

KAUFBERATUNG HECKFLOSSE W 110/111



**VDH
VEREIN DER HECKFLOSSENFREUNDE E.V.
MB-STRICH-ACHT-IG
PESTALOZZISTR. 16 -90429 NÜRNBERG**

MIT HERZ UND VERSTAND

Der Kauf eines Liebhaberstückes ist keine einfache Angelegenheit. Einerseits sollte 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.

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 vor allem dann 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!



Qual der Wahl Die Einheit - Fluch oder Segen?

Multifunktionale Baukastenplanung ist keine Erfindung der Neuzeit. Schon die alten Schwaben erwiesen sich hierin als wahre Meister, denn sie lieferten eine weitgehend gleiche Einheitskarosserie in 11 Varianten vom wirtschaftlichen 55 PS Diesel bis zum 170 PS Luxusschiff.

Die fast gleiche Bodengruppe diente nebenbei noch als Basis für insgesamt 10 wunderbare Coupes und Cabriolets (die hier nicht näher behandelt werden), diverse Sonderaufbauten und letztlich auch für das S-Klassische Nachfolgemodell, das ab 1965 parallel zu einem Teil der Flossenpalette gebaut wurde. Eine kleine Modellkunde wird hier den Überblick verschaffen und eventuell Vorlieben wecken (wer weiß was er will möge dies überspringen).



Die Auswahl ist groß, aber es ist nicht alles Gold was glänzt!

KLEINE FLOSSE KURZE FLOSSE

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

190 c W110.010 bis Fahrgestellendnummer 130557, April 1961 bis Juli 1965, Motor M121.924, 1897 ccm, 80 PS, 150 km/h, 130.554 Stück. Die Urform der kleinen Flosse, schnörkellos knuddelig und relativ anspruchslos. Das kleine „c“ steht nicht für Coupe, exclusiv oder gar C-Klasse (die kleine Flosse ist vielmehr der Vor-Vor-Vor-Vorgänger der aktuellen E-Klasse); es galt nur der Unterscheidung von den Ponton Vorläufern 190 und 190 b.

190 Dc W110.110 bis Fahrgestellendnummer 225647, Juni 1961 bis Juli 1965, Motor OM621.912, 1988 ccm, 55 PS, 130 km/h, 225.645 Stück. Für Viele das Ding schlechthin, die Dieselflosse als unverfälschtes Original. Die mit dem 190c völlig identische Karosserie besticht durch liebenswerte Details wie z.B. Blinker auf den Kotflügeln, die eingeschaltet dem Lenker den Eindruck eines landenden Huberbrauers vermitteln.



DIE 110-ER

200 W110.010 ab Fahrgestellendnummer 130558, August 1965 bis Februar 1968, Motor M121.940, 1988 ccm, 95 PS, 161 km/h, 70.207 Stück. Dank vergrößertem Hubraum und neuer Gasfabrik (2 Vergaser) deutlich fahraktiver als der 190er. Die Heckansicht gewinnt durch neue Zierleisten, verliert aber durch die geänderten Rücklichter. Die vorderen Blinker werden kombiniert mit Nebelscheinwerfern unterhalb der Hauptscheinwerfer angeordnet. Eine technische wie optische Bereicherung ist die von den großen Flossen übernommene Zwangsentlüftung in der C-Säule.

200 D W110.110 ab Fahrgestellendnummer 225648 August 1965 bis Februar 1968, Motor DM621.918, 1988 ccm, 55 PS, 130 km/h, 161.618 Stück. Gleiches Facelift wie 200 Benziner. Der Dieselmotor, bei dem jetzt endlich die Typbezeichnung zum Hubraum paßt, hat zwar auf den ersten Blick unveränderte Daten, ist aber durch die nun 5-statt 3-fach gelagerte Kurbelwelle und andere Kleinigkeiten deutlich angenehmer zu fahren.

KLEINE AUSNAHME

230 W110.011, Juli 1965 bis Februar 1968, Motor M180.945 (ab Juli 1966 bzw. FGNr. 017649: M180.949), 2281 ccm, 105 PS (120 PS), 168 km/h (175 km/h), 40.258 Stück. In den kurzen Vorderwagen wurde unter Zuhilfenahme einer speziellen Kühleranordnung ein besonders in der letzten Ausführung ausgesprochen potenter Sechszylinder gezwängt, der diesen Wolf im Schafspelz schneller machte als die bisherigen S-Flossen.

GROSSE FLOSSE S-FLOSSE

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

DIE 111-ER

220b W111.010 bis Fahrgestellendnummer 069691, August 1959 bis August 1965, Motor M180.940, 2195 ccm, 95 PS, 160 km/h, 69.691 Stück. S-Flosse ohne „S“, denn das Heck, wo der 111-gemäße S-Schriftzug hingehört hätte, entsprach den später präsentierten kleinen Modellen. Die Front dagegen ist mit langem Vorderwagen, großen Scheinwerfern und doppelter Stoßstange standesgemäß, wohingegen im Innenraum wieder der Rotstift regiert hat. Weil dieses Modell „nichts Halbes und nichts Ganzes“ ist, ist es nicht besonders begehrt. (Das „b“ dient der Unterscheidung vom Ponton)

220 Sb W111.012, August 1959 bis August 1965, Motor M180.941, 2195 ccm, 110 PS, 165 km/h, 161.119 Stück. Ein durch und durch eleganter Wagen, mit einigermaßen überschaubarer Vergasertechnik. Das seinerzeit überaus beliebte Modell wird an gebauter Stückzahl nur noch vom Diesel übertroffen.

220 SEb W111.014, August 1959 bis August 1965, Motor M127.982, 2195 ccm, 120 PS, 172 km/h, 66.086 Stück. Das „E“ für Einspritzmotor wurde auch zum E für Exklusiv, denn Einspritzanlagen waren damals eine absolute Ausnahmeerscheinung. Mit den Jahren wuchs der Vorsprung dieser Topmodelle noch weiter, da sich Leistung und Verbrauch nicht so stark durch Verschleißerscheinungen zu ihrem Nachteil veränderten, wie bei den Vergaserwagen: aber wehe wenn dann wirklich einmal der Wurm drin ist.

230 S W111.010 ab Fahrgestellendnummer 069692, August 1965 bis Januar 1968, Motor M 180.947, 2281 ccm, 120 PS, 175 km/h, 41107 Stück. Nach Einführung der ersten echten S-Klasse (W 108/109) 1965 wurde der 230 S als „Spar-S“ in der alten Form weitergebaut. Trotz der Verwendung der vormaligen 220 b Identifikationsnummer erhielt er ein vollwertiges S-Flossen-Heck. Der Motor wurde leicht getunt, am Innenraum dafür aber heftig gespart, weshalb der Wagen trotz der nominell höchsten Typbezeichnung nicht der beliebteste 111er ist.



