

VORWORT ODER VORWARNUNG??

Der Kauf eines Liebhaberstückes ist keine einfache Angelegenheit. Einerseits muß einem das neue Spielzeug rein gefühlsmäßig 100%-ig gefallen, sonst wird man damit auf die Dauer nicht glücklich, andererseits können solche Summen im Spiel sein, daß man sehr nüchtern und berechnend an die Sache herangehen muß. Man sollte also vor der Tat einige Vorentscheidungen treffen.

Bevor man nun aber den knallharten Kunden mimt ist es notwendig sich mit der Materie zu beschäftigen und auch das Angebot und den Verkäufer vorab richtig einzuschätzen. Mit brutaler Kritik und materialmordenden Prüfmethode sollte man sich grundsätzlich zurückhalten, wenn man ein offensichtlich ehrliches Angebot vor sich hat (gut und teuer wie schlecht aber billig). Besonderer Schonung bedürfen ältere Herrschaften und deren Fahrzeuge. Höchstens wenn irgendein Schnösel seinen Schrott versilbern möchte, darf man etwas deutlicher zeigen, daß man nicht von gestern ist!

Zum Thema

Die **Alte S-Klasse** orientierte sich zwar in der Bodengruppe noch stark an der "Flosse", bot aber erstmals eine eigene Karosserieform für die gehobenen Modelle.



Diese Position besetzte sie von 1965 bis 1967 gegenüber den weitergebauten kleinen Flossen (200 D bis 230 S) und von 1968 bis 1972 gegenüber den völlig neu entwickelten /8ern (200 D /8 bis 280 E /8).



*Welcher Typ
passt zu mir?*

Entsprechend dieser Konkurrenz aus eigenem Hause kann man auch die Baureihe 108/109 in zwei Serien einteilen, die sich in erster Linie durch die Motorisierung und die Innenausstattung unterscheiden. Eventuell könnte man auch von vier Serien sprechen, aber wir wollen den Überblick nicht vollständig verlieren.

250 - 280 - 300 Modellkunde

Auf den ersten Blick wirken diese drei möglichen Modellbezeichnungen sehr übersichtlich. Ein zweiter Blick zeigt ein heillooses Durcheinander von allein 5 verschiedenen Motoren beim 300er. Wir werden uns also ganz vorsichtig an die Materie heranzuwagen.

DIE NORMALEN

250 S **W 108.012**, Juli 65 bis März 69, Basismodell der Baureihe; Motor M108.920, alter 6-Zylindermotor mit paarweiser Zylinderanordnung auf 2,5 Liter aufgebohrt und mit 7 Kurbelwellenlagern ausgerüstet, zwei Register-Fallstrom-vergaser, 130 PS

250 SE **W 108.014**, August 65 bis Januar 68, Motor M129.980, wie 250 S aber mit mechanischer 6-Stempelpumpen-Einspritzung, 150 PS, verhältnismäßig teuer

300 SE(b) **W 108.015**, August 65 bis Dezember 67, Karosserie und Fahrwerk wie 250 (Stahlfederung), Motor M189.989, Leichtmetalltriebwerk mit mechanischer Einspritzung, Erbstück aus Edelflosse, 170 PS, unverhältnismäßig teuer

280 S **W 108.016**, November 67 bis September 72, Basismodell der zweiten Serie (250 S bis 03.69 weitergebaut), Motor M130.920, neuer 2,8 Liter Motor mit gleichmäßigen Zylinderabständen, zwei Register-Fallstromvergaser, 140 PS

280 SE **W 108.018**, November 67 bis September 72, Motor M130.980, wie 280 S aber mit mechanischer Einspritzung, 160 PS

280 SE 3.5 **W 108.057**, März 71 bis August 72, verspätet eingeführte "Sparversion" des großen 3.5 (s.u.) mit dem bereits 1969 vorgestellten Achtzylinder, Motor M116.980, 3,5 Liter V8 mit elektronischer Einspritzung



MAXIVERSION 10 cm länger

300 SEL **W 109.015**, März 66 bis Dezember 67, Motor M189.988 wie 300 SE aber langer Radstand, Luftfederung und vergleichsweise noble Ausstattung (Velour, ZV, EFH), 170 PS

300 SEL **W 109.016**, Dezember 67 bis Januar 70, wie 109.015 aber mit "getuntem" 280 SE Motor M130.981, 170 PS (wie im 280 SL Pagode)

280 SEL **W 108.019**, Januar 68 bis März 71, Spar-Langversion ohne technische oder Ausstattungs-Unterschiede zum 280 SE, Motor M130.984, 160 PS

300 SEL 3.5 **W 108.056**, September 69 bis September 72, Luxusausstattung und Luftfederung wie 300 SEL-6-Zylinder aber adäquater V8-Motor mit elektronischer Benzineinspritzung M116.981, 200 PS

280 SEL 3.5 **W108.058**, März 71 bis August 72, stahlgefederte "Sparversion" auf höherem Niveau (lang und leistungsstark) es wurden nur 951 Exemplare von dieser Version gefertigt, M116.990, 200 PS.





DER "ÜBERFLIEGER"

300 SEL 6.3 - W 109.018.

Dezember 67 bis September 72, Langradstand, Luftfederung und Luxusausstattung wie die übrigen 300 SEL aber 6,3 Liter Achtzylindermotor M100.981 vom 600er mit mechanischer Achtstempelpeleinspritzpumpe, 250 PS und vor allem 51 mkg Drehmoment bei 2800 U/min. Mit 6,5 Sekunden von Null auf Hundert distanzierte diese rasende Barockkirche selbst den schnellsten Serien-Porsche!

