offeriert zwar kultivierte Fortbewegung, allerdings besonders im unteren Drehzahlbereich bei gedämpfter Dynamik. Den 150.593 gebauten 280 SE stehen nur 7.032 SEL gegenüber, weshalb die Langversion nur sehr selten anzutreffen ist.

350 SE/L

Der Dreieinhalbliter wurde und wird oft als träge verunglimpft - darf er drehen, bringt der drehfreudige „kleine“ V8 jedoch reichlich Leistung. Da er wenig gesucht ist, kann man ihn gelegentlich günstig bekommen, so dass der M116 genannte V8-Motor als Ge-

heimtip gelten kann. Langversionen sind auch hier sehr selten (4.266 SEL, 51.100 SE).

450 SE/L

Die „reguläre“ Topmotorisierung M 117 hat Kraft in allen Lebenslagen und stellt in Verbindung mit dem serienmäßigen Automatikgetriebe die harmonischste Antriebsquelle im W116 dar. Dazu kommt der Anfahrmomentenausgleich an der Hinterachse, welcher ein Eintauchen auch bei schärfstem Anfahren vermeidet, was das Fahrgefühl nicht unwesentlich beeinflusst. Gegenüber dem 41.604-mal gebauten 450 SE verfügt der 450 SEL, von dem 59.578 Exemplare gebaut worden sind, über eine wesentlich umfangreichere Serienausstattung (u. a. elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung und Velourspolsterung).

450 SEL 6.9

Der gigantische M100 hat Kraft im Überfluss, dazu kommt eine üppige Serienausstattung und einige Details, die es exklusiv beim diesem vom übrigen Programm deutlich abgehobenen Spitzenmodell gab, so z. B. die hydropneumatische Federung und bei den späten Modellen die Wurzelholzausstattung. Vom 450 SEL 6.9 sind immerhin 7.380 Exemplare entstanden, von denen überdurchschnittlich viele noch existent sind, da die Hemmschwelle, eines dieser Ausnahmefahrzeuge zu schlachten, viel höher liegt als bei den „normalen“ W 116 - deswegen ist jedoch auch der Anteil der schlechten Exemplare auf dem Markt recht hoch.

Die frühen Einspritzmotoren (je nach Modell bis etwa Baujahr 1976) sind mit der elektronischen D-Jetronic ausgerüstet. Diese Einspritzanlage ist besser als ihr Ruf - der Motorlauf ist etwas unkultivierter als mit der späteren K-Jetronic, dafür entschädigt aber der herb-ursprüngliche Klang.

Die Charakteristik der Automatikgetriebe nutzt die enorme Drehfreudigkeit der „kleinen“ Motorisierungen M 110 und M 116 nicht voll aus, was aber kein Grund ist, ein Schaltgetriebe zu bevorzugen - das passt nicht wirklich zum Habitus der Fahrzeuge.

Die allgemein recht kurze Antriebsübersetzung sorgt für ein aus heutiger Sicht ungewohnt hohes Drehzahlniveau, ist aber eben dem damaligen Zeitgeist geschuldet.

Auf den 300 SD Turbodiesel wird hier nicht gesondert eingegangen, da er auf dem europäischen Markt äußerst rar ist. Von nachträglichen Umbauten auf Dieselmotor ist grundsätzlich abzuraten (mehr zum Thema Umbauten unter „Zustand“).

Baujahr, Farbkombination, Ausstattung

Grundsätzlich sollte der Zustand für einen Kauf entscheidend sein und Kompromisse eher beim Typ, der Farbe oder der Ausstattung gemacht werden. Wer sich dennoch eine bestimmte Kombination aus Typ, Farbe, Polsterung und Ausstattung in den Kopf gesetzt hat, sollte vor Beginn der Suche unbedingt überprüfen, ob es die gewünschte Zusammenstellung denn je gegeben hat, denn sowohl Sonderausstattungen als auch Farben waren teilweise nicht über die gesamte Produktionszeit erhältlich - einen 280 SE mit K-Jetronic in byzanzgoldmetallic als reguläre Werksauslieferung wird man z. B. ebenso nie finden wie einen 350 SEL mit D-Jetronic und elektrischer Fondsitzebank oder einen Wagen mit grauem Leder...

Im Laufe der Produktionszeit sind viele Modellpflegemaßnahmen eingeflossen, welche in der Summe ihrer Wirkung die späten Modelle deutlich von den frühen unterscheiden; die späten Modelle wirken noch etwas geschliffener als die frühen, aber eben auch etwas „weichgespülter“, was sich von der Motorcharakteristik bis hin zum Türschließgeräusch „erfüllen“ lässt. Im Verhältnis zu den Produktionsstückzahlen sind die frühen Modelle heute relativ selten zu finden.

Der Neuwagenkäufer konnte seinerzeit sein Fahrzeug mit einer Vielzahl von Sonderausstattungen bereichern; Auskunft hierüber gibt die jeweilige Preisliste.

Viele Sonderausstattungen können auch nachgerüstet werden (ganz offiziell so vorgesehen - dafür gibt es Einbauanleitungen), was heute allerdings oft extrem teuer oder aufgrund der fehlenden Teileverfügbarkeit unmöglich ist. Welche Lackfarbe, Polsterung und Sonderausstattungen original ab Werk geliefert wurden, kann man der (im Idealfall vorhandenen) Datenkarte des Fahrzeugs entnehmen.

Einige Sonderausstattungen beeinflussen den Charakter des Fahrzeugs nachhaltig und können daher preisbildend sein, z. B. ein au-

tomatisches Getriebe, ein Schiebedach oder eine Klimaanlage.

Automobilhistorisch interessant ist das ab Dezember 1978 erstmals verfügbare elektronisch geregelte ABS (welches entgegen nicht auszurottender Legenden weder beim 450 SEL 6.9 serienmäßig verbaut worden ist, noch diesem Typ vorbehalten war).

Der Spielwert einiger Sonderausstattungen ist auch nicht zu verachten (deren Einfluss auf den Kaufpreis ebenfalls), aber alle Extras sollten auch funktionieren, und es ist zu beachten, dass fast jede Sonderausstattung auch eine potentielle Fehlerquelle darstellt.

So gesehen kann auch ein Nullausstatter Freude machen, indem er weniger Verdruss bereitet, außerdem hat es auch seinen eigenen zeitgeschichtlichen Reiz, eine S-Klasse ohne elektrische Fensterheber, ohne Zentralverriegelung und ohne heizbare Heckscheibe, dafür aber mit MB-Tex-Polsterung und Viergang-Schaltgetriebe zu fahren, und dennoch „S-klassig“ unterwegs zu sein.

Es gibt wie schon erwähnt die Möglichkeit, Sonderausstattungen nachzurüsten - inwieweit davon Gebrauch gemacht werden sollte, ist auch eine Frage der eigenen Philosophie und würde den Rahmen dieser Kaufberatung sprengen.

Zustand

Mit dem Zustand steht und fällt der Wert eines Fahrzeugs. Generell gilt hier die alte Weisheit „Das bessere Fahrzeug ist der bessere Kauf.“

„Billige“ Fahrzeuge können durch erforderliche Reparaturen mit der Zeit sehr teuer werden, ohne dass sie dadurch wirklich besser würden, so dass man das beste Exemplar, das man finden und sich leisten kann, kaufen sollte.

Da sich Probleme mit der Technik in aller Regel einfacher und spurloser beheben lassen als Mängel an der Karosserie oder der Innenausstattung, sollte man allenfalls bei der Technik Kompromisse eingehen. Im Gegensatz zu vielen Teilen der Innenausstattung sind fast alle mechanischen Teile noch original lieferbar, teilweise sogar auch noch von freien Anbietern, und manchmal ist auch der Einsatz von Gebrauchtteilen möglich und sinnvoll.

Entscheidend ist der tatsächliche Zustand und nicht der (abgelesene) Kilometerstand (wobei ein offensichtlich manipulierter Kilometerzähler Grund zu Misstrauen und allerhöchster Vorsicht sein sollte); Fahrzeuge mit hoher Laufleistung können - entsprechende Pflege und Wartung vorausgesetzt - durch-

aus eine gute Wahl sein. Das Fehlen jeglicher Wartungsnachweise sollte ebenfalls zur Vorsicht mahnen, hat jedoch nicht unbedingt etwas bedeuten.

Bei Fahrzeugen, welche längere Standzeiten hinter sich haben, sollten auch Selbstverständlichkeiten genau überprüft werden, denn durch bloßes Herumstehen wird ein Automobil auch nicht besser, aber dafür schleichen sich Mängel ein, die bei regelmäßiger Bewegung praktisch unbekannt sind (z. B. schlecht lösende Bremsen, Verkleben der Kupplungsbeläge oder Festhängen des Mengenteilers der K-Jetronic).

Neulinge sollten beachten, dass ein ausgelutschter W 116 beim Fahren noch einen durchaus guten und soliden Eindruck hinterlassen kann. Andererseits darf man nicht vergessen, dass die Konstruktion der Baureihe W 116 in den 60er Jahren begonnen wurde und demzufolge nicht generell mit heutigen Maßstäben verglichen werden darf, z. B. was die fahrdynamischen Eigenschaften angeht.

Bei Fahrzeugen dieser Altersklasse kann es vorkommen, dass im Laufe der Jahre daran herumgebastelt worden ist und diverse Veränderungen vorgenommen wurden. Auch sind Teil- bzw. Ganzlackierungen angesichts

Roststelle ①

Die Kontaktstelle des Zündsteuergeräts (links) leidet oft unter Kontaktkorrosion.



Roststelle ②

Der Halter für den Waschwasserbehälter (rechts, nicht beim 6.9) ist manchmal nicht mehr zu halten.



des jeweiligen Lebenslaufes ggfs. durchaus als unausweichlich zu betrachten.

Generell ist von Um- und Anbauten abzuraten, denn ein Gesamtfahrzeugkonzept, in welches zehntausende Ingenieursstunden investiert worden sind und das Dauerlauf-, Sommer-, Winter- und allerlei sonstige Erprobungen hat bestehen müssen, kann schlicht und einfach nicht auf die Schnelle in einer Garage oder einem Hinterhof grundlegend verbessert werden.

So sind alle Umbauten, welche nicht spurlos rückgebaut werden können, äußerst kritisch zu bewerten, ebenso, wenn ausgebaute Teile (z. B. die originalen Sitze) nicht mehr vorhanden sind, denn die Suche nach einem passenden Teil kann zur Sisyphusarbeit ausarten. Die Suche nach spezifischen Ersatzteilen für nichtoriginale Umbauten ist ohnehin in aller Regel aussichtslos. Aber auch rückbaubare Änderungen wie breitere Räder und Tieferlegungen sind ob ihrer „Nebenwirkungen“ auf andere Baugruppen kritisch zu beurteilen. Nebenbei sei noch erwähnt, dass Umbauten möglicherweise den Kriterien des H-Kennzeichens widersprechen.

Ganz kritisch sind Umbauten im Stil der „Neuzeit“ zu bewerten – so hat alles, was sich in aktuellen Tuningkatalogen findet, an einem W 116 nichts zu suchen, denn was heute „in“ sein mag, ist in ein paar Jahren nur noch alter Kram und entwertet das Fahrzeug nachhaltig.