ÜBER DEN WOLKEN DIE 112-ER

300 SE W112.014, April 1961 bis Juli 1965, Motor M189.984 (ab November 1963 bzw. FGNr. 005138: M189.986), 2996 ccm, 160 PS (170 PS), 175 km/h (200 km/h), 5.202 Stück. Ein Voll-Leichtmetallmotor, eine sportlich straffe High-Tech-Luftfederung, Automatic, Servolenkung, die verschwenderische Chromausstattung und nicht zuletzt der Preis kennzeichnen die Oberflosse.

300 SEL W112.015, März 1963 bis August 1965, Motor M189.984 (ab November 1963 bzw. FGNr. 005138: M189.986), 2996 ccm, 160 PS (170 PS), 175 km/h (200 km/h), 1.546 Stück. Eine Verlängerung des Fondraumes um 10 cm und ein paar kleine Details machten aus der Oberflosse die Überflosse, die zwischen dem Produktionsende des legendären Adenauers und dem Start des nicht minder berühmten 600ers für ein Jahr die Chefetage besetzen durfte.



**KAUF
RAUSCH**

**Das war noch
Blech**

- Die Karosserie -

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

Die absolute Todsünde sind übergeschweißte Zubehörreparaturbleche, weil darunter der Rost bis tief

Chefsache! Der 300er war und ist doppelt so teuer wie die Flosse für Otto oder Diesel-Normalverbraucher!

in die Hohlräume weiterbrütet. Das geschulte Auge erkennt diese Reparaturmethode an der mangelhaften Formgebung charakteristischer Kanten. Der häufigste Versuch die Fahrzeuge vor Rost zu schützen war und ist das Einsprühen mit dickem schwarzen Unterboden-„schutz“. Diese Maßnahme hat wegen zugleimter Wasserabläufe allerdings eher den gegenteiligen Effekt.

Lediglich ganz frühe Modelle, die noch ohne werkseitigen PVC-Steinschlagschutz ausgeliefert wurden, werden so eventuell widerstandsfähiger gegen Flug- und Falzenrost. Original sind Radkästen und Unterboden in Wagenfarbe lackiert.

Sicherheitskarosserie

Der erste Blick rund ums Auto gilt den Fluchten und Passungen. Verlaufen diese nicht einwandfrei, so sind „Restaurateure“ oder Bruchpiloten (s. Rahmenskizze) dafür verantwortlich.

DA HILFT NUR VITAMIN C

Ist man im Zweifel ob sich die Mängel durch Einstellen beheben lassen bzw. ob Geradeauslauf und Stabilität beeinträchtigt sind, sollte man von einem Kauf absehen. Neben den verräterischen Rahmenknicken sollte auch der Lenktriebbefestigung größte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Während ein zweiter Mann kraftvoll am Lenkrad dreht, ob sich die

**SCHWACH
STELLEN**

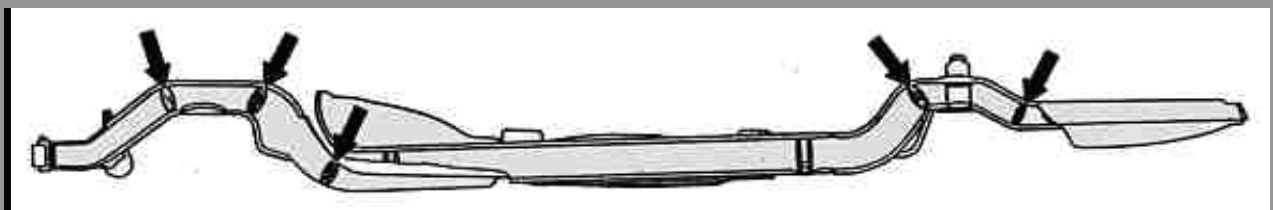


Flossen-C-Säule: im rechten Ausschnitt versteckt sich der Scharniermuldenschlauch, unten ist der Originalablauf zwar noch vorhanden, aber

Rahmenträger-Halbschalen verformen (die Räder müssen natürlich voll auf festem Boden stehen, evtl. rechtes Rad dicht an eine Bordsteinkante rangieren). Manchmal wurde in diesem Bereich auch schon wüst geschweißt. Ein

rosten nicht nur die Radläufe von innen her durch, sondern auch der Ansatz der C-Säule oben im Radhaus bis hin zum Türschnappschloß. Zur Diagnose zieht man vom Kofferraum aus das Scharniermulden-Ablaufschlauch-lein aus dem C-Säulenansatz und füngert in das frei gewordene Loch hinein. Sollte man

Die Stellen, an welchen sich die Längsträger bei Unfällen auf Grund der Sicherheitskarosserie verformen sollen, sind in der nachfolgenden Skizze mit Pfeilen gekennzeichnet. Durch eine Sichtprüfung und durch das Abtasten mit der Hand, kann der Grad der Verformung festgestellt werden.



weiterer kaufentscheidender Mangel versteckt sich in der C-Säule. Die Wasserabläufe der Heckdeckelscharniermulde und ggf. der Zwangsentlüftung und/oder des Schiebedachs zielen mit viel zu kurzen Schläuchen nur grob in ein Ablaufloch in der Mitte des äußeren Innenradhauses (diesen Satz am besten zweimal lesen). In der Folge

den Wagen trotzdem kaufen, muß die Säule sorgfältig hohlraumkonserviert und der Ablauf regelmäßig auf seine Funktion überprüft werden. Dieser Ablauf ist ein Kunststoffteil, das sich durch Drehen um 45° nach hinten heraus nehmen läßt. Fehlt das Teil schleudert das Rad jede Menge Dreck in den Hohlraum. Noch schlimmer ist es,



abzulehnen! Selbst an absolut restaurierungswürdigen Exemplaren können dabei schwere Folgeschäden entstehen. Weitere ernste Rostschäden verstecken sich in den großen Querträgern unter den Vordersitzen, unter der Rückbank und im Kofferraum. Man kann sie durch Lackablaufflöcher (die gelegentlich zu Wassereinlaufflöchern werden) in den Fuß-/Kofferraumecken befeuern und den Schweißpunktverlauf am Unterboden nachprüfen (starke Taschenlampe einsetzen). Ein feuchter Innenraum entsteht bei altersschwachen Scheibendichtungen, durchgerosteten Innenschwellern (s.o.) und gelegentlich durch vergammelte obere Stirnwanddecken (im Bereich der Haubenscharniere). Im Verdachtsfall

wenn ein „Künstler“ das sein Formempfinden störende Loch einfach zugeschweißt hat!

