

# MERCEDES-SCENE

## I N T E R N A T I O N A L

Unabhängiges Magazin für die Mercedes-Communities

### Wasser marsch!

Mercedes/Metz-Löschfahrzeug



### Wüstes Jubiläum

'83er Dakar-Sieger-Replika



### Im Dickschiff durch den Alltag

560 SEL (W 126) individuell

### Roadster mit Brumm

SLK 350 im Fahrbericht



### Dreck-Test

G 320 CDI im Fahrbericht



# Vierzig Jahre

**Gute Radschläge!**  
4 Seiten Felgenspecial

Strich-Acht (W 114/115)

MERCEDES-SCENE.DE



4 197202 604306



# Strich-Acht-Kaufberatung

Wer mit dem /8 in die Oldtimer-Szene einsteigen will, hat mit dem "letzten Mercedes mit Gesicht" eine gute Wahl getroffen. Die Ersatzteilversorgung ist im Gegensatz zu anderen Oldies wie Opel Diplomat oder Ford P7 noch auf Jahre gesichert. Doch was ist beim Kauf zu beachten? /8-Experte Ralf Kühl gibt Tipps – nicht nur für Neueinsteiger!

**K**napp zwei Millionen mal gebaut und auch privat reichlich geschlachtet, sind zumindest gebrauchte Teile kein Problem. Die Angebotspalette an Neuteilen – sowohl von Daimler als auch aus dem Zubehör – ist ebenfalls noch recht groß. Selbst wenn immer mehr Teile, wie zum Beispiel der originale Limousinen-Schweller, derzeit nicht mehr lieferbar sind. Das Fahrzeugangebot ist in fast allen Preisklassen da, wenn auch wirklich gute Exemplare mittlerweile rar sind. Der Marktwert hat sich allerdings aufgrund seiner Popularität den letzten fünf Jahren nahezu verdoppelt. Nachdem die Fragen, ob Limousine oder lieber Coupé, Diesel oder Benziner, 1. oder 2. Serie, geklärt sind, kann die Suche starten. Doch halt – es gibt Dinge, über die man sich besser vorher informiert: Man sollte sich eine Versicherung suchen, die keine Auflagen macht, welche man später dann nicht oder nur schlecht umsetzen kann. Als Beispiele seien hier eine abschließbare Garage oder ein angemeldetes "Hauptfahrzeug" genannt. Wenn man selber nicht versiert genug ist oder zudem nicht die Möglichkeit hat, anfallende Arbeiten selbst zu erledigen, sollte man sich schon vorab erkundigen, wo die nächste Werkstatt liegt, die sich tatsächlich mit dem /8 auskennt. Nicht jede, die "Oldtimer macht", hat hier Fachwissen und kann auf jahrelange Erfahrung bei Technik und Blech bauen. Da es in Deutschland nicht allzu viele Spezialisten gibt, sollten weitere Fahrten eventuell in Kauf genommen werden – denn wer weiß zum Beispiel schon, an welchen Stellen ab Werk (über-)lebensnotwendige Wasserablauflöcher vorgesehen sind und wo auf jeden Fall noch zusätzliche gebohrt werden sollten, die original leider nicht vorhanden waren?

Der /8 ist mittlerweile erwachsen, vorzeigbar und bei regelmäßiger, intensiver Pflege auch relativ kostspielig geworden. Wer sich also einen leisten will, sollte ihn sich auch leisten können! Ein "billiges" Fahrzeug zu kaufen, um dann auch noch mit dem steuerbegünstigten H-Kennzeichen Geld sparen zu wollen, ist eine Milchmädchenrechnung. Wegen der bald anstehenden Folgekosten entpuppt sich das vermeintlich günstige Fahrzeug so oft langfristig als die teurere Alternative – oder das Schnäppchen wird durch mangelhafte Reparaturen und Wartung ganz zugrunde gerichtet. Wer dazu dann wegen des geringeren Verbrauches und (derzeit noch) günstigerem Spritpreis einen Diesel oder einen auf Gas umgerüsteten Benziner sucht, ist auch auf dem Holzweg. Allerdings: Wer aus wahrer Liebhaberei kein anderes Auto will und mindestens 20.000 Kilometer im Jahr fährt, ist mit einem Diesel beziehungsweise auf Gas umgerüsteten Benziner tatsächlich günstiger unterwegs – vorausgesetzt, man hat bei der Anschaffung nicht zu sehr "sparen" müssen.