Wer es darauf abgesehen hat, sollte allenfalls Umbauten, welche in jungen Jahren (des Autos, nicht des Besitzers!) getätigt worden sind, akzeptieren (z. B. ein Paar hochgesetzte Bremsleuchten auf der Hutablage).

Katalysatoranlagen sind finanziell uninteressant, sobald das Fahrzeug die dreißig Jahre überschritten und somit das H-taugliche Alter erreicht hat.

Gasanlagen zur Senkung der laufenden Kosten erfreuen sich gewisser Beliebtheit bei Vielfahrern, wobei die Vereinbarkeit mit dem H-Kennzeichen kritisch zu prüfen ist.

Weil sich eine aufwendige Restauration finanziell bei weitem nicht lohnt, findet sich oft dick aufgetragener Lack auf frischem Spachtel, und fachgerechte Vollrestaurationen sind extrem selten. Deswegen sollten „restaurierte“ Fahrzeuge besonders kritisch begutachtet werden, denn um an das origi-

nale Finish heranzukommen, muss der Restaurator schon äußerst penibel gearbeitet haben – die üblichen Mängel reichen von neuen, jedoch sackartig schlaffen Sitzbezügen über leicht verbogene Chromteile bis hin zu lackierten Dichtungen von Schiebedach und Fenstern.

Erfreulicherweise ist in den letzten Jahren ganz klar der Trend hin zu original erhaltenen Fahrzeugen mit schöner (!) Patina zu erkennen; wenn dann noch die Geschichte des Fahrzeugs bekannt ist, kann man oft mit dem einen oder anderen optischen Mangel leben, denn der gehört dann einfach zum Fahrzeug dazu.

3. Die Prüfpunkte beim 116er - worauf ist zu achten?

Karosserie

Da gute (!) Blech- und Lackierarbeiten sehr arbeitsintensiv und somit teuer sind und auch die beste Schweißarbeit nie so hundertprozentig wie das Original ausfallen kann, sollte die Karosserie mit besonderer Aufmerksamkeit geprüft werden.

Mercedes-Karosserien aus dieser Zeit weisen eine besonders heimtückische Falle auf, nämlich den Steinschlagschutz am Unterboden und in den Radhäusern. Diese in manchen Bereichen zentimeterdick aufgetragene Kunststoffschicht (treffend auch „Elefantenhaut“ genannt) soll vor Steinschlag und somit Rost schützen. Dies funktioniert auch, so lange das Kunststoffmaterial nicht rissig geworden ist. Dann oder wenn das Blech vom Hohlraum her rostet, kann sich der Rost jedoch hervorragend darunter ausbreiten, ohne dass man von außen viel davon sieht. Daher sollten verdächtig aussehende Ausbeulungen in ansonsten gesund aussehenden Bereichen mit Steinschlagschutz mit kräftigem Fingerdruck überprüft werden – gibt die Beule unter leisem Knirschen nach, so sitzt darunter ein Rostnest.

Betrachten wir die Karosserie von vorne nach hinten, wobei hier nur auf die baureihenspezifischen Besonderheiten eingegangen wird – der Zustand der stehend einsehbaren Außenhaut (Lackzustand, Beulen...) ist wie bei jedem anderen Gebrauchtwagen zu prüfen.

Zuerst sollte der vordere Querträger hinter der Stoßstange kontrolliert werden; dieser endet jeweils in den vorderen Radhäusern und hat somit beste Voraussetzungen durchzurosten, ebenso die darunter liegenden, verschraubten Kontaktstellen von der Frontschürze zu den Kotflügeln. Die Kotflügel rosten zuallererst dort und an der Anschraubkante zum Schweller hin. Letzteres wird im Anfangsstadium jedoch noch recht lange durch die darüber liegende Zierleiste verdeckt.

Der Motorraum beherbergt einige klassische W 116 Roststellen. Hinter dem vorne links am Stehblech im Motorraum angeschraubten Steuergerät ① für die Zündung rostet es oft so heftig, dass das Alugehäuse des Steuergerätes selbst Schaden nimmt. Auf der gegenüberliegenden rechten Seite befindet

Roststelle ③

In den Taschen vor der Spritzwand bleibt das Wasser stehen.



vdh

www.mercedesclubs.de

sich (außer beim 450 SEL 6.9) auf derselben Höhe das Halteblech des Waschwasserbehälters, dessen Anschweißpunkte ebenfalls geprüft werden sollten ②.

Zwischen den vorderen Radhäusern und der Spritzwand befinden sich links und rechts im Motorraum Taschen ③, in denen sich Schmutz und Wasser sammeln (die Tasche auf der Fahrerseite wird vom Bremskraftverstärker verdeckt) - diese Taschen rosten gerne und gründlich durch.

Eine weitere Blechtasche befindet sich auf der Fahrerseite zwischen Sicherungskasten und Stehblech ④. Ein Ablauf soll eigentlich für Entwässerung ins Radhaus sorgen, aber meist ist dieser verstopft, so dass im Laufe der Zeit die Spritzwand unterhalb des Sicherungskastens durchrostet; in der Folge läuft Wasser im Innenraum die Spritzwand hinab und sorgt für einen überschwemmten Fußraum. Eine fachgerechte Reparatur ist ohne Ausbau des Sicherungskastens nicht möglich. Vom Radhaus aus sollte der Ausgang ⑤ (Pfeil zeigt Wasserablafrichtung) des Ablaufs sichtbar sein, ansonsten wurde hier schon unfachmännisch gearbeitet.

Die Ausbuchtungen ⑥ der Radhäuser links und rechts in Richtung Motor, in welchen die oberen Querlenker geführt sind, weisen vor allem bei den V8-Motoren (insbesondere Extremfall 450 SEL 6.9) oft Hitzeschäden am Übergang zu den Motorlängsträgern auf: Durch die Nähe zu den Auspuffkrümmern blättert der Lack ab und das ungeschützte Blech beginnt schnell zu rosten.

Die Außenschweller rosten zumeist an den Enddeckeln und an den Übergängen zu den Radläufen sowohl vorne als auch hinten, an den Durchbrüchen für die Wagenheberaufnahmen und um die Löcher für die Zierleistenbefestigung. Die Wagenheberaufnahmen selbst (also die in die Schweller geschweißten Rohre und deren Verstärkungsbleche) kann man eigentlich nur durch Anheben des Fahrzeugs mit dem Bordwagenheber überprüfen (sind diese Löcher zugeschweißt, so ist dies Pfusch und macht außerdem den Einsatz des Bordwagenhebers unmöglich). Auf Höhe der Wagenheberaufnahmen eingedrückte Schwellerunterkanten sind auf unfachmännisches

Anheben am Schweller zurückzuführen - in der Folge blüht der Rost dann gerne zwischen den Blechen an der Schwellerunterkante.

Außer den mit Gummideckeln verschlossenen Öffnungen für die Hohlraumversiegelung weisen die Schweller jeweils in der Höhe der Wagenheberaufnahmen kleine Wasserablaflöcher ⑦ auf; sind diese nicht mehr vorhanden, wurde hier unfachmännisch geschweißt und verdeckter Pfusch sowie hochwasserbedingte Folgeschäden sind zu erwarten. Die Innenschweller sind schwierig zu prüfen, da sie im Innenraum mit Teppichboden beklebt sind und der Übergang zum Bodenblech von den Kabelkanalabdeckungen verdeckt wird - hier hilft nur Abklopfen bzw. Abdrücken des unteren Drittels, vor allem im vorderen Bereich.

Eine besonders gemeine Stelle ist der hintere Teil des Innenschweller ⑧ unterhalb der Rücksitzbank auf der zur Achsaufnahme zeigenden Seite. Verdeckt durch die Gummilager des Hinterachsträgers ist eine Kontrolle nur erschwert möglich und eine fachgerechte

Roststelle ④:

Ein verstopfter Ablauf (Pfeil) der Tasche links neben dem Sicherungskasten führt zu bösen Rostschäden - für eine sachgerechte Instandsetzung muss in aller Regel der Sicherungskasten demontiert werden.



Roststelle ⑤:

Schwer zu entdecken: Ablauf wie Bild ④ von unten.



te Reparatur ohne Ausbau der Hinterachse eigentlich gar nicht.

Die Fortführung der Schweller nach hinten stellen die so genannten „Bananen“ dar; diese Hohlräume an der Unterkante der hinteren Innenradhäuser rosten zunächst vor der Achse an der zum Rad zeigenden Seite ⑨ und der Unterseite durch. Ebenso gefährdet sind die Konsolen ⑩ für die Gummipuffer der Hinterachse.

Die hinteren Radläufe können für die Beurteilung eines W 116 entscheidend sein, denn Rost an dieser Stelle zieht umfangreiche und anspruchsvolle Schweiß- und Lackierarbeiten nach sich. Oft verdeckt auch hier die Zierleiste lange die ersten Rostansätze am Übergang zum Schweller. Radlaufchrom ist kritisch zu beurteilen, da man meist nur ahnen kann, wie es dahinter aussieht; außerdem stellen die Verschraubungen zusätzliche potentielle Rostherde dar.

Im Kofferraum sind die seitlichen Taschen rostgefährdet, bei schlechteren Fahrzeugen auch die Reserveradwanne (wobei Korrosionsspuren auf der Innenseite der Reserveradwanne an der Stelle, an der außen die Abschleppöse angeschweißt ist, auch bei guten Fahrzeugen gelegentlich zu entdecken sind). Sind die Taschen feucht, so sind die Dichtungen von Heckscheibe, Rück-

leuchten und Kofferraumdeckel die Hauptverdächtigen, auf der rechten Seite kommt außerdem ein verstopfter Ablauf der Tankklappenentwässerung als Ursache in Frage. Steht in den genannten Mulden das Wasser, so sind deren Entwässerungsgummis entweder verstopft (schlecht) oder wurden bei Reparaturschweißungen „vergessen“ (noch viel schlechter).

An den Türen sind die Türböden, der untere Blechfalz für die Aufnahme der Türdichtung, die Unterkante der Außenhaut und die Befestigungslöcher für die Zierleiste zu prüfen.

Die Mechanik der Fensterheber zeigt sich im Alter oft schwergängig, egal ob kurbelbetätigt oder elektrisch. Daher sollten alle vier Fensterheber auf ihre Funktion hin geprüft werden. Dabei ist zu beachten, dass die elektrischen Fensterheber im Vergleich zu heutigen Konstruktionen relativ langsam laufen.

Die Türfangbänder kapitulieren im Alter oft vor der Masse der Türen; Ersatz ist verfügbar und relativ einfach einzubauen. Die Türen müssen satt schließen, wobei man hier mit Einstellen gelegentlich nachhelfen kann (wobei sich natürlich die Frage nach der Ursache der „Verstellung“ stellt).