So gehen wir an die Stelle heran. Der herauszuziehende (und wieder zu montierende) Schlauch kreuzt die dreieckige Aussparung in den Kofferraumstreben zwischen Hutablage und Radkasten.

Weiteren massiven Ärger bereiten die Einstiege. Fehlen die Abdeckkappen der Wagenheberaufnahmen, kann sich Schmutz und Gilb festsetzen. Rund um die Einsteckröhrchen muß ein kleiner Spalt verlaufen, was bei Reparaturen nur sehr selten beachtet wird.

Es empfiehlt sich auch ein Blick auf die Innenseiten der Wagenheberaufnahmen in den vorderen Fußräumen und am Beginn der sehr reparaturaufwendigen Rahmenlängsträger über der Hinterachse. An deren vorderem Ende beißt der Rost nicht nur in die Träger, sondern auch in Innenschweller, Außenweller, Schottblech, Radhaus innen, Radhaus außen, das untere Ende des Radlaufs und eben die Wagenheberaufnahmen (ein wahres Schweißvergnügen!) Die Tauglichkeit der Wagenheberaufnahmen mit dem Bordwagenheber zu prüfen ist schärfstens

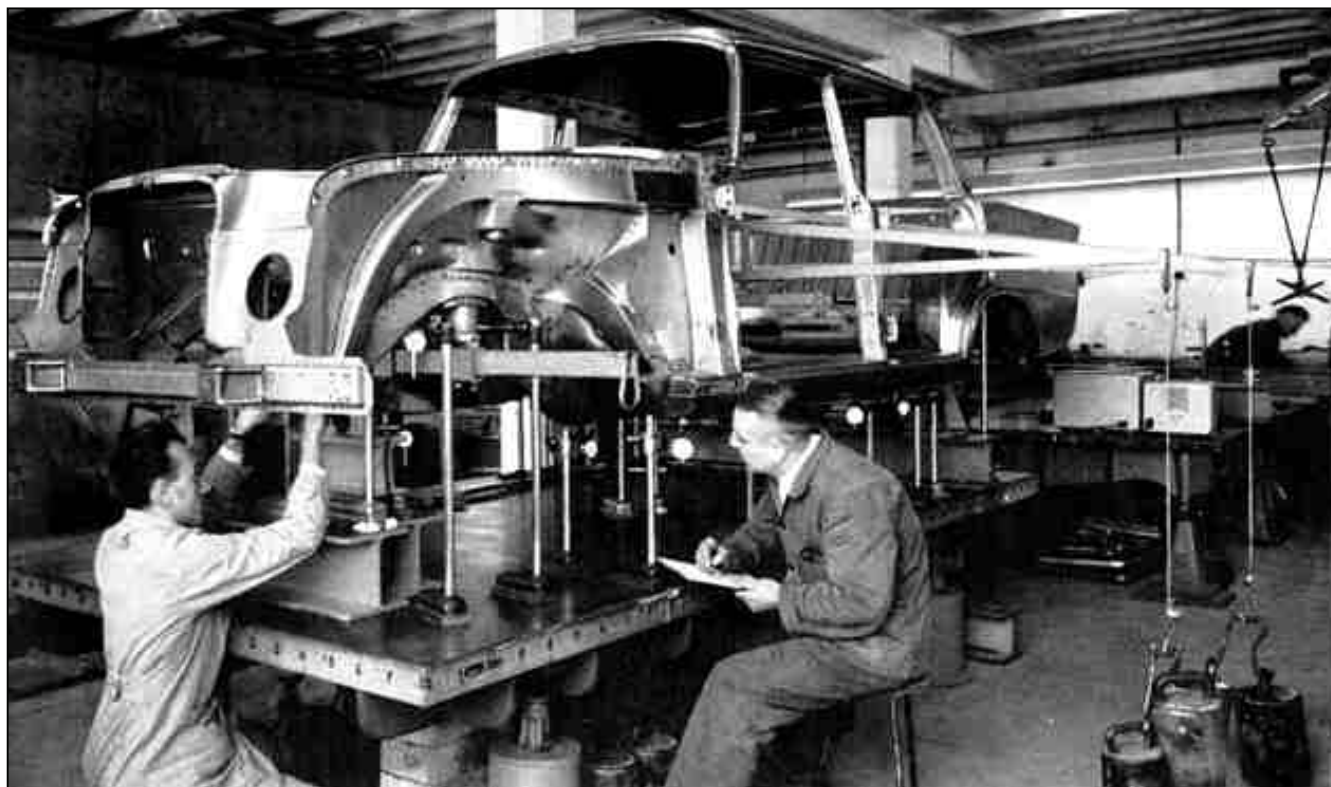
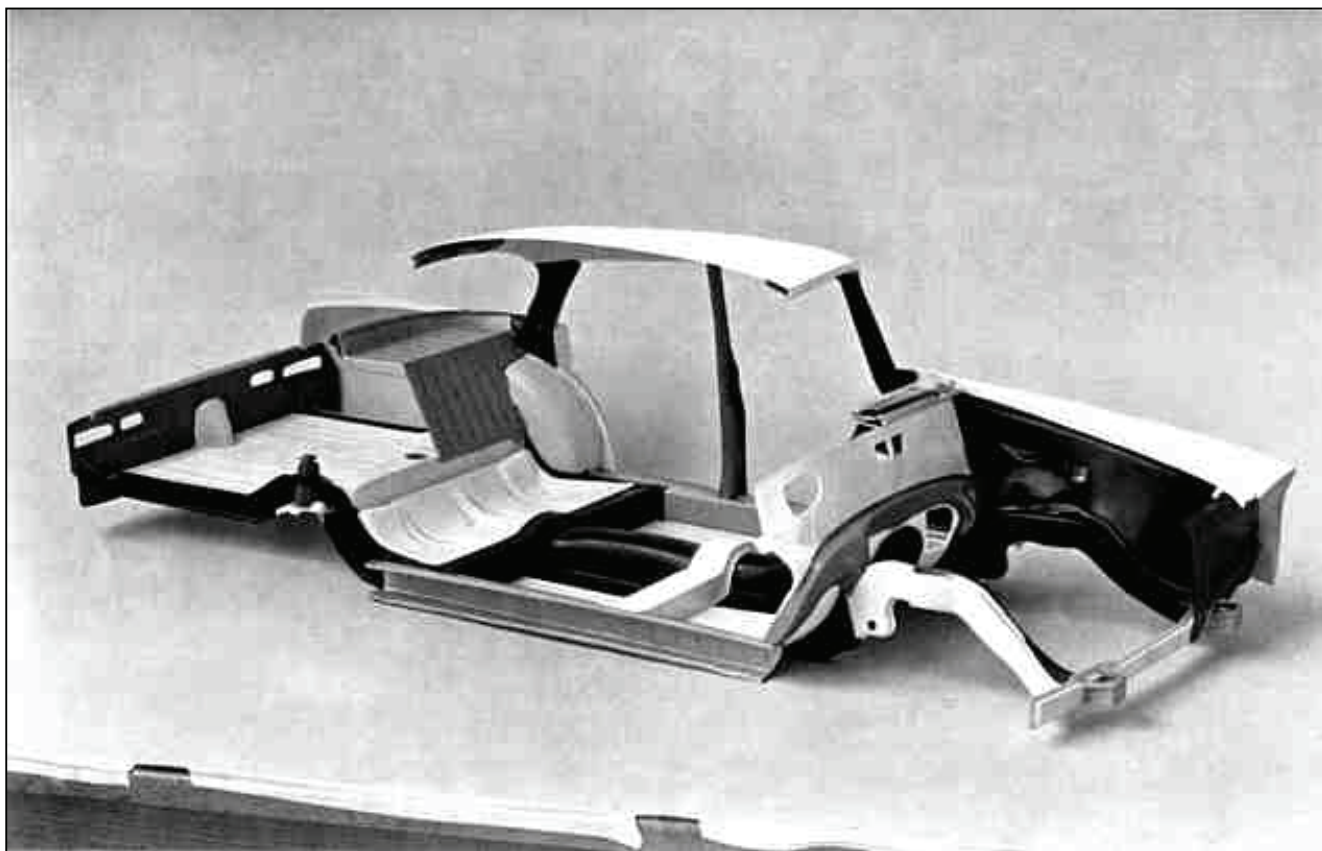
muß zur Diagnose die Papp-Verkleidung unterhalb des Armaturenbretts mit äußerster Vorsicht ausgebaut werden und der Blick unter Verwendung unserer starken Lampe entlang des ganz oben verlaufenden Blechabsatzes wandern.