DIE VERBANNTEN VERWANDTEN

280 SE 4.5, 280 SEL 4.5, 300 SEL 4.5

ungefähr zeitgleich mit den 3.5ern wurden für den amerikanischen Markt durch eine andere Kurbelwelle HUB-Raum-vergrößerte 8-Zylinder gebaut, die aber durch zweifelhafte Abgasentgiftungsmaßnahmen eher leistungsschwächer waren als ihre europäischen Kollegen. Um die deutsche Gerüchteküche ruhig zu halten wurden Amerika-Fahrzeuge, die im Rahmen eines Europaulaubs von ihren Eigentümern im Werk abgeholt wurden, mit der Beschriftung 3.5 geliefert und erst beim Kundendienst in den USA auf 4.5 umgestellt.





**KAUF
RAUSCH**

MODELL- BERATUNG

Für einen gepflegten Sonntagsausflug sind die 6-Zylinder völlig ausreichend. Ein Vergasermotorenmodell ist gegenüber einem Einspritzer nicht wie beim /8 unbedingt die schlechtere Wahl, weil die Reparatur oder der Austausch der mechanischen Pumpe extreme Kosten verursachen kann. Die 250er gelten technisch als nicht besonders standfest, dafür überzeugen die Fahrzeuge im Originalzustand aber durch ihre altertümliche Optik von den Radkappen bis zur Innenausstattung. Die Alu-motoren von 300 SEb und 300 SEL (109.015) haben ebenfalls nicht den besten Ruf, dafür sind die Fahrzeuge aber für den Sammler interessant, mit 49 SE und nur 22 SEL allerdings kaum zu bekommen (Zulassungszahlen 1999). Gehobene Ansprüche an die Fahrleistung

befriedigt der 3,5 Liter 8-Zylinder. Mit Schaltgetriebe wird er zum Geschoß, hat aber nur wenig mit einem Komfortfahrzeug zu tun. Übermäßig komfortabel aber

keineswegs butterweich sondern eher sportlich ausgelegt sind die 300 SEL mit ihrer Luftfederung. Diese angenehme Einrichtung kann aber wiederum extrem unangenehme Löcher in die Kasse reißen. Die Einzelteile sind dabei nicht unbedingt teuer aber die Arbeitszeiten für Fehlersuche und anschließende Bauarbeiten haben es in sich. Fast könnte man sagen, wenn schon Luftfederung, dann gleich 6.3, aber hier ist der Unterhalt noch ein ganzes Stückchen teurer und weitere Dammklesschwerter schweben über dem Besitzer. (Die Wasserpumpe kostet 1000.- DM, der Auspuffendtopf 2000.- und die Einspritzpumpe schreit nach bescheidenen 25000.- DM bzw. der mühsamen Suche nach einem Gebrauchtteil. Dafür ist der Wagen im Alltagsbetrieb geradezu sparsam, da der Belastung des stets nur gelangweilt blubbernden Motors durch die Reifenhaftung Grenzen gesetzt sind. Der Spritverbrauch liegt unter 25 Litern auf hundert Kilometern, der Reifenverbrauch kann auf 1 Satz Hinterreifen pro 1000 km ansteigen. Den 3.5 bewegt man zwischen 12 (SE kurz geschaltet) und 20 Litern (300 SEL im Stadtbetrieb). Bei den 6-Zylindern ist der Verbrauch stark vom Aggregateverschleiß und der Einstellung abhängig um 15 Liter angesiedelt.

UND JETZT ANS BLECH

Bild oben:

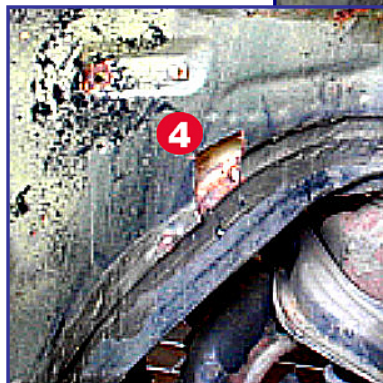
Stirnwandträger (vor Markierung 6) und Schwellerspitze (unter Markierung 7), zwei typische Roststellen, die nicht verschweißt sein sollten, sonst sieht es innen furchtbar aus.

Bild mitte:

Der vordere Radkasten, ein Feuchtbiotop. Aber Achtung, das Wasser kommt auch von oben. Dicker Unterboden-"Schutz" verschließt den Schweißfalz und führt zu Stauwasser. Folge siehe Bildausschnitt (4).

Bild unten:

Die Längsstrebe oberhalb des Radhauses. Vorboten des im Anschnitt sichtbaren Rostes sind kleine Blasen wie unterhalb der (3).



**ANS
BLECH**

So eine S-Klasse war schon immer ein prunkvolles Auto.

Viele Besitzer haben deshalb ohne böse Absicht ständig Ausbesserungsarbeiten an der Fassade vornehmen lassen und so unheimlich viel Farbe auf ihr Auto gebracht. Der Untergrund ist dabei praktisch nie so sorgfältig bearbeitet worden, wie wir es heute von einer Restaurierung erwarten. Was für den Untergrund gilt, trifft in verschärfter Form auf den Unterboden zu. Hier ist eigentlich immer in liebevoller Intention schwarzer Unterbodenschutz aufgetragen worden. Neueste Erkenntnisse der Olddaimlerforschung zeigen aber, daß gerade dieser "Schutz" wesentlich zur Zerstörung des Wagens beiträgt, weil Wasserabläufe verstopft werden.



Auch entdeckt man durch die hübsche Farbe "schwarz" eventuelle Rostansätze viel zu spät. Original wären Radkästen mit in Wagenfarbe überlackiertem Steinschlagschutz. Unter den zahlreichen angebotenen Blendern sind auch einige krumme Hunde, denn ein schnelles Auto ist auch schnell kaputt. In allem Glanz und Gloria beäugen wir also zuerst die Passungen und Fluchten, dann testen wir mit einem Magneten ob z.B. die Radläufe eher aus Kunststoff modelliert sind und schließlich suchen wir nach den Lacknasen an charakteristischen Kanten und Sprühnebelspuren auf Dichtungen und im Motorraum.