Das Wichtigste aber ist eine solide Grundsubstanz, die möglichst wenig geschweißt wurde und vor allem innen überall trocken ist. Eine gute Karosserie ist mehr wert als jedes noch so schöne Extra, denn stumpfer Lack lässt sich polieren und verbeulte Zierleisten austauschen. Als erstes sollte man prüfen, ob das Fahrzeug bei Regen innen trocken

bleibt. Der beste Schutz vor einem potenziellen Feuchtbiotop? Eine Fahrt durch die Waschstraße! Da trennt sich die Spreu vom Weizen. Präsentiert sich der Innenraum danach trocken, ist das schonmal ein gutes Zeichen. Sollte ein Waschstraßenbesuch nicht möglich sein, ist die genaue Inspektion des inneren Bodenbereiches – auch des Kofferraumes – unverzichtbar.

Es gibt sehr viele Wege, wie Wasser nach innen kommen kann. Einer davon ist auch gleichzeitig eine der größten Schwachstellen am /8 und kann zu einer Großbaustelle werden, wenn man hier Undichtigkeiten

nicht schnell genug erkennt und behandelt: der so genannte "Lüftungs-Wasser-Kasten" (LWK).

Für "Unwissende" nur schwer erkennbar, erstreckt er sich quasi über die gesamte Fahrzeugbreite vor/unter der Windschutzscheibe. Und gerade wegen der Breite ist die in diversen Foren beschriebene "Dumms-t-einen-10-Liter-Eimer-Wasser-in-das-Lüftergitter-kippen-Methode" nicht besonders geeignet, denn die äußeren Bereiche werden damit nicht "gestestet". Zudem kann bei zu viel Wasser auf einmal nicht mehr alles über die dafür vorgesehenen Wasserablauflöcher im Motorraum ablaufen. Es könnte dann auch Wasser über den Lüfter ins Wageninnere gelangen. Weniger Wasser, dazu langsam gegossen, reicht aus, um zumindest den

mittleren Bereich des LWK auf Dichtigkeit zu testen. Dafür muss man vorher in jedem Fall die vorderen Fußmatten vorsichtig herausnehmen. Wenn man schonmal dort ist, sollte man, wenn vorhanden, zusätzlich die beiden Verkleidungen rechts und links unter dem Armaturenbrett entfernen. Nun kann man mit einer Taschenlampe auch die äußeren Bereiche des LWK vom Innenraum aus begutachten. Einzig bei den Einspritzern 250 CE und 280 E/CE verdeckt das unter dem Handschuhfach angebrachte Steuergerät einen direkten Blick auf den rechten äußeren Bereich des LWK.

Sollten sich an der ab Werk weißen Nahtabdichtung Rostbahnen unterhalb des LWK zeigen, ist hier auf jeden Fall Handlungsbedarf beziehungsweise äußerste Vorsicht geboten. Wie groß der Aufwand einer Instandsetzung tatsächlich ist, lässt sich dann eigentlich erst erkennen, wenn das Lüftungsgitter vor der Windschutzscheibe entfernt wird, um in die Innereien des LWK sehen zu können. Um gänzlich Klarheit zu bekommen, wäre es notwendig, den kompletten Wärmetauscher hinter der Mittelkonsole auszubauen – dieser Aufwand ist aber bei einer Besichtigung dann doch etwas zu