Ebenfalls typische aber nicht unbedingt existenzgefährdende Mängel finden sich an den vorderen

So muß der Spalt um das Wagenheber-Einsteckröhrchen aussehen (daß es leicht schief sitzt ist hier ausnahmsweise eine Werkspanne, denn das abgebildete Chassis hat 24 Originalkilometer!)



MAN BEACHTE



Schwellerspitzen (nur besonders gute Fahrzeuge haben hier noch einen originalen Falzverlauf), den sogenannten „Bananen“ (Längsstreben im vorderen Radhaus, deren Wasserabläufe besonders am vorderen Ende meistens verstopft oder verschweißt sind), den Unterkanten der vorderen Radhausstehwände zum Rahmen hin (besonders bei viel Unterboden-„schutz“, denn das Wasser kommt vom Motorraum), der vorderen Quertraverse (Rost und Unfallschäden), den seitlichen Mulden im Kofferraum und dem Heck-Abschlußblech. Letzteres wird bei Rost- oder Unfallreparaturen häufig falsch eingeschweißt. Der Übergang zum Kotflügel (oberhalb der Rücklichter) muß einen kleinen Absatz aufweisen, andernfalls paßt der Heckdeckel nicht mehr.

Schwitzwasser aufsteigt und die Türen sterben wenn die Abläufe zu sind z.B. weil die untere Dichtung sich verschoben hat. Gute Türen werden immer seltener, der 300er hat wegen seines Chromrahmen mit entsprechend geänderter Unterkonstruktion ein besonderes Problem, die Besitzer der Langversion laufen meilenweit um Ersatz zu finden. Auch ausgenudelte oder mangels Schmierung festgegangene Scharniere sind lästig. Finden sich an Motorhaube und Heckdeckel statt der üblichen Schraubenfedern Drehstäbe, dann hat man ein besonders frühes Modell vor sich, bei dem leider die oberen hinteren Kotflüglecken anders geformt sind. Der Ersatz schadhafter Karosserieteile ist an diesen Autos nicht ganz einfach. Ein weiterer Sonderfall ist das Schiebedach. Der Ersatz des Deckels ist noch machbar aber ein



**Einen Wagen mit solchen Regenrohr-Schwellern -
läßt man besser im Regen (hier Schnee) stehen!**

Womit wir bei den Anbauteilen wären, deren Ersatz keinen großen handwerklichen Aufwand erfordert, aber in der Summe ganz schön ins Geld gehen kann. (S-Kotflügel: 1.613,05.-DM, Tür vorn: 3.569,50.- DM, hinten nicht mehr neu lieferbar alles Fälle für die Gebrauchtteilsuche) Die Motorhaube rostet gelegentlich an der Vorderkante durch, der Heckdeckel eigentlich nur dann, wenn von einem Feuchtbiotop im Kofferraum

aufgequollener Rahmen ist nur sehr schwer wieder herzustellen. Die vorderen Kotflügel rosten entlang der Verschraubungen, wobei sich der Rost in Richtung Schweller bzw. Motorraumstehwand weiterfrißt. Die Beschwichtigung des Verkäufers, die Rostblase oberhalb des Scheinwerfers sei nur ein kleiner Steinschlag, läßt sich mit einem Griff von unten in den Kotflügel leicht entkräften. Auf dem Lampentopf



Der Außenschweller überlappt den zugehörigen Deckel
aber der Innenschwellerdeckel den Innenschweller,
dazwischen verläuft ein „Rostfang“-Steg

liegt meist pfundweise versteinertes Dreck, der immer wieder feucht wird und so Rost spendet. Originale 300er Flügel sind wieder einmal anders, sie haben kleine Aussparungen für die Radlaufchromverschraubung. Die verschraubte Schottwand hinter den Vorderrädern darf insbesondere entlang der Unterkante nicht total abgedichtet sein, sonst staut sich dahinter der große Rostspender.

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

Ein Mercedes hat eine durchschnittliche Jahres-Fahrleistung von deutlich über 15.000 km und die Flosse ist seit ca. 30 Jahren aus der Produktion. Daraus ist ersichtlich wieviel die Technik auf dem Weg ins 21.-Jahrhundert erdulden mußte. Ein sorgsam geführtes Kundendienstheft, das nicht nur (Ölwechsel, sondern vor allem auch regelmäßige (alle 3000 km) Abschmierdienste und eventuell Kompressionsdiagramme enthalten sollte, schafft eine gewisse Vertrauensbasis. Die Kontrolle am Gerät ist jedoch trotzdem unbedingt erforderlich.