Sind wir soweit zufrieden können wir in die Tiefe gehen und den Unterboden betrachten. Problemzonen sind die Schweller am vorderen und hinteren Ende, in der Nähe der Wagenheberaufnahmen und vor allem am Übergang zum Längsträger über der Hinterachse. Lieblos aufgesetztes Flickwerk gefährdet hier das Rückgrat des Wagens. Die vorderen Längsträger ermüden an der Aufhängung des Lenkgetriebes. Bei schweren Unfallvorschäden ist im vorderen Bogen des Trägers eine Beule in der sonst glatten Seitenwand zu finden. Auch der vordere Querträger ist häufig geknickt, verrostet oder dilettantisch repariert. Die Radeinbauten rosten überall dort wo Schmutz, Feuchtigkeit und Schweißpunktverbindungen eine Verkettung unglücklicher Umstände bilden. Besonders heftig äußert sich das unter dem Bremskraftverstärker und der Batterie. Ein



Bild oben:

Die vordere Quertraverse (hier Kotflügel abgebaut) ist häufig verrostet, durch Unfälle beschädigt oder bereits dilettantisch geflickt.

Bild mitte:

Um die Wagenheberaufnahme herum soll Wasser aus dem Schweller laufen können und nicht der Rost sprießen.

Bild unten:

Spektakulärer Einblick durch den aufgeschnittenen Kotflügel hinten links. Vorbei am rostigen Radlauf fällt der Blick in den angegriffenen Kofferraumlängsträger (Markierung 17)



UND JETZT ANS BLECH

Bild oben:

Ein tückischer oft verschweißter Bereich befindet sich am Übergang von der Innenseite der Wagenheberaufnahme zum Rahmenbogen über die Hinterachse: HIER VERBRATEN = ABZURATEN !!!

Bild unten:

Da kann der Chrom noch so glänzen, die Ablauflöcher von Heckdeckel und auch Motorhaube liegen leider über dem Falz, so dass dieser gern aufquillt.



typisches Rostnest an den Radeinbauten ist der Falz der Längsstrebe. Die Kontrolle der Anbauteile birgt keine Überraschungen. Die Unterkanten von Hauben und Türen sind selbstverständlich immer wieder gern von Rost befallen. Achtung ! Die Türen der 109er-Reihe haben nicht nur äußerlich einen anderen Chromrahmen, der gesamte Scheibenrahmen der Rohbautür ist anders als beim 108. Über den Lampentöpfen sollte man bis zur vorderen Kante greifen können, sonst tickt hier eine Rostzeitbombe in der Schlammpackung. Bläschen an der Schraubkante zum Motorraum und an der Unterkante zum Schweller sind Durchrostungen und keine Lappalie; die Kotflügel sind nicht ganz billig und das Abschrauben der Altteile weckt meist schlafende Hunde. Selbstverständlich sollte man die Teppichmatten herausnehmen und den Boden prüfen. Die Innenschweller zerfallen zuerst an den Innenseiten der Wagenheberaufnahmen.

Im hoffentlich trockenen Kofferraum richten wir unser Augenmerk vor allem auf die Reserve- radmulden. Der Heckquerträger zerfällt besonders bei Fahrzeugen mit Anhängerkupplung spektakulär in seine Bestandteile. Das Auswechseln des Schiebedachdeckels ist noch tragbar, aber die Beseitigung tiefgreifender Rostschäden am Dachrahmen ist extrem aufwendig.

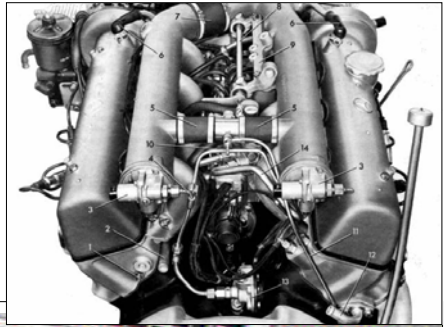
Der Chrom ist selten durch schlechte Pflege beschädigt. Häufiger sind die empfindlichen Teile Opfer einer Schnellackierung geworden. Wurden sie nicht beim Montieren verbeult also nicht abgebaut, sind sie garantiert vom Schwingschleifer gestreift worden. Die Stoßstangen rosten unter dem Gummi heraus, der vordere Rammschutz ist gelegentlich vom Schnellfahren wie gesandstrahlt. Letzteres gilt auch für die Kühlermaske.