Ungeschweißt: Bodenblech vorne rechts im Originalzustand



groß. Um den LWK von außen zu "öffnen", ist nicht nur besonderes Werkzeug erforderlich, sondern es werden auch fünf neue Spreiznieten benötigt, um das Gitter wieder zu befestigen. Eine weitere Möglichkeit gibt es aber noch vom Motorraum aus: Bei eigentlich allen Motorvarianten, außer den M-110-Motoren mit zwei oberliegenden Nockenwellen, kann man den LWK – zumindest zum Teil – im Bereich der zwei (ganz frühe Ausführung) beziehungsweise drei Wasserabläufer gut kontrollieren. Sollten sich hinter den Geräuschdämm-Gummis im Inneren des LWK (beziehungsweise von außen um diese herum) starke Korrosion oder sogar Durchrostungen zeigen, ist von einem Kauf



Oft Ort des 18-Schreckens: der Lüftungswasserkasten in seiner gesamten Breite

abzuraten. Für eine Reparatur muss dann nämlich nicht nur der Wärmetauscher innen, sondern zusätzlich auch der komplette Motor-Getriebeblock ausgebaut werden.

Weitere häufige Ursachen für Wassereinträge sind verschlissene Front- und Heckscheibendichtungen. Gerade die Heckscheibendichtung sorgt oft für Feuchtigkeit sowohl im hinteren Fuß- als auch im Kofferraum. Bei beiden Dichtungen sind Kalkrückstände, die von innen meist in den Ecken zu sehen sind, ein Indiz.

Auch die Verbindungsnaht zwischen Spritzwand und Stehblech (der Bereich hinter/über der Pedalerie) beziehungsweise der Bereich um die Aufnahme der Feststellbremse und der Wischwasserpumpe herum neigen zu Korrosion und Undichtigkeiten. Nachdem der Dichtigkeits-Test beendet ist, kann jetzt das äußere Blechkleid begutachtet werden. Hierbei kann ein kleiner Magnet gute Dienste leisten, um Lack- und Spachteldicke zu messen – aber bitte mit Vorsicht! Nur punktuell einsetzen und nicht über den Lack ziehen! Besser: ein Schichtdickmessgerät. Verlässliche Geräte gibt es im Handel schon ab 150 Euro – bei einem 280er wären das nicht mal zwei Tankfüllungen. Oder man leiht sich eines. Überall, wo man mehr als ein paar Hundertstel misst, wurde in jedem Fall schonmal ausgebessert. Bei Anzeigen im Millimeterbereich sollte man dann sehr vorsichtig werden. Kritische Bereiche sind in jedem Fall die hinteren Radläufe, die Lampentöpfe, die äußeren Türunterkanten und die vorderen Kotflügelunterkanten im Bereich über der Schwellerzierleiste. Die Bereiche der hinteren Endspitzen sind häufig schlecht zu testen, weil hier oftmals von außen Steinschlagschutz aufgetragen ist. Viele Stellen sind auch oder sogar besser von Hand gut "fühlbar":

Im hinteren Radlauf- und im anschließenden unteren Endspitzenbereich gehen jeweils original nur zwei Bleche zusammen – nur diese sollten fühlbar sein. Wenn es sich dicker anfühlt oder es sogar beim leichten Anfassen schon knirscht, ist Vorsicht geboten! Ist hier aber alles nicht nur okay, sondern zudem ein kleiner Versatz im Übergang vom Radlauf zur Endspitze

erkennbar, wurde entweder sehr sauber gearbeitet, oder der Bereich ist tatsächlich noch original und unbehandelt. Ein weiterer großer Pluspunkt!