Die **MOTOREN** gelten als unverwüstlich, lediglich der hochgezüchtete 300er (wer auch sonst) ist sehr sensibel. Besonders bei teureren Fahrzeugen ist eine Überprüfung der Richtigkeit der Motornummer angebracht. Sie befindet sich in Fahrtrichtung links hinten etwas unterhalb der Zylinderkopfdichtung. Für alle Benziner gilt: beim Kaltstart sollte keine blaue Wolke entfleuchen und gut warmgefahren dürfen bei Motorbremsungen ebenfalls keine Qualm-Orgien zu sehen sein (Wobei 190er und 220er konstruktionsbedingt stärkere Raucher sind). Beim Diesel zieht man den Kurbelgehäuse-Entlüftungsschlauch am Ventildeckel ab und beobachtet die Rauchfahne. Sieht sie nach „Dampfkolk unter Vollast“ aus, gelangt aufgrund fortgeschrittenen Verschleißes zuviel Verbrennungsdruck an den Kolben vorbei. Ein weiteres Indiz dafür ist ein stark ölverschmierter Motor. Etwas verölt sind alle alten MB-Motoren, sie dürfen nur nicht gerade tropfen. Besonders teuer (ab 1.500.-DM) wird es, wenn es zwischen Motor und Getriebe tropft. (Englische Autos dagegen tropfen grundsätzlich, aber nicht wegen technischer Probleme, nein, sie markieren nur ihr Revier!) Der Leerlauföldruck sollte bei warmem Motor 2 bar (Vierzylinder incl. Diesel) bzw. 1,5 bar (Sechszylinder) nicht unterschreiten. Heimtückisch ist es, wenn der

Öldruck beim Gasgeben zuerst ein klein wenig abfällt; so kündigt sich ein kapitaler Lagerschaden an. Probleme an der Gemischaufbereitung (schlechte Übergänge oder Sägen im Leerlauf) können egal ob Vergaser oder Einspritzung kleine Ursachen haben. Im Zweifel sollte

sich nach der Probefahrt neben einem Vorderrad hin und umfaßt es oben mit beiden Händen. Nun läßt man sich mit Schwung nach hinten fallen, als wolle man das Rad abreißen. Mit etwas Training (und evtl. einem Rangierwagenheber unter dem Querlenker) ist diese



man aber immer mit dem Schlimmsten rechnen und bei teuren Fahrzeugen versuchen, den Vorbesitzer zu überzeugen, daß er sich um die Beseitigung der Mängel kümmert, denn es macht überhaupt keine Freude, sich mit dem neuen Wagen erst auf die Suche nach einer der wenigen Werkstätten zu machen, die die inzwischen vollkommen antiquierte Technik beherrschen. Bei einem erneuerungsbedürftigen Auspuff hat man die Wahl zwischen „teuer“ und „nicht mehr lieferbar“.

Ein echter Knackpunkt ist die **VORDERACHSE**, deren Überholung zuzüglich Aus- und Einbau mit ca. 2.500.- DM zu Buche schlägt. Besonders aufwendig sind frühe Modelle (bis ca. Juni 1961). Zur Prüfung hockt man

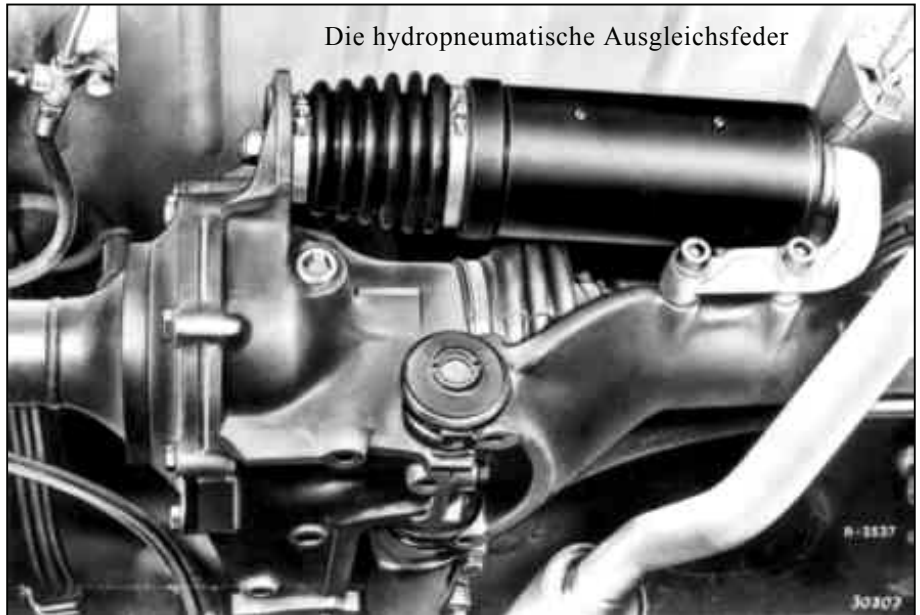
Übung ebenso elegant wie effektiv; bewegt sich nämlich das Rad deutlich nach außen, ist eine mehr oder wenige vollständige Achsüberholung angeraten, weil eine derart wackelige Radführung nicht unbedingt verkehrssicher ist (Eventuelles Radlagerspiel läßt sich durch Betätigen der Fußbremse ausschalten). Richtig gefährlich wird es jedoch erst, wenn der Kandidat beim Einfedern knarrt wie ein altes Bettgestell; festgerostete Querlenker haben nämlich kein Spiel, sie reißen dafür irgendwann ab. Die Hinterachsen führen bis auf gelegentlichen Sing-Sang ein unauffälliges Leben. Ein Faltenbalg mit verschraubter Naht ist allerdings nur ein Notbehelf und keine Dauerlösung. Wenn oben in der Mitte statt einer einfachen Querfeder ein Boge-Niveau



KAUM ZU BREMSEN

mat eingebaut ist (Serie 230S, sonst Sonderwunsch), darf das Heck nicht hängen und muß sich nach Beladung und kurzer Fahrt auf Normalniveau heben, ansonsten ist eine 1.500.- DM teure Reparatur fällig. Apropos „Mitte“, die Achse sollte sauber zentriert sein (mit der Hand den Abstand Reifen / Radlauf links - rechts vergleichen). Für die Aufhängungsgummis lassen sich zwei Zustände festmachen: entweder sind sie neu oder kaputt!