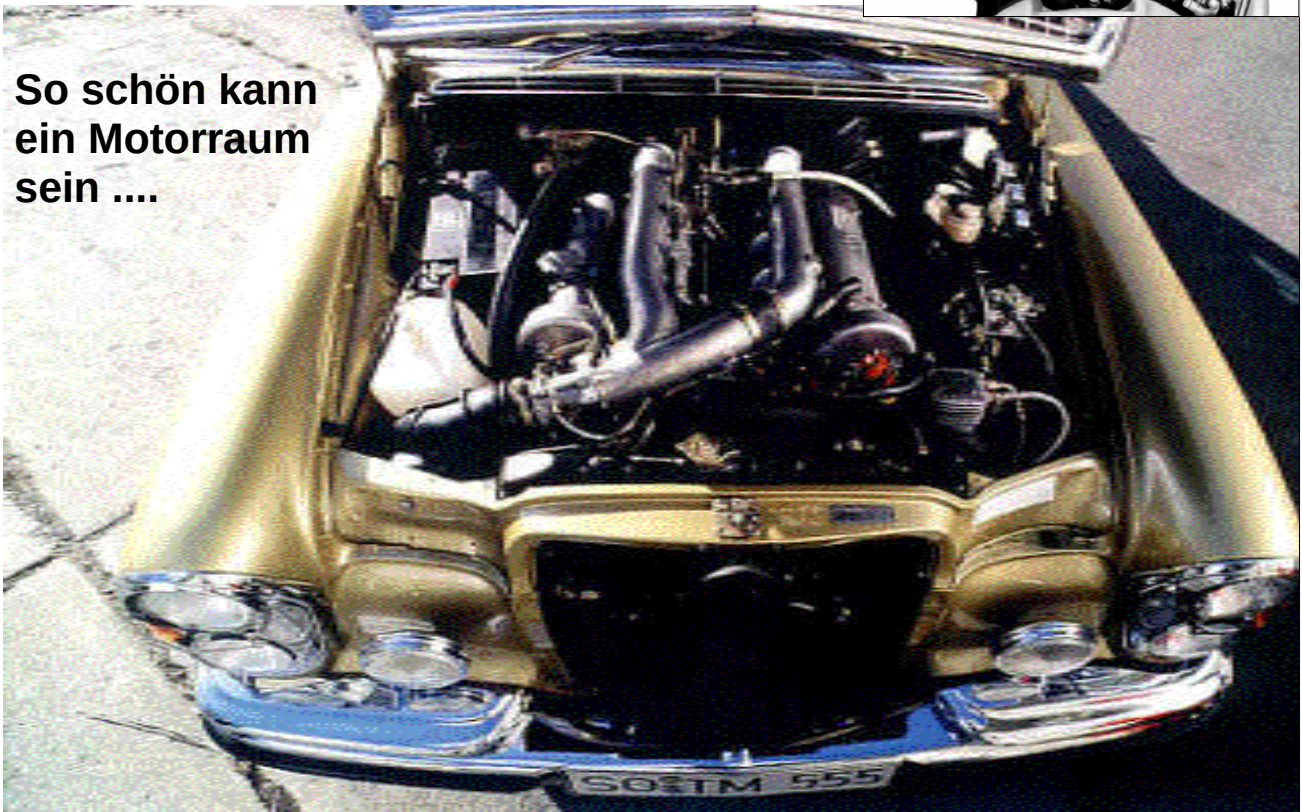
INS TECHNISCHE

Der solide Maschinenbau der alten S-Klasse ist inzwischen schon 29 bis 36 Jahre alt und selbst bei Mercedes-Benz hält nichts ewig. Die Motorprüfung ist Standard. Wie alle großen leistungsstarken Motoren neigen die Triebwerke zum Blaurauch beim Kaltstart und bei Motorbremsungen aus hoher Geschwindigkeit in warmgefahrenem Zustand. Die 250er und 300er (M189) sind hier besonders anfällig und Er-

teile getauscht werden (lieber 2 Tage Arbeit als 2 Jahre Motorsuche!), und schon kann der Motor eines 350 SE verwendet werden (W116 bis Bj. 75, M 116.983; also auch falsche Nummer, aber prinzipiell kein falscher Motor). Der große V8 sollte dagegen keine Mängel zeigen. Reparatur oder Tausch dieses Monsters ist nicht gerade ein Sonntagsvergnü-



**So schön kann
ein Motorraum
sein**



satzmotoren sind rar. Unbedingt sollten die Motornummern verglichen werden, weil häufig falsche Aggregate transplantiert wurden. Ein passender SL-Motor für die zweite Ausführung des 300 SEL (109.016) ist praktisch nicht zu bekommen. Ein Kompressionstest sollte bei auffälligem Räucheln Aufschluß darüber geben, ob "nur" die Ventilschäfte fällig sind oder ob das Aggregat nach einer 6000,- bis 8000,- teuren Totalrevision verlangt (Untergrenze 8,5 bar). Der Öldruck des warmgefahrenen Motors ist ebenfalls ein guter Indikator für den Gesamtzustand. Er sollte auch bei untertouriger Fahrweise nicht unter 3 bar abfallen, und im Leerlauf 1,5 bar erreichen. Am harmlosesten sind Defekte am 3,5 Liter V8; hier müssen "nur" sämtliche Anbau-

gen. Wirkt ein 6.3 auf der Probefahrt auch nur in irgendeiner Weise schlapp ist so-fort ein Kompressionstest angesagt. 8 bis 8,5 bar sind die absolute Untergrenze und erst ab 10 bar hat man einen richtig guten Motor vor sich. Kundendienstnachweise, zu denen auch regelmäßige Kompressionsbilder gehören, sind das A&O bei allen Fahrzeugen der 108/109 Baureihe. Wenn das Abschmieren der Achsen vernachlässigt wurde sind erhebliche Folgeschäden zu erwarten. Zur Prüfung des Spiels geht man neben dem Rad in die Hocke, umfaßt es oben und läßt sich mit Schwung zurückfallen. Gibt die Querlenkeraufhängung dabei nach dürfen wir eine Komplettüberholung für ca. 2.500,- DM einkalkulieren und sollten besonders kritisch auf

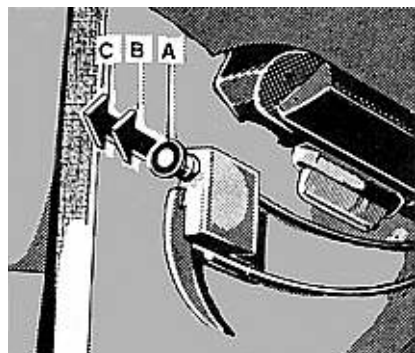
UND JETZT ANS TECHNISCHE

weitere Pflegemängel achten. Knarrgeräusche sind ein sehr schlechtes Zeichen. Federt solch eine Knarzbox nach dem Herunterdrücken oder Hochziehen nicht voll in die Ausgangsposition zurück, bedeutet das für uns höchste Alarmstufe!