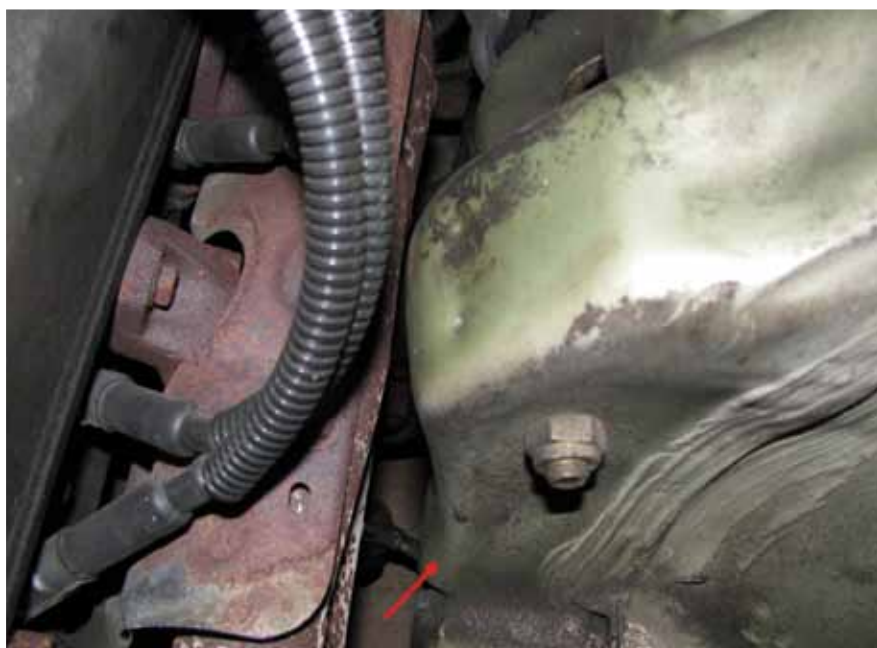
Der Blick durch die Frontscheibe wird vor allem bei hoher Laufleistung oft durch Steinschläge und Kratzer der Scheibenwischer getrübt, außerdem werden die Verbundglasscheiben im Alter manchmal milchig - vorne (serienmäßig verbaut) beginnend an den unteren Ecken, hinten (für 280 S bis 450 SE Sonderausstattung) über die gesamte Breite an der Unterkante.

Rost ums Schiebedach ist nicht selten, wobei nicht nur die Dachhaut kontrolliert werden sollte, sondern auch die Schiebedachtasche bei geöffnetem Deckel.

Die Stoßstangen sollten nicht nur auf Beulen, sondern auch auf Unterrostung der Gummis geprüft werden (hierzu wenn möglich die Gummileiste abziehen); beides gilt vor allem für die unteren Stoßstangen. Außerdem ist das innenliegende Verstärkungsprofil vor allem der hinteren unteren Stoßstange zu prüfen - dieses hat im Extremfall aufgrund mangelhaften Korrosionsschutzes nur noch die Konsistenz von Blätterteig.

Abschließend sollte man die gesamte Karosserie nochmals in Ruhe aus einigen Metern Entfernung betrachten: Bei einer S-Klasse müssen alle Spaltmasse stimmen und alle Sicken und Chromleisten fluchten, ebenso müssen die Türen und Hauben bündig mit der Karosserie abschließen. Nicht selten wurden 116er im Alter schnell „über den TÜV geschweißt“ bzw. Unfallschäden billig instand gesetzt.

Roststelle ⑨: Die Ausbuchtungen für die oberen Querlenker werden von den Auspuffkrümmern strapaziert.



Innenraum

Der Zustand des Innenraums ist mindestens so bedeutsam für die Bewertung eines Fahrzeugs wie der der Karosserie; da man mit dem Innenraum (beim Fahren) einen engeren Kontakt hat als mit der Karosserie, sollten hier erst recht keine nennenswerten Kompromisse gemacht werden.

Während sich an der Karosserie viel mit Schweißgerät, Spachtel und Lack machen lässt, sind die Möglichkeiten der Aufarbeitung bei der Innenausstattung eher beschränkt; alles was über intensives Saubermachen und das Beheben von Detailmängeln hinausgeht, wird sehr schnell sehr teuer oder gar unmöglich. Auch eine ansonsten gute Innenausstattung kann durch einen gravierenden Mangel schnell an Wert verlieren, da hierfür vieles nicht mehr lieferbar ist und sich die Suche nach einem bestimmten Teil als unendlich erweisen kann;

so gibt es z. B. sieben verschiedene Holzausführungen, gut 20 Teppichvarianten, über 80 verschiedene Bezüge für die Fondsitze (ohne Berücksichtigung der Option Kopfstützen) und an die 200 verschiedene Fondtürverkleidungen. Außerdem müssen Polsterteile - besonders bei Velours- und Lederpolsterung - nicht nur in Farbe und Ausführung übereinstimmen, sondern sollten auch vom Grad der Alterung zueinander passen, was die Suche nicht einfacher macht.

Daher sollten Einbauten jeglicher Couleur vom Lautsprecher im Suppentellerformat bis hin zum angespaxten Handyhalter kritisch bewertet werden, vor allem, wenn sie aus der jüngeren Vergangenheit stammen.

Der Tausch der gesamten Inneneinrichtung ist sehr aufwendig, und soll das ganze nicht in einem unansehnlichen Patchwork enden, muss man zunächst einen kompletten (!) Teilesatz finden, bei dem Ausführung und Farbe von Polsterung, Teppichen und Holz sowie die relevanten Sonderausstattungen zum Fahrzeug und dessen Baujahr passen (zur Erinnerung: sieben verschiedene Holzausführungen, über zwanzig Teppichvarianten, über 80 verschiedene Bezüge für die Fondsitze und an die 200 verschiedene Fondtürverkleidungen).

Keine W 116 Spezialität, aber angesichts des oben Gesagten ein sehr wichtiger Punkt ist die Scheuerstelle auf der Einstiegseite der Fahrersitzlehne, besonders bei Velours- und Lederpolsterung. Typisch nur für den W 116 ist hingegen, dass die Bespannung der vorderen Türverkleidungen bei der „gehobenen Ausstattung“ im Laufe der Zeit unten einen Sack ausbildet und sich schwarze Krümel in den Kartentaschen sammeln - dann ist das Strukturmaterial, welches den Luftstrom der beheizten Türen diffus verteilen soll, zerbröselt; dies ist alterungsbedingt und kann auch bei ansonsten perfekten Fahrzeugen vorkommen.

Gebrochene Sitzkerne sind fahrerseitig gelegentlich anzutreffen, aber Ersatz ist auch gebraucht verfügbar und der Tausch ist kein Hexenwerk.

Ein Problem, welches bei älteren Fahrzeugen generell immer mehr Bedeutung bekommen wird, sind Risse in Kunststoffteilen; hier ist beim W 116 vor allem das Armaturenbrett im Übergang zum Instrumentenaufsatz zu nennen. Gelegentlich ist auch die Türverkleidung der Fahrertüre an der Ober-

kante durch das Auflegen des Fahrerellenbogens in Mitleidenschaft gezogen.

Oft auffällig aber unvermeidbar sind altersbedingte Farbabweichungen der Mittelkonsole gegenüber den anderen Kunststoffteilen.

Antrieb

Kapitale Schäden sind beim Antriebsstrang äußerst selten. Bei den folgend genannten W 116 spezifischen Punkten handelt es sich überwiegend um „Kleinigkeiten“, welche aber eine aufwendige Fehlersuche und hohe Kosten nach sich ziehen können.

Der Motor sollte kalt und warm einwandfrei anspringen, andernfalls braucht man meist einen Spezialisten für den sagenumwobenen 4A1-Vergaser (selten), für die K-Jetronic (inzwischen auch selten, gelegentlich noch in Mercedes-Vertretungen oder beim Bosch-Dienst zu finden) oder für die D-Jetronic (sehr selten, inzwischen nur noch Oldtimer-Spezialisten). Bei der D-Jetronic sind außerdem durch Wärmeeinwirkung brüchige Kabelbäume und undichte Kraftstoffleitungen an den Einspritzventilen typische Schäden, was man aufgrund der Brandgefahr nicht auf die leichte Schulter nehmen sollte.

Permanent blau gefärbte Abgase können von verhärteten Ventilschaftabdichtungen herrühren, was relativ einfach zu reparieren

ist; bei hoher Laufleistung können jedoch auch verschlissene Ventillführungen, Kolbenringe und Laufbahnen die Ursache sein.

Die V8-Motoren schütteln im Leerlauf gelegentlich, was meist durch alte Zündkabel verursacht wird (bei absoluter (!) Dunkelheit (aber keinesfalls in der geschlossenen Garage!) leicht festzustellen: bei laufendem Motor darf das Zündgeschirr nicht bläulich illuminiert sein und es dürfen keine Spannungsübersprünge in Form kleiner Blitze zu Massestellen erkennbar sein).

Speziell bei den 3,5- und 4,5-Liter-Motoren bei hohen Laufleistungen kann eine gelängte Steuerkette Geräusche verursachen; hart schlagende Geräusche beim Motorstart deuten hier auf dringenden Handlungsbedarf hin.

Je nach Motorzustand und Ölviskosität kann der Öldruck bei heißer Maschine im Leerlauf 1 bis 2,5 bar betragen - wichtig ist vor allem, dass er beim Gasgeben sofort ansteigt.

Speziell beim M 117 sind gelegentlich Ausbrüche und Laufspuren in den Laufflächen der Nocken zu beobachten - ohne Montagearbeiten kann man immerhin die vorderen Nocken der rechten Nockenwelle mit einem Blick durch den Öleinfüllstutzen prüfen.

Das Automatikgetriebe muss in allen Geschwindigkeits- und Lastbereichen bis hin zum Kickdown sauber und geschmeidig

Roststelle ②: Fehlen hier die Wasserablaufbohrungen, wurde gepfuscht.



schalten; schleifende Übergänge sind ebenso nicht in Ordnung wie harte Schaltstöße. Hier kann ein Spezialist durch Einstellen viel optimieren, dies darf aber für den Verkäufer keine Ausrede für ungebührliches Schaltverhalten sein (warum hat er es denn nicht selbst einstellen lassen?).

Außerdem sollte es im Betrieb dicht sein, wobei es jedoch nicht ungewöhnlich ist, dass ein Automatikgetriebe während längerer Standzeit etwas ATF verliert. Dass das ATF weder dunkel gefärbt sein sollte noch verbrannt riechen darf, sei hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Befindet sich der Wählhebel an der Lenksäule, so bedarf dieser einer besonders behutsamen Bedienung, denn die Übertragungsmechanik ist eher zierlich ausgelegt und arbeitet nie so exakt wie die der Mittelschaltung, so dass unsensible Benutzung schnell zu ausgeleierte Gelenken und somit zu Spiel in der Betätigung führen kann. Ein teigiges Gefühl bis hin zu Spiel des Mittelwählhebels in Längsrichtung deutet meist nur auf defekte Kunststoffbuchsen des Übertragungsgestänges hin, welche preiswert und einfach zu ersetzen sind.

Gelegentlich sind beim Reguliergestänge (auf Deutsch: Gasgestänge) die Kunststofflagerungen zerbröseln, was zur Folge haben kann, dass man trotz Vollgasstellung das Fahrpedals (auf Deutsch: Gaspedal) nur die halbe Motorleistung bekommt und/oder dass beim Automatikgetriebe Schaltpunkte und Schalthärte nicht mehr stimmen.