Bei einem 300er (LUFTFEDERUNG) sollte man darauf bestehen, daß man den Wagen mit (eis-)kaltem Motor zu sehen bekommt. Das Schiff darf dann trotzdem nicht auf dem Trockenen liegen und muß auch einen Einfederversuch überstehen, ohne schnaufend zu Boden zu sinken. Der nächste Test hat eine Doppelwirkung. Nach der Betätigung des Entwässerungsventils unten am Druckbehälter hinter dem linken Scheinwerfer-Lampentopf darf weder eine rostbraune Brühe austreten, noch der Wagen einen sterbenden



Die hydropneumatische Ausgleichsfeder

Schwan vorführen. Abgesunkene Wagen sollten deutlich weniger als 10 Minuten benötigen, um sich zu erheben. Eine Sichtprüfung der Ventile und Federbälge (neu oder kaputt?) ist obligatorisch. Die Bremsabstützung (Bügel zwischen Hinterachsrohr und Rahmenlängsträger) darf kein Spiel haben.



Die Kante in der seitlichen Verlängerung des unteren Heckdeckelspalts ist hier verpuscht, die Seitenteil-/Deckelwölbung ist verzogen

BREMSPREISE ODER PREISBREMSE

Ein Kapitel für sich sind die **BREMSEN**. Nicht, daß Mercedes hier nachlässig gearbeitet hätte; das Problem ist mehr historischer Natur. Die Bremsenentwicklung machte während der Bauzeit der Flossen enorme Fortschritte, die von den Stuttgartern schnellstmöglich umgesetzt wurden, was zu einer Vielzahl von Versionen führte. Der High-

Nachrüstung (fachgerecht?!) auch in andere Modelle gelangte (Stirnwand-Bremsgerät T51 und Ate-Scheibenbremse vorn) ist es, bei der wir uns freuen dürfen, denn sie macht am wenigsten Probleme. Die anderen neigen zu Altersdefekten und altersgemäßer Preisgestaltung. Für einen der drei verwendeten 3-



Es empfiehlt sich einmal unter das Reserverad zu sehen, bevor dieses

Tech-Träger 300 hatte von Anfang an 4 Scheibenbremsen (allerdings mit einer sehr merkwürdigen Feststellbremse). Die vierfache Trommelbremsanlage der „Normalen“ wurde erstmals im Juni 1961 geändert. Anlässlich der Einführung vorderer Scheibenbremsen beim 220S/SE im März 1962 wurde die Hinterachsbremse nochmals angepaßt. Ab August 1963 erhielten dann alle Modelle ein Zweikreis-Bremssystem mit einem Bremskraftverstärker (Ate T51), wie wir ihn heute kennen. Zuvor hatte der heute sehr anfällige T50 (4 Versionen!) etwas verloren links vorn im Motorraum gesessen (Serie bei 220S/SE, Sonderwunsch für 190c (nicht Dc) und 220b ab Dezember 1960). Mit dem Zweikreisssystem erhielt der 220b, der zuvor noch volltrommelgebremst war, die Bremse der S-Flosse und die Kleinen bekamen vorn Ate-Scheibenbremsen. Genau diese letzte Anlage die später original oder viel später per

Kolben-Sättel gibt es eine Verbindungsleitung, die sage und schreibe 358,20 DM kostet (komplette Ate-Zange 336.- DM); eine vordere Alu-Bremstrommel kommt auf 1886.- DM und der T-50 Bremskraftverstärker verlangt nach 2.020.- DM. Nur Voll-Trommelgebremste dürfen beim Bremsentest ein wenig schiefliegen, bei allen anderen Schieflliegern ist ein Abzug in der B-Note angemessen.

GETRIEBE-Probleme zählen nicht zu den klassischen Mängeln der Flossen. Die Automatic (Sonderausstattung ab August 1962) schaltet serienmäßig etwas rabiät. Das Öl am Meßstab darf nicht verbrannt riechen oder aussehen. Reichlich unzuverlässig aber wegen ihrer Seltenheit interessant ist die bis 1961 lieferbare Hydrak-Halbautomatic. Ein weiterer Seltenheitsbonus gilt für 300er mit Schaltgetriebe.

REIFENPRÜFUNG

REIFEN-mängel sind zwar nur preisbildend, werden aber trotzdem ausführlich behandelt, weil Sorglosigkeit hier sehr gefährlich werden kann! Selbstverständlich hat kein Wagen nach 30 Jahren noch die Originalreifen. Daß es meist nicht einmal die originalgetreuen sind liegt da-

zwischen wieder von Mercedes-Benz-Classic vertrieben werden; eindringlich gewarnt sei dagegen vor ins Felgenhorn gesteckten Weißwand-Ringen, sie schlitzten früher oder später die Reifenflanke auf! Damit eine Fahrt mit dem neuen Schmuckstück nicht mit einem



**Anzeigenwahrheit:
"190 Dc, gut
abgehangen, kein Rost
in der linken C-Säule,
günstig abzugeben!"**

Knall im Graben endet, muß besonders bei Fahrzeugen mit einer geringen Laufleistung auch das Alter der Reifen überprüft werden; ab 5 Jahren ist es nicht mehr unbedenklich und ab zehn Jahren sehr kritisch! Auskunft darüber gibt die DOT-Nummer, die jeder Qualitätsreifen des zulässigen Altersbereichs hat, irgendwo auf der Flanke findet sich beispielsweise DOT XT.BK XKJM 352 ◀, wovon wir den Buchstabensalat vergessen und anhand der letzten

ran, daß Diagonalreifen seit geraumer Zeit völlig out sind. Original wären auf 5 JK x 13 B Felgen für 190, 190Dc und 200D 7.00-13 Reifen, für 200 und 230 7.00 S 13 Reifen und für die 111er 7.25 S 13 Reifen. Der 300er läuft auf 7.50 H 13 bzw. später auf 7.35/185 H 14 Socken (Felge 5 1/2 JK 13 B bzw. 6 J 14 H). Die heute üblichen und von Mercedes-Benz freigegebenen Radialreifen sind für die 110er die Größen 175 SR 14 und 185 SR 14 auf 5 1/2 bzw. 6 J 14 H Felgen. Die 111er dürfen nur auf 185ern rollen und der 300er braucht diese in „H“-ausführung, was aber auch nicht weiter tragisch ist, da diese Größe erst jetzt langsam vom Markt verschwindet. Betont chic sind natürlich Weißwandreifen wie sie

drei Ziffern ablesen, daß dieser Reifen in der 35. Woche 1992 gefertigt wurde. Das Dreieck rechts zeigt an, daß es 1992 und nicht 1982 war.