Wie unser Technikguru Günter Lehmann zu sagen pflegt: "festgerostete Achsen haben kein Spiel, es reißen "nur" früher oder später die Querlenker ab!" Bestehen bei teuren Exemplaren weitere Zweifel, muß der Wagen nach der Probefahrt standfest aufgebockt werden (also nicht mit dem Bordwagenheber). Steht keine Hebebühne zur Verfügung und wird stattdessen ein Rangierwagenheber verwendet (an der Achse anheben) muß die Karosse vorn (Rahmen-ecken auf Höhe des Kupp-



Aufbocken zur Kontrolle des Achsschenkelspiels prüfen. **ACHTUNG** Vorderräder in Geradeaus-Stellung bringen! Liegt der Wagen nach dem Ablassen mit der



A = Normale Fahrstellung
C = Aufbocken

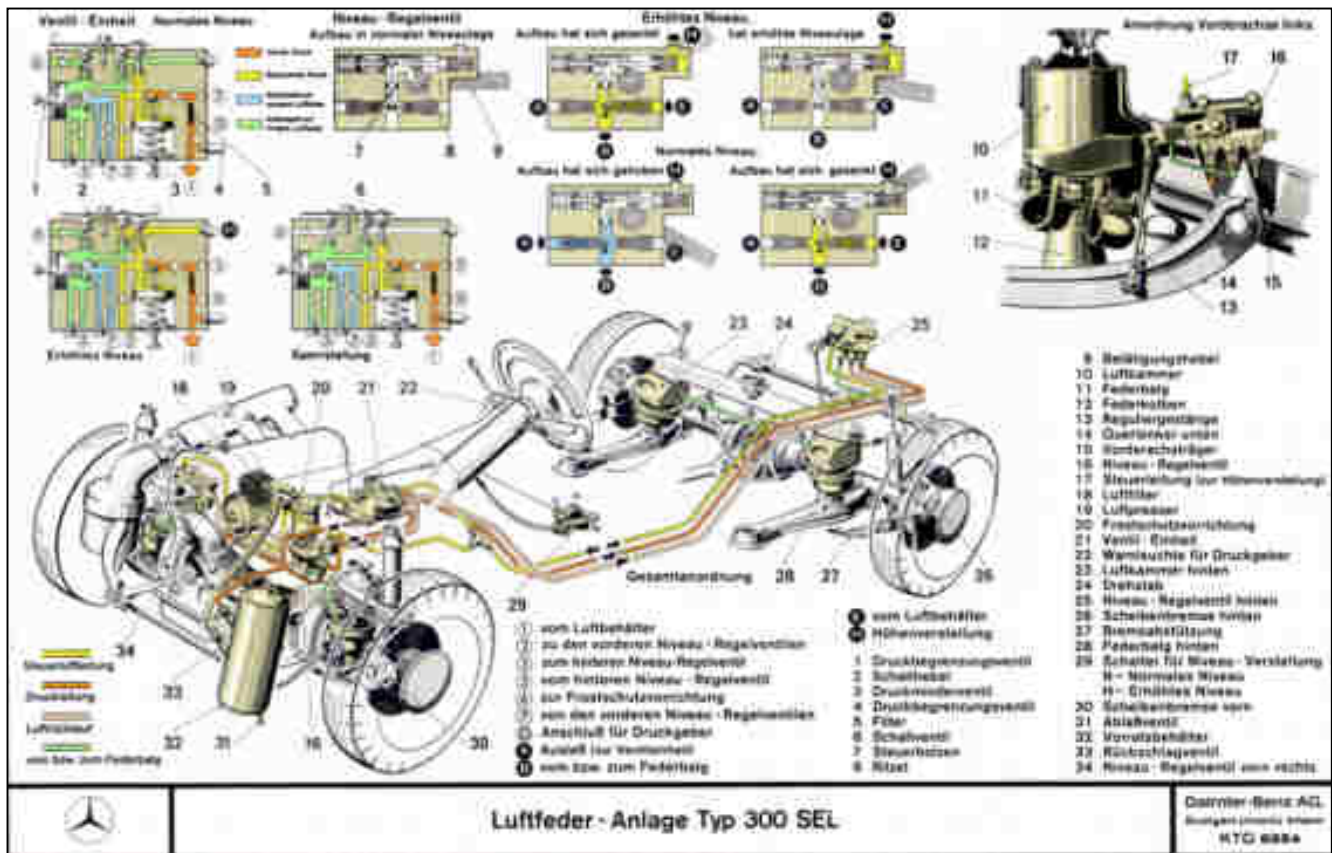
hängt! Im aufgebockten Zustand können wir nun noch Achsschenkelbolzen- und Radlagerspiel geprüft werden, wobei letzteres zwar unkritisch aber schwer zu unterscheiden ist (Bremsen treten).

VORSICHT MIT DEM
AUF-BOCKEN BEI

LUFTFEDERUNG! (s.links.) Die Luftfederung muß regelmäßig entwässert und mit Frostschutz versorgt werden. Zu ihrer Prüfung muß man etwas Zeit mitbringen. Wenn der Wagen beim Besichtigungstermin sauber gerade und hoch steht und der Motor kalt ist, dann ist das ein erstes gutes Zeichen (sofern kein Kompressor in der Nähe steht). Neuwagen sollen angeblich wochenlang nicht absinken. Ein Tieflieger muß sich einigermaßen schnell aus seiner mißlichen Lage befreien und nicht erst nach 10 Minuten. Die Funktion des Höhenreglers und Sperrhebels (s. Bild) läßt sich beim