Die Türen haben von unten mehrere längliche Wasserabläufer – sind diese überall fühlbar, zeugt dies von guter Türsubstanz. Neue Türen sind zwar original noch lieferbar, kosten aber zurzeit saftige 760 Euro pro Stück! Vom Preis-Leistungs-Verhältnis her aber leider uninteressant, da die Verarbeitung und Passgenauigkeit im Laufe der Jahre deutlich nachgelassen hat – gleiches gilt für die auch noch lieferbaren vorderen

Kotflügel. Doch im Gegensatz zu anderen Marken sind sie beim traditionsbewussten Daimler überhaupt noch zu bekommen.

Nächster Punkt: Wagenheberaufnahmen, wo der 18 gerne im Verborgenen rostet. Eine recht simple, dafür aber sehr effektive Methode, um die Substanz hier ohne Endoskop zu prüfen: den Wagen einfach wie bei einem Reifenwechsel aufbocken. Dazu sollte er eben und auf festem Untergrund stehen. Der Wagenheber befindet sich im Kofferraum rechts hinter dem Reserverad. Knirscht es, bevor das jeweilige Rad in der Luft hängt, ist äußerste Vorsicht geboten. Schlimmstenfalls kann der ganze Bereich samt Konsole der Wagenheberaufnahme herausbrechen – der Super-GAU, weil sich dabei meistens auch noch der Wagenheber in das Seitenteil, die Tür oder den Kotflügel drückt. Der Anbieter wäre alles andere als beglückt darüber, zumal sein Fahrzeug mit diesem Schaden nahezu unverkäuflich ist. Lässt sich der Wagen aber problemlos und ohne Knirschen an allen vier Stellen aufbocken, gibt's ein weiteres Okay-Häkchen.

Die vorderen Enden der hinteren Längsträger (quasi der Bereich nach innen hinter der Wagenheberaufnahme, auch "Achsblech" oder "Chassisblech" genannt) ist eine weitere "Soll-Roststelle". Fühlt man hier nicht glattes Blech, sondern eher Unterbodenschutz-Klumpen oder undefinierbare Rost-Schweiß-Geschwüre: Finger weg! Um hier zu reparieren, muss oft die komplette Hinterachse ausgebaut werden. Die Schweller sollten auch genau untersucht werden – alleine deswegen, weil es sie für die Limousinen als Ersatzteil nur noch im Zubehör und in dementsprechend minderer Qualität gibt.



Unfallschaden: Verformung des Längsträgers vorne links

Im Kofferraum sieht es unter der Kofferrmatte mitunter grausam aus. Die Matte verteilt potenzielle Feuchtigkeit und lässt sie kaum verdunsten. Wenn Rostansatz zu sehen ist, dann bitte keine größeren Durchrostungen. Ganz genau sollte man sich dann auch die Vertiefung, wo der Kabelbaum liegt, anschauen – hier sind eventuell anstehende

Schweißarbeiten wegen des direkt darunter befindlichen Kraftstofftanks sehr aufwändig. Wenn man die seitlichen Pappen entfernt, kann man in die Endspitzen beziehungsweise hinteren Radläufe schauen. Je sauberer sich dieser Bereich präsentiert, desto besser! Die Reserveradmulde gehört auch zum Kofferraum-Check und muss (natürlich nach Herausnahme des Rades) mitkontrolliert werden.

Bei den Coupés gibt es zwei gesonderte Bereiche:

zum einen die C-Säulen, und zwar in erster Linie bei Fahrzeugen mit Schiebedach. Hier rostet es gerne, weil die Wasserablaufschrägen des Schiebedachs im oberen Drittel der Säule enden. Zudem befindet sich unten im Ansatz zum Seitenteil bautechnisch bedingt eine nicht sichtbare Mulde, in der sich Schmutz und Feuchtigkeit sammeln, was dann zwangsläufig irgendwann zu Durchrostungen führt.

Zum anderen ist es die Sicke zwischen Seitenteil und Schweller – optisch der weitere Verlauf des Spaltmaßes zwischen Tür und Schweller nach hinten. Die Sicke hatte in der ersten Serie noch vier trapezförmige Wasserabläufer. Sollten sich diese (beziehungsweise später ja nur noch die Sicke) nicht nur erkennen, sondern zudem auch fast rostfrei zeigen, ist dies ein Indiz für ein scheinbar gut erhaltenes Model.