Der schöne Schein Chrom und Innenausstattung

Die dicksten Dinger sind das dickste Ding, die Stoßstangen kosten beide zusammen komplett 10685.95 DM (S-Flosse Stand 1999). Die Feinde der Stoßstangen heißen: Beule, Rost und Bastler. Viele kleine Flossen haben



nachträglich die oberen Stoßbecken der S-Flosse bekommen (und bohrt!), was auf den ersten Blick zwar ganz nett aussieht, aber früher oder später doch wieder geändert werden sollte. Das ist jetzt kein hochnäsiges

Puristengeschwätz, ich habe schon Bastler gesehen, die nach drei Jahren ihre Tat bitter bereut haben. Die Sache hat nämlich einen Haken: während man die vordere Stoßstange eventuell noch einem S-Flossen Fahrer verkaufen kann, ist die hintere relativ wertarm, weil sie sowohl Löcher für die oberen Stoßbecken als auch Löcher für die Nummernschildbeleuchtung hat. Diese Kombination ist bei keinem Modell original, die S-Flossen hatten die Nummernschildbeleuchtung nämlich seitlich in den Rücklichtern. Andererseits ist die kleine Fehlentscheidung auch nicht teurer als 12 Stunden Parken in Paris, Rom oder München. Auch das Kleinzeug, das häufig bei Reparaturarbeiten beschädigt wird, gibt es nicht im Sonderangebot bzw. überhaupt nicht mehr. Eine Klasse für sich sind wieder die 300er, die

verschwenderischen Tür- und Radlaufleisten sind ausgesprochen empfindlich und die Haltbarkeit der Endstücke der breiten Einstiegsleisten spottet jeder Beschreibung. Wie im Fall der Stoßstangen wird auch bei den Zierleisten für eine Wertermittlung der vordergründige Glanz zusätzlicher Teile durch die mangelhafte Originalität mehr als aufgewogen. Nur die echten S-Flossen (also nicht der 220b) haben Zierleisten an der Kotflügelfront, oberhalb der Heckscheibe und längs auf den Flossen verlängert bis auf die Tür. Alle 111er, also dieses mal auch der 220b, haben chromgefaßte Türscheiben. Der 220b und auch die allerersten Kleinen hatten bis 08.61 wie die Großen breite Chromleisten in den Scheibengummis der Front- und Heckscheibe, die nach diesem Datum schmaler ausgeführt wurden (S-Flosse unverändert). Die Kleinen (und der 220b) hatten nur bis zum großen Facelift 1965 (190/200 220/230) chromglänzende Flossenendstücke. Die Rücklichter der Grundmodelle wurden nicht nur zu diesem Datum geändert (s.o.), sondern schon einmal im April 1962; sie verloren ihre überhängende Stufe. Die Radzierblenden um die Radkappen waren beim „S“ Serie und für die übrigen Modelle auf Wunsch

lieferbar; häufig sind wegen Umrüstung auf eine andere Reifengröße (s.o.) die einteiligen Raddekel der Nachfolgemodelle montiert, die Originalteile sollten dann wenigstens noch einzeln beiliegen.

ORIGINAL ODER ORIGINELL?



Arbeitsplatz 220 S

Hier ein ganz frühes Exemplar mit mehrteiligem Zweifarb-Armaturenbrett ohne Lautsprecherabdeckung.

Im Wohnraum finden sich zahlreiche Varianten an Stoff-, Leder- oder Kunstledersitzen mit vom Material abgestimmten Türverkleidungen (300er Extrawürste: Velours und Streifenkaro, aber auch für die „Normalen“ gibt es beispielsweise allein 25 verschiedene Lederausstattungen!). Gute Stoffausstattungen sind so selten, daß man kaum wagt sich darauf zu setzen. Häufig werden verschlissene Sitze durch das unverwüsthliche Kunstleder MB-Tex oder edles Echtleder ersetzt, wobei gelegentlich Seitenverkleidungen, Bodenbeläge und Armaturen Brett-Polsterrahmen nicht mit ausgewechselt werden bzw. vom falschen Modell stammen, was den Wert der Ausstattung erheblich mindert. Mängel an der Innenausstattung sind sehr ernst zu nehmen, brauchbare Einzelteile oder gar komplette Einrichtungen sind kaum mehr zu beschaffen. Original haben die 190er und der 220b die gleichen „kleinkarierten“ Stoffbezüge. Die 200er und die 230er (auch der „S“) haben ebenfalls ein kleines Karomuster (je nach Farbe) aber als auffälligen Unterschied Kunstlederstreifen seitlich an den Sitzflächen (die Änderung erfolgte kurz vor der Modellumstellung).

Die Türverkleidungen der Modelle 200 bis 230S sind identisch und haben vorn große offene Türtaschen; beim 230S sind allerdings die Leisten oberhalb der Verkleidung (Fensterschlüssel) mit Folie bezogen. 220S und SE haben

Klapptürtaschen, edles Holz innen um die Seitenfenster und eine Holzleiste oben an der Verkleidung. Die originale Stoffausstattung ist großzügig gestreift (incl. obere Hälfte der Türverkleidung). Der 300er hat mitten auf der Türverkleidung eine Holzleiste sowie Massivholz-Fensterschlüssel. Die 190er und der 220b, der ja die Innenausstattung der Kleinen hat, wurden ohne Türtaschen geliefert (Türverkleidung: unten glatt, oben schräg abgesteppt). Bis zur Einführung der 190er hatte der 220b eine eigenständige Verkleidung mit drei merkwürdigen Abnähern in der unteren Hälfte; wir haben somit 5 verschiedene Bauformen. Doch damit nicht genug: der 220b hatte bis April 1961 die gleiche Türinnenbetätigung wie die echten S-Flossen mit versenkter runder Griffmulde und danach die freistehende Uralt-Ponton-Version der Vierzylinder; ab dem großen Facelift 1965 wurde dann in alle Modelle die bisherige S-Ausführung mit versenkter runder Griffmulde eingebaut. Bei allen Modellen wurde dann im Juli 1967 die Türinnenbetätigung und damit der Ausschnitt in der Verkleidung geändert (Ausführung wie 108 und später /8). Ganz ruhig bleiben! Spätestens jetzt dürfte klar sein, welch heilloses Durcheinander manch ein Bastlerauto bietet. Auf sämtliche Details wie z.B. die mehrfach geänderten Sitzgestelle und die mehrteilige und zweifarbige frühe Ausführung des Armaturen Brett-Polsters

einzuweisen würde den Rahmen dieser Kaufberatung bei weitem sprengen.