Brummgeräusche und Schwingungen beim Fahren aus der Wagenmitte werden meist von der Kardanwelle verursacht. Ist bei scharfem Anfahren auf den ersten Metern ein Schlagen aus der Wagenmitte zu vernehmen, deutet dies auf eine defekte Gummiaufhängung des Kardanwellenmittellagers hin.

Das Differential sollte nicht durch nennenswertes Spiel beim Lastwechsel auffallen - dies kann zwar theoretisch eingestellt werden, aber auch hier stellt sich wieder die Frage, wo man einen Spezialisten dafür findet.

Die Metalleitungen für Kraftstoff, Bremsflüssigkeit und Niveauöl rosten gelegentlich im Verborgenen durch - meist in den Gummihaltern am Wagenboden oder (kaum einsehbar) über dem Hinterachsträger („Bumrang“).

Schließlich noch zwei Punkte, die beim W 116 quasi „eingebaut“ worden sind: An der Trennfuge der „zweigeschossigen“ Zylinderköpfe der Sechszylinder und an den Differentialen sind fast immer Ölundichtigkeiten feststellbar, aber so lange es nur „feucht“ und nicht „nass“ ist, kann und muss man damit leben - ganz dicht sind diese Stellen eigentlich nie zu bekommen, so dass eine (dichte) Silikondichtnaht am M 110 Kopf als akzeptabel gelten kann.

Fahrwerk

Klassischer Mercedes-Prüfpunkt ist das Lenkspiel. Dieses sollte allenfalls zweifingergroß sein, alles darüber ist von Übel. Die Ursache für zu großes Lenkspiel muss jedoch nicht immer und ausschließlich das Lenkgetriebe sein (welches man bis zu einem gewissen Grad nachstellen kann) - meist addieren sich viele kleine Spiele der Spurstangen (vor allem die mittlere Spurstange ist hoch belastet), der Gummibüchsen des Umlenkhebels und der Gummischeibe in der Lenkspindel dazu; letztere ist bei den V8-Motoren hohen Temperaturen ausgesetzt und bedarf der besonderen Prüfung.

Es ist aber zu beachten, dass auch ein neuwertiges Fahrzeug aufgrund der Konstruktion der Servounterstützung immer ein kleines Lenkspiel aufweisen muss (!) - ein Vergleich mit aktuellen Zahnstangenlenkungen verbietet sich somit!

Die Bremsättel vor allem an der Hinterachse werden im Laufe der Jahre oft schwergängig, was sich durch verstärkte Wärmeentwicklung bis hin zum Heißlaufen auch beim Fahren ohne Bremsbetätigung äußert.

Liegt ein Fahrzeug mit Niveauregulierung extrem schwammig auf der Straße oder federt hinten gar nicht mehr, so sind in aller Regel die Federspeicher der Niveauregulierung überaltert.

Schiefziehen beim Fahren oder Bremsen ist kritisch zu beurteilen, denn es ist fast unmöglich, während einer Besichtigung auf die Schnelle festzustellen, ob nun (nur) die Reifen, die Fahrwerkeinstellung oder womöglich ein Rahmenschaden die Ursache dafür sind.

Der Zustand der Bereifung sollte nicht kaufentscheidend sein, ein ungleichmäßiges Tragbild sollte jedoch hinterfragt werden; außerdem kann eine erforderliche Neube-

Roststelle ®:

Ist der hintere Teil des Innenschwellers neben dem Achslager durchgerostet, muss zum sachgerechten Schweißen meist die Achse ausgebaut werden.



reifung je nach Reifentyp und -Hersteller sehr teuer werden.

Ab Werk wurden ausschließlich 14-Zoll-Räder verbaut, alles andere ist nachgerüstet. Nachgerüstete Zubehör-Leichtmetallfelgen im originalen Design sind an der KBA-Nummer zu erkennen, welche an der Außenseite eingegossen ist.

Von tiefer gelegten Fahrzeugen sollte man nicht nur aus Originalitätsgründen Abstand nehmen, sondern auch, weil unter solchen Veränderungen die Haltbarkeit der dafür nicht ausgelegten Fahrwerksteile leidet (vom Fahrkomfort ganz zu schweigen).

Elektrik, Heizung, Sonstiges

Die Elektrik des W 116 ist mercedestypisch prinzipiell problemlos, sofern nicht daran herumgebastelt worden ist. Gleichfalls typisch ist allerdings beim Tempomat ein mehr oder weniger ausgeprägtes „Sägen“ der gehaltenen Geschwindigkeit, welches jedoch bauartbedingt ist; speichert der Tempomat gar nicht mehr, muss in aller Regel das Steuergerät überholt werden.

Der Kombischalter an der Lenksäule rastet gelegentlich nicht mehr richtig in den Blinkstellungen.

Das Wischergestänge ist eine W 116 typische Schwachstelle: Das Problem sind die Wischerachsen, welche direkt im Gussgehäuse gelagert sind und bei mangelnder Schmierung im Alter ausschlagen.

Die Heizungs- und Lüftungsanlage des W 116 ist mit ihrer für Fahrer- und Beifahrerseite getrennt regelbaren Heizung sehr aufwendig gestaltet. Da gelegentlich die Klappen im Inneren des Heizgerätes nicht richtig arbeiten, ist folgende Prüfung empfehlenswert:

- Bei betriebswarmem, laufendem Motor das Gebläse auf die höchste Stufe schalten, alle Schieberegler nach unten, im Armaturenbrett den mittleren Grill (hier tritt generell nur Kaltluft aus) schließen, die beiden äußeren öffnen: Aus den Grills und den Öffnungen im Fußraum muss Luft mit Außentemperatur geblasen werden.
- Dann Regler für Fußraum (2. von rechts) nach oben schieben: Der Luftstrom aus den Grills muss deutlich stärker werden, aus den Fußraumdüsen darf nichts mehr austreten.
- Anschließend Regler für die Frontscheibe (2. von links) nach oben schieben: Der Luft-

strom aus den Grills muss spürbar nachlassen, außerdem muss aus den Defrostöffnungen oben auf dem Armaturenbrett Luft geblasen werden.

- Schließlich die Fußraumklappen wieder öffnen (2. von rechts nach unten) und nacheinander die beiden Heizregler (jeweils die äußeren Regler) für links und rechts langsam nach oben und wieder nach unten schieben: Dabei müssen die auf der jeweiligen Seite aus dem Grill, aus der Defrosterdüse und aus den Fußraumdüsen austretenden Luftströme in etwa gleichmäßig wärmer (bis heiß) und wieder kühler (bis Außentemperatur) werden.

Die Schieberegler müssen über den gesamten Weg ohne zu haken gleichmäßig zu verschieben sein; die Heizregler rasten in der unteren AUS-Stellung ein.

Fehlfunktionen der Heizungs- und Lüftungsanlage (Haken der Schieberegler, Veränderung der Ausblastemperatur nicht gleichmäßig an allen Ausblastellen einer Seite...) werden oft nur durch Kleinigkeiten verursacht, aber auch die muss man finden und beheben, und im schlimmsten Fall muss das Heizgerät ausgebaut und zerlegt werden, was enorm viel Aufwand bedeutet.

Die Klimaanlage funktionieren nicht selten Jahrzehnte ohne Tadel, aber Fehlfunktionen

können schnell teuer werden, vor allem bei der Klimatisierungsautomatik.

Die Grundfunktion der einfacheren Klimaanlage kann wie folgt geprüft werden: Bei laufendem Motor und über 5°C Außentemperatur die Schieberegler für die Heizung schließen (unten), den Schieberegler für die Frontscheibe nach unten (zu) und der für den Fußraum nach oben (zu), die Grills links und rechts schließen und den mittleren Grill öffnen, Gebläse auf Stufe 2 - es wird Luft entsprechend der Außentemperatur ausgeblasen; wenn nun der Drehregler der Klimaanlage nach rechts gedreht wird, sollte sich ab einem gewissen Drehwinkel (je höher die Außentemperatur, desto geringer der Winkel) der Klimakompressor zuschalten (erkennbar an der mitdrehenden Kupplung des Kompressors) und deutlich unter die Außentemperatur abgekühlte Luft ausgeblasen werden. Wird der Regler über die Kerbe im (je nach Baujahr zunächst grünen, später blauen) Keilfeld hinaus gedreht, schließt sich die Umluftklappe, so dass der Großteil der angesaugten Luft dem rechten Fußraum entnommen wird (dies ist am Geräusch erkennbar). Klickt zwar der Schalter bei einem bestimmten Drehwinkel, der Luftstrom kühlt sich aber nicht merklich ab, so ist die Anlage defekt.

Roststelle ⑨: Den „Banane“ genannten Hohlraum über der Hinterachse (gelb) gibt es seit der Flosse - er rostet meist vorne unten zuerst durch (rote Linie).



Die Klimatisierungsautomatik kann nach folgendem Kurzprogramm geprüft werden:

- Zunächst bei betriebswarmem, laufendem Motor Drucktaste „DEF“ drücken: Nach 15 Sekunden muss ausschließlich aus den Defrosterdüsen viel heiße Luft geblasen werden (viel genügt nicht - heiß muss sie auch sein!).
- Dann Drucktaste „OFF“ drücken: Nach wenigen Sekunden muss das Gebläse verstummen.
- Anschließend Drucktaste „AUTO-HI“ drücken, Wippschalter „AIR COND“ auf „ON“ schalten und Temperaturwählrad auf 65° (Fahrenheit) stellen: Nach spätestens einer Minute muss gekühlte Luft aus den verstellbaren Grills im Armaturenbrett austreten (ist diese Luft bei Außentemperaturen über etwa 15°C nicht gekühlt, sondern hat auch nach einer Minute wenigstens Außentemperatur, so ist der Kälteteil defekt).
- Temperaturwählrad nun bis zum Anschlag in den roten Bereich drehen: Die Gebläsedrehzahl muss zunächst absinken, dann wieder ansteigen, wobei nun aufgeheizte Luft aus den Fußraumdüsen strömen muss; dieser Moduswechsel kann bis zu einer Minute dauern.

- Schließlich den Motor ausschalten und den Schlüssel abziehen: Das Regelventil muss wenige Sekunden von außen hörbar (es sitzt hinten rechts im Motorraum) schnarrend in die Parkstellung fahren.

Auf die Schnelle können mit der oben geschilderten Kurzprüfung nur die Grundfunktionen der Klimatisierungsautomatik überprüft werden und massive Fehler (z. B. ein festsitzendes Regulierventil) entlarvt werden - detaillierte Aussagen z. B. über die Regelgüte der Anlage erfordern weit aufwendigere Prüfungen!

Für Klimaanlage und Klimatisierungsautomatik gilt gleichermaßen: Befinden sich auf den beiden Füllventilen an den Kältemittelleitungen Adapterstücke, so kann man davon ausgehen, dass sie auf das Kältemittel R134a umgerüstet worden ist; ist das nicht der Fall, wird dies bei der nächsten Füllung erforderlich. Generell sollte im Rahmen einer Neubefüllung bzw. Umrüstung die meist noch originale Trocknerflasche erneuert werden, sofern dies nicht erkennbar vor nicht allzu langer Zeit schon geschehen ist.