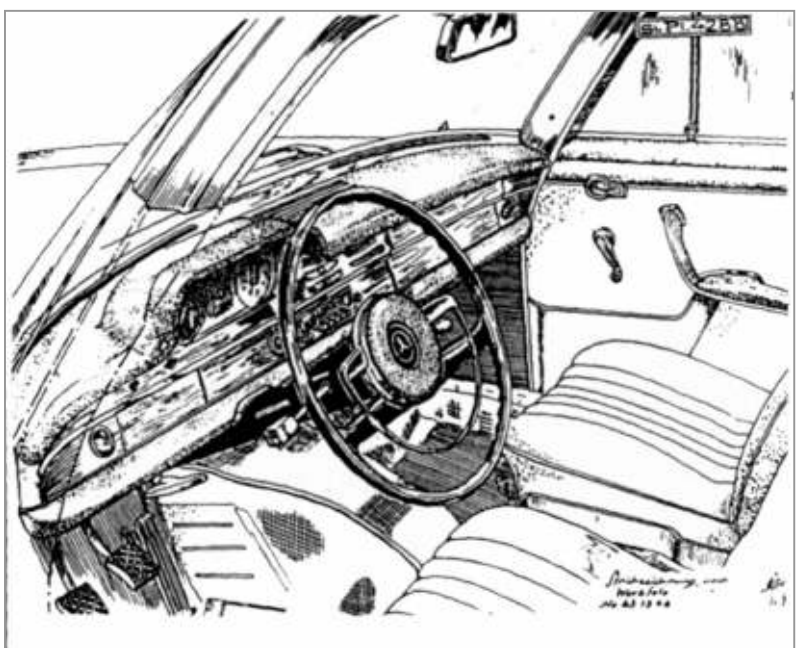
Schnauze voll auf dem Rangierheber ist etwas nicht in Ordnung. Spätestens nach diesem Verstoß gegen die in der Vorbemerkung angeratene Vorsicht gegenüber Mensch und Maschine erleidet der 87-jährige Erstbesitzer einen schwerwiegenden Kollaps! Beim Wiederbeleben des flügelahnen Patienten (der 300er ist gemeint nicht der Erstbesitzer) muß man darauf achten, daß es durch den eingekleiteten Wagenheber nicht zu Schäden an Ölwanne oder Kühler kommt.

Apropos Ölwanne und Kühler, ein Blick auf das Öl- und Wasser-verlustverhalten dürfte selbstverständlich sein. Auch die Hinterachsen sind häufig stark verölt, ob diese an der falschen Stelle (außen statt innen) geschmierte Achse bereits das Lied vom Tod singt hört man auf der Probefahrt im Schiebetrieb mit niedriger Drehzahl. Ein anderes Problem ist der Niveaueausgleichsdämpfer (hydropneumatischer Niveaumatt) in der Mitte der Achse (nur bei Stahlfederung). Er sollte nicht zu stark verschwitzt sein. Ein Totalausfall dieser Einrichtung läßt sich allerdings zweifelsfrei diagnostizieren. Der Wagen schlägt dann auf jedem Gullideckel auf. Die Reparatur ist kein Vergnügen, weil gebrauchte Exemplare spätestens beim Ausbau zerstört werden und neue 1000,- DM kosten. Ob die Lenkung und das restliche Fahrwerk einen ausgeleiteten Eindruck hinterlassen, konnten wir schon auf der Probefahrt auskundschaften. Die Servounterstützung (Serie ab 280) sollte keine Ausfallserscheinungen zeigen und keinesfalls ekelhaft jaulen. Erzählt der Verkäufer, daß bloß Öl



dürfen wir gleich eine neue Pumpe einkalkulieren, das gute Stück hat ohne Flüssigkeit betrieben etwa eine Lebensdauer von 30 Sekunden. Hat der Auspuff Zerfallerscheinungen klingt das zwar angenehm sportlich, zieht aber den Klang von einigem über den Tresen wandernden Kleingeld nach sich. Auch abgefahrene oder falsche Reifen führen zu unangenehmen Nebenkosten; die Preise der ab dem 3.5 erforderlichen VR-Schlappen lassen nur Großverdiener kalt, die besten 6.3 Pneus haben einen Stückpreis von 800,- DM. Noch einmal zur Geräuschkulisse. Auch das Getriebe sollte keine unnötigen Töne von sich geben, wobei natürlich wesentlich langsamer und gefühlvoller geschaltet werden muß als man es heute von Mutti's Japaner kennt. Die automatischen Getriebe sind relativ haltbar, verlieren aber mit den Jahren einiges Öl. Die neuere Ausführung ab Mitte 68 (erkennbar am Tacho bis 240 km/h) schaltet deutlich kultivierter als die alte Ruckomatic. Ein Indiz für das Wohlbefinden der Schaltmaschine ist das Öl. Ist es nicht klar und rot sondern mehr bräunlich schwarz und verbrannt riechend haben wir einen dicken Minuspunkt gefunden. Es ist allgemein schwierig ein passendes Ersatzgetriebe zu finden; 3.5 und 6.3 haben

jeweils sehr spezielle Aggregate. Die Elektrik ist zwar nicht unbedingt ein typischer Mercedes-Schwachpunkt, aber unter dem Armaturenbrett sollte es aufgeräumt aussehen und auch die Stoff-isolierten Haupt-Pluskabel dürfen nicht als zerfusselte Zündschnur herumhängen! Die alte S-Klasse bietet eine kaum überschaubare Viel-



falt an Innenausstattungen. Neben zwei Stoffpolstergenerationen gab es noch das unverwüstliche MB-Tex-Kunstleder, exklusives Streifenkaropolster, nobles Velour und natürlich die heute so gesuchte LederAusstattung. Die Türverkleidungen sind dabei jeweils aus dem gleichen Material wie die Sitzbezüge. Eine perfekte Stoffausstattung ist übrigens eine absolute Rarität und unter Insidern der Geheimtip. Ist der Innenraum des Kaufobjektes noch wohnlich ist das ein ungeheurer Pluspunkt. Der Tausch des Mobiliars wirft nämlich gleich drei Probleme auf, deren mögliche Folgen wir natürlich auch an unserem eventuell schon vom Vor-besitzer neu ausgestatteten Wagen erkennen können.