Wenn man schon den Innenraum erkundet, dann sollte man unbedingt die Funktion der Scheibenwischer überprüfen. Die Achsen rosten gelegentlich fest und das Wischergestänge läßt sich nur unter sehr großem Aufwand austauschen. Läuft eine grüne Brühe vorn über den Tunnel, sind im günstigsten Fall die Heizungsventile überholungsbedürftig. Auch das Gebläse ist schwierig zu wechseln und kostet je nach Ausführung bis zu 1496.- DM. Freuen dürfen wir uns dagegen, wenn wir auf Sonderausstattungen wie vordere Mittelarmlehne und Sitzkissen stoßen. Die Fond-Mittelarmlehne ist bei den echten S-Flossen und dem kurzen 230 Serie (aber nicht beim 220b). Absolut seltener Luxus sind die eigentlich erst von den Nachfolgemodellen bekannten Features

Elektrisches Schiebedach, Zentralverriegelung, Elektrische Fensterheber, Colorverglasung und Klimaanlage. Diese Sachen sind so selten, daß man

nicht ernsthaft auf ein entsprechendes Auto warten kann. Ebenfalls selten, aber doch noch gelegentlich zu finden, sind die heißbegehrten Nackenrollen-Kopfstützen (Die vom /8 bekannten Sicherheitskopfstützen hat es in der Flosse nie gegeben; sind sie trotzdem montiert kann man den Lehnbezug und damit die Innenausstattung praktisch abschreiben vgl. o.)

Häufiger trifft man auf ein Radio. Die Blende darf allerdings nicht höher sein als die Uhr, sonst wurde es einem späteren Modell entnommen

(Becker Cassette-Geräte gibt es z.B.



erst seit 1969) und ist trotz aller chromglänzenden Schönheit wieder ein böses Foul, denn um Platz zu

*becker Europa - das zuverlässigste
Originalgerät (diese Ausführung ab ca. 63)*



ES GEHT AN DIE BÖRSE

schaffen hat der Vorbesitzer ganz nebenbei das Armaturenbrett zerstört! Logisch, daß auch Schäden an sonstigen Holzteilen („von der Sonne verwöhnt“ oder schlimmer noch „vom Bastler verschliffen“) zu einem B-Noten-Abzug führen. Das gilt auch bei einem, meist im Bereich der

ES GEHT AN DIE BÖRSE

C-Säule,
schadhaften
Himmel.

(die
Geldbörse)

Für Kapitalanleger ist die Flosse sicherlich das falsche Pferd, aber wenn man nicht gerade ein Faß ohne Boden kauft, bietet die ebenso brave wie formschöne Mercedes-Limousine lange Jahre ein preiswertes Vergnügen. Wer bei den Unterhaltskosten nur nach dem Spritverbrauch fragt, darf nicht vergessen, daß sorgfältige Wartung und diverse Kleinreparaturen an Schönheit und Technik bei alten Autos oftmals sehr kostspielig werden können (Großer Kundendienst nach dem Kauf ca. 1500.-DM).

- Kaufpreis -

Für jedes Modell differenzierte „Schulnoten-Preise“ zu vergeben wäre nur sinnvoll, wenn es um den Wiederbeschaffungswert für den Versicherungsfall ginge. Hier sollen Summen angegeben werden, die man in ein lohnendes Objekt investieren sollte. Zudem paßt kaum eine Flosse in eine einzige Schublade. Die „teuren Faktoren“ Blech-Technik-Chrom-Möbel sind nur selten gleich gut bzw. schlecht. Auch die Trennung nach Typen ist nicht einfach. Zwar ist die S-Flosse prinzipiell höher anzusetzen, dafür sind gute Diesel wiederum so selten, daß das Angebots-/Nachfrageverhältnis für annähernd gleiche Preise sorgt. Die Schallmauer für Limousinen liegt bei etwa 20.000.-DM, man bekommt dafür ein 50.000km Sahnestück, das mit vertretbarem Aufwand (s.u.) am Leben gehalten werden kann. Der 300er, der, wie schon mehrfach zwischen den Zeilen

stand, eine ganz andere Welt repräsentiert, kann in gleich gutem Zustand auch doppelt soviel wert sein. In mäßigem Zustand bestimmt sich der Preis sehr schnell durch die Addition der Einzelteile.

- Das Angebot -

Am häufigsten sind mit viel Spachtel und Farbe immer wieder über den TÜV gerettete Fahrzeuge in der Preisklasse von 3000.- bis 10.000.-DM zu haben. Diese Zombies haben keine Perspektive, erst recht wenn der „Superexperte“ seine „Restauration“ mit frisch TÜV und Lack gekrönt hat, weil dann wegen des ohnehin geplanten Verkaufs ohne Rücksicht auf die Haltbarkeit gearbeitet wurde. Dummerweise werden auch diese Fahrzeuge in Verkaufsanzeigen oft mit „gut“ oder „sehr gut“ betitelt. Eine echte Restauration ist unter 50.000.-DM (bzw. entsprechend aufwendige Eigenarbeit) nicht machbar. Da sich diese Summe beim Verkauf nicht erzielen läßt, sind ordentlich restaurierte Flossen nicht im Angebot. Suchen sollte man nach einem originalen Wagen, an dem praktisch keine Schweißreparaturen zu erkennen sind. Steckt man in

eine derartige bis zu 15.000.-DM teure Basis noch einmal die gleiche Summe (Achsen-/Dichtungsgummis, Kleinstschweißungen, Lack...) hat man die Chance auf einen Traumwagen. In eine 5.000.-DM Basis (immer noch unverfuscht aber entsprechend stärker angenagt) muß man schon 40.000.-DM stecken um einigermaßen das gleiche Ergebnis zu erreichen; das bessere Auto ist also wie immer der bessere Kauf. Die Ruine, die man vom Schrott rettet beschert zwar jahrelangen Freizeitspaß und das unbezahlbare Heldengefühl, ist aber rein wirtschaftlich absoluter Unsinn (eigentlich ist ja das gesamte Hobby Unsinn, aber wir wollen uns hier nicht in tiefgründiger Philosophie verlieren).



Also gemäß der Blechberatung entscheiden ob ein Kauf in Frage kommt und anhand der weiteren Angaben (Anbauteile... Technik... Chrom) den Preis zwischen 3.000.- und 15.000.-DM bilden, bzw. bei einer zu großen Mängelhäufung höflich vom Kauf abstand nehmen und weitersuchen.

michael rohde