Die unterdruckbetätigte Zentralverriegelung lässt sich im Gegensatz zu den in den nachfolgenden Baureihen verwendeten Anlagen nur von der Fahrertüre aus zentral betätigen. Kommt die Zentralverriegelung

ihrer Pflicht nur bei laufendem Motor oder überhaupt nicht mehr nach, kann eine langwierige Suche nach einem Unterdruckleck erforderlich sein. Eine intakte Anlage hält monatelang dicht und lässt sich mit einer „Unterdruckfüllung“ wenigstens viermal auf und zu betätigen.

Das Fehlen des originalen Radios ist keine Katastrophe, aber die Suche nach einem hundertprozentig passenden Ersatz kann eine längere Suche und/oder enormen finanziellen Aufwand nach sich ziehen, denn im Laufe der Produktionszeit wurden viele Radiotypen und Varianten verbaut, welche sich zum Teil nur in kleinen Details unterscheiden.

Das erstmalig in einem Serienfahrzeug lieferbare ABS ist meist unauffällig, weist jedoch eine Besonderheit auf: Im Gegensatz zu den späteren Anlagen verlischt die Kontrollleuchte für das ABS nicht sofort nach dem Motorstart, sondern erst nach erfolgreich absolviertem Selbsttest bei Überschreiten einer Fahrgeschwindigkeit von 6 km/h (sofern nicht ein jüngerer Steuergerät verbaut ist).

Leuchtet die Kontrollleuchte dauerhaft, so ist die Anlage gestört, was eine möglicherweise aufwendige Fehlersuche erforderlich macht.

Roststelle ⑩: Die Konsolen für die Gummipuffer sind ab Werk nicht hohlraumversiegelt.



Sonderfall 450 SEL 6.9

Ein beschauliches Dasein als gehätschelter Rentnerfahrzeug über Jahrzehnte war nur einigen wenigen Fahrzeugen gegönnt, meist solchen mit Sechszylindermotor - je größer der Hubraum, desto wahrscheinlicher war ein kilometerfressender gewerblicher Erstbesitz und eine große Anzahl von darauf folgenden Besitzerwechseln, was zur Folge hat, dass der 6.9 auch hier einen Extremfall darstellt.

Bei der Besichtigung eines 450 SEL 6.9 müssen außer den „normalen“ W 116 Schwachstellen einige spezielle 6.9-Prüfpunkte abgearbeitet werden.

Bei den „normalen“ Prüfpunkten ist zu beachten, dass beim 6.9 die Belastungen für die Mechanik durch das erhöhte Gewicht und das enorme Drehmoment des Motors teilweise nochmals weitaus höher sind als bei den übrigen Typen; darüber hinaus sind viele Teile vom Motorölfilter über das Lenkgetriebe bis hin zum Bezug der Rücksitzbanklehne 6.9-spezifisch!

Zu berücksichtigen ist auf jeden Fall, dass der 450 SEL 6.9 nicht nur bei den Fahrleistungen und beim Prestige eine deutlich abgehobene Spitzenstellung innerhalb der Baureihe einnimmt, sondern auch beim Kaufpreis und bei den Unterhalts- und Reparaturkosten (damals wie heute!).

Überspitzt nüchtern betrachtet, könnte man sagen, dass ein 450 SEL 6.9 auch nur vorwärts und rückwärts fahren kann (zugegebenermaßen in einer einzigartigen Weise), dafür aber unverhältnismäßig viel kostet und enormen Ärger bereiten kann, der bei den übrigen Typen gar nicht bekannt ist.

Die hydropneumatische Federung ist weit aus weicher ausgelegt als die Stahlfederung der übrigen Typen und prägt den Charakter dieses Wagens zusammen mit dem sehr hohen Gewicht stärker, als man vielleicht vermuten könnte - auf der Autobahn bei Richtgeschwindigkeit ein Genuss, in flotten Serpentina jedoch gewöhnungsbedürftig.

Die hydropneumatische Federung ist auch der wichtigste 6.9-Prüfpunkt. Das System ist weniger kapriziös als vielfach geunkelt wird, aber wer selbst keine Ahnung davon und auch keinen Spezialisten dafür in Reichweite hat, sollte besser die Finger davon lassen, denn bei einem Defekt ist das Fahrzeug schnell weder fahr-, noch lenkfähig! Die Kontroll-Lampe für die HP-Federung muss nach kurzem Motorlauf verlöschen (Verstellknopf über der Lenksäule ganz hineingeschoben) und das Fahrzeug eben auf dem richtigen Niveau stehen. Verlischt die Lampe nicht und bleibt der Wagen auf zu niedrigem Niveau, so ist zumeist (und im günstigsten Fall) die Hochdruckpumpe nach längerer Standzeit leergelaufen und muss durch Lösen des Hochdruckschlauches vom Druckregleranschluss entlüftet werden. (Achtung! Kann große Sauerei nach sich ziehen!)

Bei ganz gezogenem Verstellknopf muss sich das Fahrzeug zügig etwa vier Zentimeter heben; dabei leuchtet die Kontroll-Lampe (diese Funktion besitzen die US-Versionen übrigens nicht).

Die Federkugeln - fünf an der Zahl - verlieren im Laufe der Jahre an Fülldruck, so dass die Federung verhärtet (was oft fälschlicherweise als „Sportlichkeit“ des 6.9 gedeutet wird) - gegenüber der herkömmlichen Stahlfederung ist die HP-Federung wie schon erwähnt an sich spürbar weicher!

Eine Aussage über den Zustand der Federkugeln kann man ohne spezielle Werkstattmittel allenfalls nach einer Probefahrt machen, wobei man dazu allerdings einige Erfahrung oder zumindest eine direkte Vergleichsmöglichkeit mit einem intakten Fahrzeug benötigt (dabei muss beachtet werden, dass die Dämpfung bei den späten Fahrzeugen zunehmend straffer ausgelegt wurde). Immerhin kann man völlig drucklose Federspeicher beim Wipptest entlarven, denn dann federt das Fahrzeug an der betreffenden Ecke gar nicht mehr (der Abstand der Felge zum Radlauf bleibt bei korrektem Niveau absolut konstant, die Federung erfolgt nur noch über den Reifen - wird so längere Zeit gefahren, zieht dies Folgeschäden an den Höhenreglern nach sich).

Die gesamte Anlage muss natürlich äußerlich dicht sein; hier sind insbesondere die Federbeine, die Hochdruckschläuche von diesen zu den Federkugeln sowie die Höhenregler (vorne rechts im Motorraum, hinten mittig unter dem Fahrzeugboden) zu prüfen.

Wird ein 6.9 bewegt, während die HP-Federung ihr Sollniveau noch nicht erreicht hat (also zu tief liegt), kann es vorkommen, dass die Vorderräder in den Radhäusern und an den Kotflügelkanten streifen; daher sind sowohl Reifen als auch Radhäuser und Kotflügelkanten auf verdächtige Schleifspuren hin zu untersuchen.

Der Motor des 6.9 verfügt über eine Trockensumpfschmierung, wobei der Ölvorrat in einem Behälter im Kotflügel vorne rechts untergebracht ist. Dieser Behälter wird vom rechten Vorderrad mit Wasser, Schmutz und Steinchen beschossen, was Korrosion zur Folge haben kann, und sollte daher auf Öldichtheit hin überprüft werden.

Unter der Frontschürze hat der 6.9 eine schwarze Spoilerlippe, welche den überdimensionalen, nach unten über die Schürze hinausragenden Wasserkühler verdeckt. Diese Spoilerlippe kann bei Feindberührung (hohe Randsteine, Parkplatzbegrenzungspoller o. ä.) Schaden nehmen, ebenso der dahinter liegende Kühler.

4. Wie viel darf so ein Wagen kosten?

Einen verbindlichen Preisspiegel für Young- und Oldtimer dieses Segments kann es nicht

geben, denn die Spanne der verschiedenen Erhaltungszustände ist bei Fahrzeugen dieses Alters einfach viel zu groß für derartige Aussagen. Die bekannte Notenbewertung von 1 bis 5 stellt auch nur ein sehr verallgemeinerndes Hilfsmittel dar, das bei Fällen wie z. B. „neuwertige Innenausstattung in morscher Karosserie“ nicht mehr so einfach angewendet werden kann.

Außerdem hängt der „Wert“ solch eines Fahrzeugs extrem davon ab, ob einem persönlich das Fahrzeug (warum auch immer) zusagt - für ein Objekt, das der eine aufgrund der Farbkombination, Motorisierung oder sonst etwas nicht geschenkt haben wollte, gibt ein anderer vielleicht sein letztes Hemd, weil er genau von dieser Kombination schon immer geträumt hat.

So bildet sich der Preis immer aus Angebot und Nachfrage - eine langfristige Beobachtung des Marktes mit Blick auf die individuellen Vorlieben ist daher unerlässlich.

Etwa zu Beginn des neuen Jahrtausends hat der W 116 die Talsohle des Gebrauchtwagendaseins verlassen und befindet sich im Aufwind sowohl beim Image als auch bei den Preisen.

5. Persönliche Entscheidung

Man sollte sich vor Beginn der Suche im Klaren sein, was man sucht, was man dafür auszugeben imstande ist, wofür das Fahrzeug gedacht ist und welche Kompromisse man einzugehen bereit ist.

Letztendlich sollte gemäß der alten Weisheit „Das bessere Fahrzeug ist der bessere Kauf“ der Zustand entscheiden (siehe auch Kapitel „Zustand“). Dabei ist natürlich zu berücksichtigen, dass überzogene Maßstäbe dazu führen können, dass man seinen Traumwagen nie findet. Gut Ding will bekanntlich Weile haben, und so sollte man unbedingt genügend Geduld bei der Suche aufbringen; etwas Geduld kann auch nicht schaden, um eventuell überzogene Preisforderungen von Verkäufern „auszusitzen“.

Das in der Checkliste auf der letzten Seite unten rechts angeordnete „Stimmungsbarometer“ kann helfen, ein Fahrzeug für sich zu bewerten; das hat nichts mit den bekannten Zustandsnoten zu tun, sondern soll dazu anregen, das eigene Bild vom geprüften Objekt zu überdenken und zu fixieren:





Die Bewertung erfolgt mittels folgender Skala:

- ↑ „muss ich haben“
- ↗ „hätte ich gerne“
- „weiß nicht so recht“
- ↘ „möchte ich nicht wirklich“
- ↓ „indiskutabel“

Wenn die Bewertung im Laufe der vier Zeitstufen

- Erwartungen aufgrund der Vorgespräche vor der Fahrt zur Besichtigung
- erster Eindruck unmittelbar beim ersten Anblick
- Bewertung direkt nach der Besichtigung mit Kenntnis der Detailprüfungen
- Meinung nach einer überschlafenen Nacht nicht wenigstens etwa gleich bleibt oder besser wird, sondern sich womöglich deutlich verschlechtert, dann sollte man die Finger davon lassen.