Das erste Problem ist ganz profan, hat aber erhebliche Auswirkungen: Ein 108 mit wirklich guter Ausstattung ist vom restlichen Zustand nur in den seltensten Fällen ein Schlachtopjekt, das Angebot an Brauchbarem ist also spärlich. Weiteren Ärger handelt man sich ein, wenn man statt eines Schlachtwagens eine bereits ausgebauten Teile-sammlung erwirbt. Die Ausstattung umfaßt derartig viele Kleinteile und Teppiche, daß eigentlich immer irgendetwas fehlt, und die Beschaffung dieser Teile wird dann ein langwieriges Geduldsspiel. Die oberen Abde-

ckungen von Türen und Armaturenbrett sind darüberhinaus sehr empfindlich und überstehen Ausbau,



„Chromluftdüsen und karge Innenausstattung machen den frühen 250-er aus“.

Transport und Lagerung selten. Das dritte Problem ist natürlich die Originalität.



**ANS
LEDER**

Die alte S-Klasse gibt schließlich in zwei bis vier Serien, in lang und kurz und als Nobelausführung 109 mit Holzleisten an der Türverkleidung und anderen Scherzen mehr. So sind die Lederpolster beim 109 völlig anders aufgebaut, die abgesteppten Pfeifen ziehen sich nicht über die gesamte Lehne, unterhalb der Kopfstützenposition ist wie beim 111 Coupe ein glatter Lederstreifen eingearbeitet. Als Kopfstützen waren für die alte S-Klasse bis Juni 1968 die urigen Nackenrollen lieferbar, in älteren Modellen sind nachgerüstete Normalkopfstützen also ein böser Stilbruch. Defekte oder fehlende Teppiche sind auch überhaupt nicht tragisch, wenn man davon absieht, das die Fahrergummieinlage gar nicht und originales Teppichmaterial fast nicht findet! Die Holzteile sind individuell angepaßt. Ein Tausch gegen bessere Gebrauchtteile ist also problematisch, eine professionelle Aufarbeitung wird ein teurer Spaß. Mängel an der Innenausstattung dürfen also nicht auf die leichte Schulter genommen werden.

SONDER BAR

Wir reden hier von einem klassischen Luxus-

susschlitten, da ist es fast selbstverständlich, wenn man einige Extras erwartet.

Leider beschränkten sich die Erstkäufer besonders bei den frühen Modellen meist auf Automatic und Servolenkung, denn gut Ding war teuer! Aber es ist um so origineller, wenn man einem unbedarften

Betrachter erklären darf, daß der antike Nobelhobel keine Heckscheibenheizung und keine Kopfstützen hat. Auf ein Schiebedach sollte man aber nur verzichten, wenn der Wagen vom Zustand oder der Historie absolut herausragend ist. Lediglich die 3.5er sind häufiger mit Luxusspielereien ausgerüstet. Die 300 SEL dagegen sind mit Fensterhebern, Zentralverriegelung, Velourpolstern, Armlehnen vorn und Gepäcknetzen schon serienmäßig so edel, daß mancher Verkäufer "Vollausstattung" in seine Anzeige schreibt. Aber auch hier konnten die Erstkäufer noch ordentlich drauflegen und Klimaanlage, Schiebedach, Metallclack, Colorverglasung, Kopfstützen vierfach, Autoradio, Gardienen, Fondfußstützen u.v.m. ordern. Heute ist das ganze Zubehör natürlich sehr gesucht, aber man sollte auf die Stimme der Vernunft hören und nur den Kauf eines Schlachtwagens von den Extras ab-

hängig machen. Bei einem guten Wagen kann man froh sein überhaupt einen gefunden zu haben und sollte nicht darüber nachdenken, daß er mit Lederpolstern viel hübscher wäre!

Am Schluß

Wir haben gesehen, wieviel bei einem einfachen Altkauf beachtet werden muß. Dabei ist es relativ schwierig, genug zu prüfen um sich seiner Sache sicher zu sein und auf der anderen Seite den Verkäufer nicht

durch übermäßige Vergewaltigung seines Blechliebling zu verärgern. Am besten fährt man bei und mit einem unverfälschten, unrestaurierten Originalfahrzeug. Hier ist alles überschaubar und gleichmäßig be- bzw. abgenutzt.

Ausreißer einzelner Aggregate sind dann selten. Ist bereits viel investiert, z.B. "die Karosse komplett gemacht" müssen wir nicht nur mit meist unbekannter „Macher“-Qualität leben und hohe Kursvorstellungen des Verkäufers ertragen (weil eine Investition eigentlich immer über dem Wertzuwachs liegt), sondern auch damit rechnen, daß als nächstes die Technik an der Reihe ist. Das bessere Original-Auto ist immer auch der bessere Kauf!

Ans Geld

Für die alte S-Klasse eine vollständige Preisliste aufzustellen ist nicht ganz einfach. Ein Grundproblem des 108 (und natürlich 109) hat mich davon abgehalten: er ist kein ehrliches Auto! Durch die vielen glanzlackierten Blenden gibt es fast nur Anzeigen ab Note 3+ aufwärts deren

Aussagekraft entsprechend gering ist. Glaubwürdige Daten liefern nur Besitzer-Gespräche direkt am Auto oder Veteramaverkäufe und damit läßt sich nur die unten aufgeführte Tendenzangabe erstellen. Es handelt sich dabei um Wiederbeschaffungspreise für den Ver-



sicherungsfall. Für die angegebenen Preise ist also bei einer Wartezeit von 1 bis 12 Monaten Ersatz zu bekommen. Will man einen Wagen schnell und ohne Wartezeit verkaufen, muss man erhebliche Abstriche machen. Besonders in den unteren Preiskategorien ergeben sich bei den großen Modellen enorme Schwankungen. Ursache ist der unterschiedliche technische Zustand (Luftfederung). Hier muß man vorsichtig kalkulieren, was man sich zutraut. Seit längerer Zeit ist ein deutlicher Trend zum guten und teuren Auto erkennbar. Schnäppchen sind selten, man kauft zum stolzen Kurs vom Liebhaber, weil kaum noch Erstbesitzer und "Erben" den Wagen mehr oder weniger zufällig anbieten.