Interessant wäre dann noch eine fünfte Zeitstufe, bei welcher sich nach Kauf des Fahrzeugs eine Bewertung nach etwa einem Jahr und genauer Kenntnis der Stärken und Schwächen anschließt.

6. Anhang Checkliste

Die letzte Seite der Kaufberatung beinhaltet eine Checkliste, welche als Kopie vor Ort an die wichtigsten Prüfpunkte erinnert, die Ergebnisse speichert und deren Rückseite dazu dienen kann, zusätzliche Bemerkungen zu fixieren, denn erfahrungsgemäß weiß man spätestens nach dem fünften besichtigten Fahrzeug nicht mehr, welche Erinnerung zu welchem Fahrzeug gehört...

Hierbei hat es sich bewährt, beim Besichtigungstermin eine Vielzahl von (Digital-) Fotos zu machen, die es einem zu Hause erlauben, den Wagen nochmals Revue passieren zu lassen und eventuell auf nicht beachtete Details einen Blick zu werfen.

Die einzelnen Prüfpunkte werden nach folgendem Schema bewertet:

+ in Ordnung

„einwandfrei, keine Arbeiten zu erwarten“

o geringe Mängel

„für mich akzeptabler, geringer Handlungsbedarf erkennbar“

- erhebliche Mängel

„für mich noch akzeptabler, jedoch schon großer Handlungsbedarf“

x nicht akzeptabel

„für mich zu großer oder unüberschaubarer Handlungsbedarf“

? nicht bekannt

keine Probefahrt gemacht, keine Hebebühne vorhanden...

Diese Abstufung ist relativ zu den Vorstellungen des jeweiligen Interessenten zu sehen, also nicht unbedingt auf andere übertragbar! Eine absolute Bewertung ist generell nicht möglich, denn was der eine als behebbaren Mangel ansieht, empfindet ein anderer schon als keinesfalls akzeptabel. Dies hängt u. a. vom Geldbeutel, von den handwerklichen Fähigkeiten, von der Lust und Zeit zum Schrauben und auch davon ab, ob man ein Fahrzeug sucht, mit dem man sofort in die Saison starten kann - dann können schon relativ geringe Mängel das Objekt uninteressant machen.

Die Punkte „Tachostand glaubhaft“ und „Historie bekannt“ sollen weniger zur Bewertung des Fahrzeugs dienen, sondern vielmehr daran erinnern, während der Besichtigung den Tachostand auf Plausibilität zu prüfen und die Historie zu erfragen.

Ernsthaft bewertet sollte schon ein „x“ genügen, um von einem Kauf abzusehen. Der aus den „o“ und „-“ resultierende Gesamt-Instandsetzungsaufwand muss geschätzt und sowohl der finanzielle Aufwand im Verhältnis zum Kaufpreis als auch die zu investierende Zeit mit Blick auf die eigenen Möglichkeiten bewertet werden. Hat man mehrere Großbaustellen („-“) zu erwarten, so kann es sein, dass man die Lust an dem Fahrzeug verliert, noch bevor man die erste

Saison damit fahren konnte. Aber auch Kleinigkeiten („o“) können viel Arbeit und Kosten verursachen (zur Erinnerung: sieben verschiedene Holzausführungen, über zwanzig Teppichvarianten...).

Um böse Überraschungen zu vermeiden, sollten möglichst wenige „?“ vorhanden sein, denn hinter jedem „?“ kann schlimmstenfalls ein „x“ verborgen sein...

Als „Werkzeug“ für die Besichtigungen sollte man stets mitführen:

- Schreibzeug mit fester Schreibunterlage und Checkliste
- Fotoapparat
- starke Taschenlampe zum Ausleuchten dunkler Ecken
- Schraubenzieher mit nicht zu leichtem Griff zum Abklopfen der Hohlräume (sieht nicht so wild aus wie ein Hammer und kann bei duldsamen Verkäufern auch zum Aufstochern von Rostlöchern verwendet werden)
- Overall o. ä., um sich auch unters Fahrzeug begeben zu können

7. Schlusswort

Eine verwohnte S-Klasse macht keinen Spaß, dafür ist der Anspruch an Fahrzeuge dieser „Hierarchiestufe“ einfach zu hoch, es muss aber auch kein Fahrzeug im Jahreswagenzustand sein, um das Erlebnis S-Klasse genießen zu können - hierfür genügt prinzipiell auch ein ehrlich gut erhaltenes Fahrzeug aus dem oberen Mittelfeld. Solche Fahrzeuge lassen sich durchaus zu zahlbaren Tarifen finden, sofern man etwas Geduld aufbringt; außerdem hat ein solches Fahrzeug einem Spitzenexemplar voraus, dass man sich damit auch bei bewölktem Wetter auf die Straße traut...

Je flexibler man bei den Erwartungen an Typ, Farbkombination und Ausstattung ist, desto besser kann man sich auf den Zustand konzentrieren, und der ist langfristig betrachtet entscheidend.

heinrich heller

Checkliste Baureihe 116

Datum ____ Verkäufers _____

Telefon _____ Ort _____

Typ _____ EZ ____ Preis _____ ☐ VB / ☐ fest

Lackierung _____ Polsterung _____

Tachostand _____ TÜV __/__ ☐ H-Gutachten vorh. ☐ Vollgutachten erf.

Sonderausstattungen _____

Nichtoriginale Veränderungen _____

Karosserie	+	o	-	x	?	Fahrwerk	+	o	-	x	?
Stoßstangenquerträger	☐	☐	☐	☐	☐	Lenkspiel	☐	☐	☐	☐	☐
Frontschürze	☐	☐	☐	☐	☐	Geradeauslauf	☐	☐	☐	☐	☐
Stehblech links/rechts	☐	☐	☐	☐	☐	Bremsen hinten heiß?	☐	☐	☐	☐	☐
Taschen Motorraum	☐	☐	☐	☐	☐	Fahreindruck Probefahrt	☐	☐	☐	☐	☐
Ablauf Sicherungskasten	☐	☐	☐	☐	☐	Elektrik/Sonstiges	+	o	-	x	?
Ausbuchtungen Q.-Lenker	☐	☐	☐	☐	☐	Blinkerrastung Kombisch.	☐	☐	☐	☐	☐
Außenschweller	☐	☐	☐	☐	☐	Wischergestänge spielfrei	☐	☐	☐	☐	☐
Innenschweller	☐	☐	☐	☐	☐	Test Heizung&Klima/-aut.	☐	☐	☐	☐	☐
Innenraum trocken	☐	☐	☐	☐	☐	Zentralverriegelung	☐	☐	☐	☐	☐
Bananen Hinterachse	☐	☐	☐	☐	☐	Radio original	☐	☐	☐	☐	☐
Radläufe hinten	☐	☐	☐	☐	☐	Tachostand glaubhaft	☐	☐	☐	☐	☐
Taschen l/r im Kofferraum	☐	☐	☐	☐	☐	Historie bekannt	☐	☐	☐	☐	☐
Kofferraum trocken	☐	☐	☐	☐	☐	450 SEL 6.9	+	o	-	x	?
Schiebedach rostfrei	☐	☐	☐	☐	☐	Fahrzeugniveau	☐	☐	☐	☐	☐
Türen rostfrei	☐	☐	☐	☐	☐	erhöhtes Niveau (2.Raste)	☐	☐	☐	☐	☐
Stoßstangen rostfrei	☐	☐	☐	☐	☐	Federhärte Probefahrt	☐	☐	☐	☐	☐
Frontscheibe klar	☐	☐	☐	☐	☐	Federhärte Wipptest	☐	☐	☐	☐	☐
Fensterheber	☐	☐	☐	☐	☐	Schleifspuren Radhäuser?	☐	☐	☐	☐	☐
Türfangbänder	☐	☐	☐	☐	☐	Ölbehälter dicht	☐	☐	☐	☐	☐
Spaltmaße&Fluchten	☐	☐	☐	☐	☐	Frontschürze	☐	☐	☐	☐	☐
Lackierung&Chromteile	☐	☐	☐	☐	☐						
Innenraum	+	o	-	x	?						
Erhaltungszustand	☐	☐	☐	☐	☐	Stimmungsbarometer					
keine Einbauten	☐	☐	☐	☐	☐	Erwartungen vor der Besichtigung	☐	☐	☐	☐	☐
Scheuerstelle Fahrerlehne	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Armaturen Brett rissig?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Antrieb	+	o	-	x	?	erster Eindruck bei der Besichtigung	☐	☐	☐	☐	☐
Kalt/Warmstart	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
kein Blaurauch	☐	☐	☐	☐	☐	Meinung direkt nach der Besichtigung	☐	☐	☐	☐	☐
Autom.getr. - Schaltungen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Autom.getr. - Dichtheit	☐	☐	☐	☐	☐	Meinung nach überschlafener Nacht	☐	☐	☐	☐	☐
Brummen Kardanwelle?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Benzingeruch?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Eindruck Probefahrt	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐



vdh

www.mercedesclubs.de

Kaufberatung

Kaufberatung **W 116**



vdh

www.mercedesclubs.de

Ein Schiff wird kommen...

„... und es bringt mir den Einen“, weissagte in meiner frühesten Jugend Mireille Mathieu (oder war es Nana Mouscouri?). Wenn hier auch meine Erinnerung etwas schwächelt, so weiß ich doch genau, dass unser Haus- und Hoflieferant 1972 den Einen brachte, der es wahrhaft verdient mit „Schiff“ tituiert zu werden, den W116! Das Siebziger-Jahre Brutal-Design liegt mittlerweile wieder voll im Trend und durch die in jüngster Zeit explodierten Unterhaltskosten für Altfahrzeuge, sind die Preise der Dinosaurier noch niedrig, nur absolute Sammlerstücke sind inzwischen teuer. ABER wie bei keinem zweiten Mercedes Typ (von den SL / SLC-Modellen einmal abgesehen) ist eine Vielzahl der Fahrzeuge in einem hoffnungslosen Zustand! Warum? Wer sich seinen extrafreien 200er / 8 mühsam ersparte und als Wertgegenstand betrachtete, der hat ihn für uns konserviert. Aber je größer ein Wagen ist, desto häufiger wird er als Geschäftswagen und Gebrauchsgegenstand abgenutzt. Nachdem die 116er in der Tat ziemlich groß sind, leuchtet ein, dass die meisten eine harte Jugend hatten.



GRÖSSENORDNUNG

BASISARBEIT

280 S W116.020, September 1972 bis Juli 1980, Motor M110.922, Solex 4A1 Vergaser, 2746 ccm, 160 PS (ab 1976: 156 PS), 190 km/h, Stückzahl: 122.848. Außer, dass von diesem Modell ein spürbar größerer Teil gut erhalten ist, als von den noch größeren Schiffen, bietet dieser leicht untermotorisierte Wagen keine speziellen Vorteile. Wer nicht gerade begeisterter Vergaserfan ist, sollte zum nächstgrößeren Modell greifen.

280 SE W116.024, September 1972 bis Juli 1980, Motor M110.983, elektronische Einspritzung (Bosch D-Jetronic) bzw. ab Fahrgestellnummer 68.052 bzw. Juni 1976 M110.985, mechanische Einspritzung (Bosch K-Jetronic), 2746 ccm, 185 PS bzw. ab K-Jet 177 PS und ab Fahrgestellnummer 113.919 bzw. April 1978 wieder 185 PS, 200 km/h, Stückzahl: 150.593. Hier gibt es mehr Leistung fürs gleiche Geld, denn die braven Einspritzer verbrauchen eher weniger als die Vergaser. Ein 280 SE ist die vernünftigste Art 116er zu fahren.

280 SEL W116.025, Januar 1974 bis Mai 1980, Stückzahl: 7.032, (technische Daten siehe SE). Das selbe in lang; die 10 cm kommen dabei dem Fond zugute.



RAUCHZEICHEN

300 SD turbo W116.120, Mai 1978 bis Juli 1980, Motor OM617.950, mechanische Einspritzung (Bosch 5-Stempel-Pumpe), 2998 ccm, 115 PS, 165 km/h, Stückzahl: 28.634. Ein Diesel in der Oberklasse, der erste Turbodiesel, ... er war seiner Zeit einfach meilenweit voraus und genau diese Meilen sind heute unser Problem, denn das Superding (das trotz aller Tricks doch reichlich lahm ist) gab es nur in Amiland! Reimporte sind äußerst selten (und deshalb hier nicht näher behandelt).

V8 HAT DIE MACHT

W116.028, August 1972 bis September 1980, Motor M116.983, elektronische Einspritzung (Bosch D-Jetronic) bzw. ab Fahrgestellnummer 33.059 bzw. März 1976 M116.985, mechanische Einspritzung (Bosch K-Jetronic), 3499 ccm, 200 PS bzw. ab K-Jet 195 PS und ab Fahrgestellnummer 44.654 bzw. Januar 1978 205 PS, 205 km/h, Stückzahl: 51.100. Der kleine V8 kommt mit der überwiegend eingebauten Automatic etwas zäh aus dem Käse, mit Schaltgetriebe hingegen zeigt er unkultiviert seine brutale Seite. Dieses Modell verbindet kultiges V8-Gebrubbel mit einigermaßen vertretbaren Unterhaltskosten.

350 SEL W116.029, November 1973 bis Juni 1980, Stückzahl: 4.266, (technische Daten siehe SE). Wiederum das selbe in lang, in diesem Fall allerdings relativ selten.

vdh

VIERFUZZZICH

450 SE W116.032, Dezember 1972 bis April 1980, Motor M117.983, elektronische Einspritzung (Bosch D-Jetronic) bzw. ab Fahrgestellnummer 45.339 bzw. November 1975 M117.986, mechanische Einspritzung (Bosch K-Jetronic), 4520 ccm, 225 PS bzw. ab K-Jet 217 PS und ab Fahrgestellnummer 76.606 bzw. August 1978 wieder 225 PS, 210 km/h. Stückzahl: 41.604. Wenn da nicht das kleine Problem mit dem großen Verbrauch wäre, dann müßte man diesen V8 als Idealmotorisierung für den 116er bezeichnen. Er zieht anstrengungsfrei aus dem Drehzahlkeller durch und selbst bei voller Beschleunigung taucht das Wagenheck durch eine geniale Anfahrmomentabstützung (Koppelachse) nicht ein.

450 SEL W116.033, Dezember 1972 bis Juni 1980, Stückzahl: 59.578, (technische Daten siehe SE). Nicht ganz das selbe in lang, denn hier gab es Velourspolster, Fensterheber 4fach, Gepäcknetze, heizbare Heckscheibe und Zentralverriegelung serienmäßig.



DICKMANN

450 SEL 6.9 W116.036, Mai 1975 bis Mai 1980, Motor M 100.985, mechanische Einspritzung (Bosch K-Jetronic), 6834 ccm, 286 PS, 225 km/h, Stückzahl: 7.380. Ohne äußerlich besonders aufzufallen, bewegt man mit dem 6.9-er ein absolutes Spitzenfahrzeug, das das Machbare seiner Zeit repräsentiert. Die größte Besonderheit ist das hydropneumatische Fahrwerk, das Komfort, Sicherheit und Sportlichkeit in bis dahin nicht gekannter Weise verbindet. Die Triebfeder des Ganzen ist der leicht vergrößerte Motor des 600ers, der in der neuen Verpackung zwar nicht mehr die Brutalität des alten 6.3-ers an den Tag legt, die Prospektenschreiber aber trotzdem nachvollziehbar dazu veranlasste, zu erwähnen, dass Autobahnsteigungen nicht mehr wahrgenommen würden, man würde sie lediglich sehen! Dabei wird es fast schon Nebensache, daß die wesentlichen Sonderausstattungen serienmäßig sind (zusätzlich zum normalen 450 SEL auch noch Klimaanlage, Armlehne vorn, Drehzahlmesser, Tempomat und Scheinwerfer Wisch-Wasch).

Viel Blech - Viel Rost Treffer? Versenkt?

Oberflächlich betrachtet scheint es nur ganz gute und ganz schlechte 116er zu geben. Die offensichtlich

schlechten sollen hier nicht unser Problem sein. Man kauft sie gelegentlich (oder läßt sie sich schenken), um auf dem Schlachtwege seine Sonderausstattungen zu komplettieren und etwas Chrom und Technik auf Halde zu legen. Die gutaussiehenden sind Thema der folgenden Zeilen. Weil so eine S-Klasse lange Jahre ein hochpreisiger Nobelwagen war, mit dem man stets standesgemäß vorfahren wollte, sind die meisten X-mal gespachtelt und lackiert und über den geflickelten Unterboden legt sich ein schwarzbrauner Mantel des Schweigens aus dem Hause Teroson. Auch kapitale Unfallschäden wurden seinerzeit wieder hingebogen.

Schwere Heckschäden hinterlassen neben eindrucksvollen Spuren im Kofferraum gelegentlich einen „Hängehintern“. Frontschäden erkennt man an mangelhaften Passungen des Vorderwagens; Hauben- und Kotflüglecken müssen aus einem Guss sein. Eine schlechte Stoßstangenpassung deutet auf einen angeknickten Rahmen. Kritisch sind insbesondere „Treffer“ auf die Diagonale, nach denen der Vorderwagen sich seitlich verschiebt, da es aber keine

rautenförmigen Motorhauben gibt, läßt sich dieser Schaden leicht diagnostizieren. Bis bei einem Frontschaden die Aufhängungspunkte der Vorderachse in Mitleidenschaft gezogen werden, ist auch ein derartig großer Schaden an der Peripherie entstanden, daß man eine entsprechende Reparatur nicht übersehen kann



**Bild oben: Totalverlust der
Vorderachsaufhängung
Bild unten: Kofferraumboden
mit Unfallknick**



(Austausch des halben oder ganzen Vorderwagens). Im Zweifel kauft man solche Autos besser nicht. Weitere Gründe einen Wagen nicht zu kaufen sind Lenkgetriebe- oder Vorderachsausreißer. Während eine zweite Person die servounterstützte Lenkung gegen die Anschläge dreht beobachtet man mit großer Vorsicht (Finger weg, sonst Finger weg!) ob das Lenkgetriebe da bleibt, wo es hingehört. Insbesondere bei dickbereiften Fahrzeugen leidet der Rahmen.

Die seinerzeit neuartige und etwas unübersichtliche Vorderachskonstruktion reißt bei massiver Überbeanspruchung und Schwächung durch Rost aus der Stirnwand. Hier verläuft der Querstabilisator, der gleichzeitig die Funktion eines geschobenen Längslenkers, bzw. in Verbindung mit dem oberen Querlenker, die Funktion eines Schräglenkers übernimmt (nicht ablenken lassen!). Die in der Höhe der Radkastenstehwände befindlichen Befestigungspunkte sollten also - obwohl der Schaden relativ selten ist - akribisch abgeleuchtet werden.



Bild oben: „Schiefes Grinsen“ Unfall oder schlampige Rostreparatur?

**Bild unten: „Versteckter Riss der Vorderachsaufhängung“
(gleiches Auto wie Seite 5 oben, nur vor dem Zerlegen!)**



Der ganz normale Rost ...

... verhält sich nicht anders als bei sonstigen selbsttragenden Karosserien. Zuerst sind die Schwellerspitzen vorn und hinten befallen. In den Ausläufern bleibt feuchter Schmutz liegen, und los geht's. Auch die Übergänge der Kotflügel bzw. Seitenteile zum Schweller sind ein klassischer Schwachpunkt. Die Durchführung der Wagenheberaufnahmen durch den Außenschweller ist mit einer hübschen ovalen Platte umschweißt; so weiß der Rost wenigstens wo er hin muß.

Es ist extrem aufwendig einen Einstieg originalgetreu zu ersetzen, weil er im Werk vor den Seitenteilen und Säulen eingeschweißt wurde. Der Verdacht, daß der Wagen schon repariert wurde, bestätigt sich also, wenn die Überlappung von B-Säule und Seitenteil nicht mehr erkennbar ist. „Reparatur“ bedeutet dabei nichts Erfreuliches, denn die allermeisten Werkstätten arbeiten nicht Oldtimer-/Restaurationsgerecht! Der Unterboden und die Radkästen sind ab Werk mit in Wagenfarbe lackiertem Steinschlagschutz überzogen und die Schweller unterhalb der Zierleiste Mattschwarz lackiert (Topfahrzeuge haben in den Radkästen einen dazu passenden Sprühnebelschatten).



Bild oben: Meistens mehr Rost- als Wagenheberaufnahme
Bild links: Beim 116 überlappt der Radlauf den mattschwarz lackierten Schweller

Ganz typischen Mercedes-Rost finden wir am Übergang der hinteren Radkästen zum Rahmenbogen über der Hinterachse. Besonders wenn hier schon übergeschweißt wurde ist Vorsicht angeraten, weil sich der Hohlraum dann schnell mit Rostbröseln füllt und letztendlich atomisiert. Auch die hinteren Ausläufer des Rahmenbogens sind auf Höhe der Stabilisatorbefestigung häufig zerknirscht.

So wird das Radkastenende nicht zum dicken Ende

Die hinteren Radläufe werden gern mit Überziehbölen entwertet; der Radlauf falz darf nur aus zwei Bölen bestehen. Man sollte kein Fahrzeug mit sichtbar reparierten Radläufen kaufen; eine fachgerechte Restauration ist dann häufig nur noch mit einem extrem teuren Austausch des gesamten Seitenteils machbar.

Probleme an den hinteren Endspitzen stehen meist in unmittelbarem Zusammenhang mit vom Kofferraum aus sichtbaren Rostpfützen. Ein Blick in die Reserveradmulde kann ebenfalls nicht schaden, man erspart sich so den Verlust der Abschleppöse beim nächsten Hilfeinsatz. Auch die vorderen Radkästen sind alles andere als problemfrei. Neben dem normalen Befall aller Kanten gammelt die Oberkante dann, wenn ein unter Zeitdruck (z.B. MB-Arbeitswerte) montierter Vorderkotflügel nicht ausreichend abgedichtet wurde. Problematisch sind auch die Schmutzdecke unter dem Bremskraftverstärker und um den Sicherungskasten, das Transistorzündgerät und die Haubenfederbügel. Schlimmer als eine beginnende Unterrostung ist auch hier wieder eine mangelhafte Flickreparatur. Insbesondere bei V8-Fahrzeugen rosten die Streben der oberen Querlenker auf Höhe des Auspuffkrümmers.