ZUSTAND 6 - Definition: Nicht restaurierbarer Schrott zum Ausschachten.

Der Preis ist allein vom Zustand der Aggregate und der Verwendbarkeit von Innenausstattung und Anbauteilen abhängig. Natürlich spielen Sonderausstattungen (s.u.) eine entscheidende Rolle. Für einen nachweisbar guten Motor können wir gut 1.000,- DM ansetzen, beim 300er (M189 und 130.981) lockerst 2.000,- und beim 6.3 bis zu 5.000,- DM. Bei einem Schlachtfest sollte man im Hinterkopf haben, daß man einen Haufen Arbeit vor sich hat und am Ende noch Transport und Entsorgungskosten anstehen. Das führt dazu, daß man manch einen Haufen Elend nicht einmal mehr geschenkt nimmt.

ZUSTAND 5 - Definition: Zum Verschrotten eigentlich zu schade und noch restaurierbar aber völlig unrentabel.

Der (Wiederbeschaffungs-) Preis ergibt sich hier nur dadurch, daß auch solche Fahrzeuge am Markt gehandelt werden, um dann notdürftig geflickt mit einem Dieselmotor ins zweite, dritte, vierte,... Leben zu starten. Als ernsthafte Liebhaber sollten wir nur zugreifen, wenn wir von vornherein die Schlachtung planen; eine Komplettrenovierung ist absolut unrentabel! Das Preisspektrum streut zwischen 500,- und 2.000,- DM, ein 6.3 kommt auf 5.000,- DM.

ZUSTAND 4 - Definition: Verhältnismäßig leicht TÜV-fähig bzw. mit TÜV, Restaurierung erforderlich.

Wir müssen zwei verschiedene "Vierer" unterscheiden. Einmal heftig mitgenommene Originalfahrzeuge, bei denen eine Renovierung in Eigenarbeit in Frage kommt und zum anderen seit Jahren geflickelte Presto-Bomber, denen die nächste TÜV-Schweißung bevor-



steht. Obwohl letztere für uns absolut uninteressant sind werden beide Varianten am Markt gleich teuer gehandelt. Die Kurse liegen zwischen 2.000,- und 4.000,- DM (6.3 10.000,- DM)

ZUSTAND 3 - Definition: Voll einsatzbereiter Wagen mit vielen Schönheitsfehlern.

Auch hier gibt es wieder zwei Sorten. Finden wir einen originalen Erstlackwagen mit Scheckheftpflege, den einige Dellen und Rostbläschen entstellen, sollten wir zuschlagen. Man muß nur höllisch aufpassen, daß man nicht auf einen frisch "ge-TÜV-ten" und lackierten Presto-Vierer hereinfällt! Die Preise für beide Wagen sind wieder einmal gleich, weil noch zu viele Interessenten nach TÜV und Farbe kaufen und so die Nachfrage den Preis erhält. Preise zwischen 4.000,- und 8.000,- DM für "Normale" und 6.000,- bis 10.000,- DM für 300er und 3.5 sind die Regel, der 6.3 kommt auf 15.000,- bis 20.000,- DM. ACHTUNG besondere Blendergefahr!

ZUSTAND 2 - Definition: Topauto, entspricht einem 5-jährigen Gebrauchtwagen

Bei diesen Fahrzeugen (so man sie überhaupt findet) muß man sehr lange nach Mängeln suchen. Diese beschränken sich dann auf einen verschmutzten Unterboden, leichte Lackkratzer und Steinschläge. Schweißarbeiten, die sich als solche zu erkennen geben gehören nicht an einen zweier. Folglich kann man sämtliche Blender leicht aus dieser Kategorie ausschließen, was aber nichts daran ändert, daß viele Verkäufer meinen sie hätten einen Zustand zwei nur weil gerade neue Reifen drauf sind. Die begehrtesten wirklich guten Fahrzeuge werden sehr selten angeboten und sind für 10.000,- nicht zu bekommen. Eher müssen ab 15.000,- DM angelegt werden, beim 300 SEL und 3.5 ab 20.000,-. Der 6.3 erreicht 40.000,-; als Verkäufer eines echten Zweiers muß man vielfach Preisvergleiche mit "Pseudo-zweier"-Inseraten ertragen.

ZUSTAND 1 - Definition: Absoluter Neuwagen

Diese Fahrzeuge gibt es eigentlich nicht und gehandelt werden sie schon gar nicht. Wenn doch liegen sie bei über 30.000,- DM und 70.000,- DM beim 6.3.

Einzelteilpreise für Sonderausstattungen

Es werden hier die Einzelteile-Preise für perfekten Zustand genannt. Sind mehrere Sonderausstattungen vorhanden ergibt sich ein erheblich geringerer Wert-

zuwachs als die Summe der Einzelausstattungen. Ebenso nützt es überhaupt nichts, wenn ein völlig karger Wagen mit Colorverglasung protzt. Das Gesamtbild muß stimmen, hier soll nur ein allgemeiner Anhaltspunkt gegeben werden.



Leder	1.500,-	bis	2.000,-
Klimaanlage			1.000,-
4-fach EFH			1.000,-
original Radio	200,-	bis	1.200,-
Colorglas			400,-
Mittelarmlehnen	100,-	bis	200,-
Zentralverriegelung			300,-
5-Gang-Getriebe	1.000,-	bis	3.000,-

Michael Rohde