Bild links:
Radkasten mal anders:
Allein der Radlauf wird
schon teuer genug, die
Radkastenunter-kante (Pfeil)
kann uferlos werden)

Macht auf die Tür

Rostige Anbauteile sind zwar kein absoluter Hinderungsgrund einen Wagen zu kaufen, ihr Ersatz kann aber ganz schön ins Geld gehen!

Ebenso augenfällig wie reparaturfeindlich sind Dachschäden, die im Bereich des Schiebedachs (auf das man aber nicht verzichten sollte) und am Ansatz der A-Säulenleiste zur Regenleiste zu finden sind.

Die eigentlichen Wasserabläufe des Schiebedaches sind glücklicherweise so gestaltet, daß sie keine Probleme bereiten.

Wenn wir bis hierhin mit der Qualität des Grundkörpers zufrieden sind, dürfen wir über den Zustand der Anbauteile (und später der Technik und des schmückenden Beiwerks) den Preis bilden. Die Vorderkotflügel rosten um die Blinker und in den vorderen unteren Ecken. Die Motorhauben sind äußerst haltbar und die Heckdeckel stellen nur die Quittungen für feuchte Kofferräume aus. Die Türen hingegen wecken den Verdacht einer mutwilligen „Roststiftung“, denn sie gammeln von allen Seiten gleichzeitig. Neben den klassischen Unterkanten wuchert es auch unter den unteren Fensterleisten heraus. Die Schiebedachdeckel älterer Mercedes-Modelle sind schlichtweg eine Fehlkonstruktion was die Rostbeständigkeit angeht.

Maschinerie für die Ewigkeit

Die Technik der letzten Dinosaurier ist erfreulich haltbar, die Motoren erreichen Laufleistungen bis zu 400.000 km! Falsche Tachostände sind allerdings, ob vorsätzlich oder fahrlässig sei dahin gestellt, ein typisches S-Klasse-Leiden (Symptome siehe Innenausstattung). Entscheidend für die Lebensdauer ist der Fahrer, der gnadenlose Vollgasfahrten vermeidet und regelmäßig gute Kundendienste durchführen läßt. Der Motor sollte innerlich frei von Ablagerungen sein (in den Einfülldeckel hineinleuchten) und einen Warm-Leerlauf-Öldruck von mindestens 1,5 bar haben. Zur Prüfung des Ölverbrauches dreht man den gut warmgefahrenen Motor im 3. Gang bzw. in Position S zu ca. 90 % aus, geht einige Sekunden vom Gas und tritt das Pedal erneut zu Boden. Bei diesem grausamen aber wahrheitsfindenden Test beobachtet man nicht nur den übrigen Verkehr sehr genau, sondern auch ob eine unzumutbare Qualmwolke entsteht!

Die Einspritzanlagen sind gutmütig, lediglich die ältere D-Jetronic zeigt gelegentlich undichte Kraftstoffleitungen (gefährlich, aber billig zu reparieren) sowie Wackelkontakte und Leerlaufsägen, was jeweils eine langwierige Fehlersuche nach sich zieht. Auch einen nicht einwandfrei laufenden Vergasermotor kann heutzutage kaum noch jemand einstellen.

Wenn das Ventil den Kolben trifft, ist das mehr ein Unglücksfall, die Motoren sind grundsätzlich haltbar

Im soliden Automatic-Getriebe sollten wir nur feinstes sauberes Öl finden (Meßstab). Der Motor darf während der Schaltvorgänge nicht aufheulen. Die Schaltgetriebe sind nicht gerade übermäßig haltbar. Besonders die 5-Gang-Boxen, die



es für die Sechszylinder auf Sonderwunsch gab und das in weiten Teilen baugleiche 350er Schaltgetriebe (4-Gang) sind häufig schon nach 30.000 bis 80.000 km überholungsbedürftig! (astronomische Ersatzteilpreise!) Die Lenkgetriebe sind nur begrenzt nachstellbar; zuviel Spiel darf uns also Sorgen machen. Mercedes-Benz-Differentiale sind „serienmäßig“ verölt und erst bei lautstarkem Lastwechsel-Sing-Sang beanstandungswürdig. Teuer sind Schäden an den Manschetten der Antriebswellen und auch die monströse Auspuffanlage strapaziert das Budget.

Altersschwache Gummis können auch gefährlich werden, wie diese Hardyscheibe!

Die komfortbetonte Serien-Bereifung der 116er ist relativ teuer (Achtzylinder: Ab 200.- bis 800.- DM Stückpreis). Breiträder (7X15) neueren Datums sind eine günstigere Alternative. Das ist

grundsätzlich gar nicht so verkehrt, nur übertreiben darf man es nicht, denn Monsterreifen können auch schaden. Die Radkästen schlucken problemlos 225er auf 8X16 vorn und 245er auf 9X16 hinten, doch die Fahrwerkskräfte erhöhen sich vor dabei erheblich. Auch wenn dem Dicken die Dicken ausnehmend gut stehen, sollte man sich also nicht blenden lassen und besonders bei diesen Fahrzeugen die Radaufhängungen sehr genau prüfen (Grube/Hebebühne).



Salonwagen

Die Inneneinrichtung des Luxusdampfers bietet eine unerhörte Vielfalt, was für uns ein Grund zur Sorge ist, denn die Teile sind a) nicht billig und b) nicht unbegrenzt lieferbar. Gebraucht-Ersatzbeschaffung für ein defektes Teil ist ebenfalls nicht einfach, weil es X-Versionen gibt. Nehmen wir zum Beispiel einmal eine Türverkleidung hinten: Da wäre zunächst die seltene Standardausführung mit geradem Fensterabschluß, dann die gehobene Ausführung mit einer gewölbten Fensterumkleidung, lange und kurze Ausführung, zwei verschiedene Stoffmuster, Kunstleder oder Velours als Einlage und das ganze mit kleinen Kurbellöchern oder großen Ausschnitten für Fensterheberschalter ... "viel Spaß".

Türverkleidung in gehobener Ausführung, die 1975 für den 280er satte 405.15 DM Aufpreis kostete

Apropos Ausschnitte, die hinteren Boxen sind kleine runde "Ablaufsiebe" und die vorderen sind in die Instrumententafel unten oder später oben integriert. Finden sich überall im Auto verstreut Attentate eines Stichsäge-meisters sollte man den Flurschaden nicht unterschätzen! Wer die 70er Jahre-Welle nicht mitbekommen hat oder gar schon wieder für überholt



Hier haben 53.000 km ihre Spuren hinterlassen, nämlich gar keine!

Tachostand von 100.000 km (vgl. oben) sollten Polster und Teppiche neuwertig aussehen. Bei 150.000 km dürfen dann erste Spuren zu sehen sein (insbesondere Velour). Steht der Tageskilometerzähler auf 000 ist möglicherweise der ganze

Mechanismus schon vor Jahren ausgefallen, auch wurden manche Autos schon in früher Jugend "kilometerbereinigt". Mit etwas Übung kann man den echten Tachostand auch an Lenkrad und Wählhebel ablesen, die 150.000 km ohne Glanzspuren überstehen. Aber Vorsicht vor allzu vorschnellen Anschuldigungen, rauhändige Gesellen, können ziemlich rauh reagieren!

Auch Scheinwerfer, Frontscheibe und Kühlermaske erzählen viel über die tatsächlichen Kilometer. Die Stoßstangen liefern dazu nachträglich den Wetterbericht, denn sie rosten wunderbar unter dem Gummibelag. Die übrigen Chromteile erzählen von Dingen, die sich hinter verschlossenen Türen (einer Lackierkabine) abgespielt haben mögen, und sind häufig entweder vom Schwing-schleifer gestreift oder beim Ausbau verdellt worden.

Die gleichen Wetterbedingungen, die diese Stoßstange zerstörten, dürften auch dem Rest des Wagens zugesetzt haben!



hält und deshalb damit liebäugelt die im Kaufobjekt installierte moosgrüne Grausamkeit bei Gelegenheit komplett gegen etwas angenehmeres auszutauschen, wird bei einem genaueren Blick in den Wagen feststellen, das sogar Sonnenblenden, Dachhaltgriffe, in Härtefällen (späte Baujahre) sogar das Armaturenbrett in Ausstattungsfarbe glänzen; ein Umbau ist also ein gutes Stück Arbeit und irgendein Teil fehlt immer (hat noch jemand ein paar Kleinteile im seltenen Knallrot für mich?). Ein Trost ist die hohe Lebensdauer der verwendeten Materialien. Einzig blaue Instrumententafeln und Türverkleidungen (gehobene) leiden in Autos ohne Colorverglasung überdurchschnittlich. Bei einem echten

Unverbindliche Preisempfehlung

Der Markt ist immer noch uneinheitlich. Es gibt immer noch Besitzer, die angesichts von Steuerüberhöhungen und Benzinpreisphantastereien die Nerven verlieren und ihr Auto auf den Markt zu werfen. Das mitleidige Lächeln, dass sie beim Gebrauchtwagenhändler ernten, führt fallweise zu sehr günstigen Preisen. Es ist aber auch keine Schande, angemessen hohe Preise zu zahlen, denn schließlich ist es nicht einfach überhaupt ein akzeptables Fahrzeug zu finden. Wir hatten uns schon am Anfang dieser Kaufberatung darauf geeinigt, daß wir uns angeranzte Exemplare nur zum Schlachtpreis kaufen, also konzentrieren wir die Preisempfehlungen auf das erstrebenswerte nahezu makellose 100.000 km Auto mit schöner Ausstattung und einigem Spielwert. Für solche Wunschwagen sind ca. 7.000.-DM (3.500.- Euro) für Sechszylinder und 13.000.-DM (6.500.-EUR) für lange 450er angemessen (der 350er liegt irgendwo dazwischen). Der 6.9er ist im angestrebten Zustand für 25.000.-DM (12.500.- EURO) zu haben. (Mit nachgerüstetem G-Kat ist ein Aufpreis von 1.000.- bis 2.000.-DM (bis 1.000.- EUR) realistisch.) Wo wir bei Aufpreisen sind, Sonderausstattungen machen einen 116 natürlich erst richtig schön. Sicher könnte man für Lederausstattung oder Klimaanlage jeweils rund 1000.-DM (500.-EUR) ansetzen, doch entscheidend ist wieder einmal das "künstlerische Gesamtkonzept"; manche "Nacktschnecke" findet kaum einen Interessenten. Eine Anhängerkupplung (die auf harten Einsatz deutet) ist für viele ein Grund ein Auto nicht zu kaufen, eine Klimatisierungsautomatic ist im übrigen "zwei Gründe" ein Auto nicht zu kaufen, sie ist extrem anfällig und eine fachgerechte Reparatur kann mühelos 5.000.-DM (2.500.-EUR) übersteigen.

michael rohde



Hier ist alles Gold was glänzt, auch der schon fünfstellige Preis



Nicht blenden lassen!

vdh

www.mercedesclubs.de