Auch die Spaltmaße der Anbaublechteile geben Aufschluss: Wenn sie überall – und vor allem zwischen den vorderen Kotflügeln und Türen



So passt's: originale Spaltmaße



Expertenrat: Ralf Kühl gibt Tipps nicht nur für Neueinsteiger



Weiterführende Infos und vieles mehr rund um den /8 finden Sie bei:

Treffpunkt Strich 8  
Ralf Kühl  
Hauptstraße 27  
D-24644 Krogaspe

Tel. & Fax: +49(0)4392/690771  
Website: [www.treffpunkt-strich-8.de](http://www.treffpunkt-strich-8.de)  
E-Mail: [info@treffpunkt-strich-8.de](mailto:info@treffpunkt-strich-8.de)



Delikatesse: perfekte Wagenheberaufnahme und Achsblech von unten

- gleichmäßig sind, gibt das nicht nur ein gutes Bild ab, sondern dann könnte der Wagen auch unfallfrei sein. Bei einem Zubehör-Kotflügel ist die Aussparung auf Höhe der Zierleiste nicht groß genug, so dass er nicht nahe genug zur Tür verschraubt werden kann. Fingerdicke Spaltmaße sind dann keine Seltenheit. Wenn das Spaltmaß hier auffällig groß ist, sollte man erst recht

die vorderen Längsträger vom Radkasten her in Augenschein nehmen und nach Dellen und Verformungen absuchen. Diese würden dann auf einen zumindest mittelschweren Unfall hindeuten.

Nachfolgend ein paar Stichpunkte zur Technik – aufgrund der diversen Motoren- Getriebe- und Ausstattungs-Varianten würde ein detailliertes Bild an dieser Stelle den Rahmen sprengen:

- Motoren: Ölstand prüfen, Nachweis über letzten Ölwechsel, sollte gut anspringen und rund laufen, Öleinfülldeckel abschrauben und auf Ölschlamm kontrollieren. Wenn man wissen möchte, ob ein Diesel auch im Winter gut anspringt, den Motor auf ca. 50 Grad Wassertemperatur bringen und abstellen. Sollte er dann nach fünf Minuten – und dieses Mal OHNE Vorglühen – nur "humpelnd" anspringen, fehlt auf jeden Fall Kompression
- Hinterachsen können mitunter etwas "singen" und/oder bei hohem Verschleiß beim Lastwechsel leicht "klacken", gehen aber in der Regel kaum kaputt
- Gleiches gilt für das Schaltgetriebe
- Automatikgetriebe können teilweise etwas ruppig schalten; wenn die Gänge eher "reinrutschen" statt -schalten, sind meistens die Bremsbänder hinüber bzw. müssen eingestellt werden – so oder so ein nicht ganz billiges Vergnügen!
- Lenkung: sollte nicht allzuviel Spiel haben – kann aber bis zu einem gewissen Grad nachgestellt werden
- Bremsen: wenn bei ca. 80 km/h etwas stärker gebremst wird, sollte der Wagen weiter geradeaus fahren und keinesfalls nach rechts oder links ziehen

Bei Fahrzeugen, die für unter 5.000 Euro offeriert werden, ist erfahrungsgemäß grundsätzlich Vorsicht geboten. Wer für 3.000 Euro ein richtig gutes Exemplar erwirbt, hat großes Glück gehabt – auch weil kein Händler schneller war.

Wenn möglich, sollte man sich zur Besichtigung unbedingt jemanden mitnehmen, der sich wirklich genau mit dem /8 auskennt. Dies gilt erst recht, wenn es in höhere Preisregionen um die 10.000 Euro und mehr geht. Wirklich absolut rostfreie /8er gibt es wohl nur noch äußerst selten

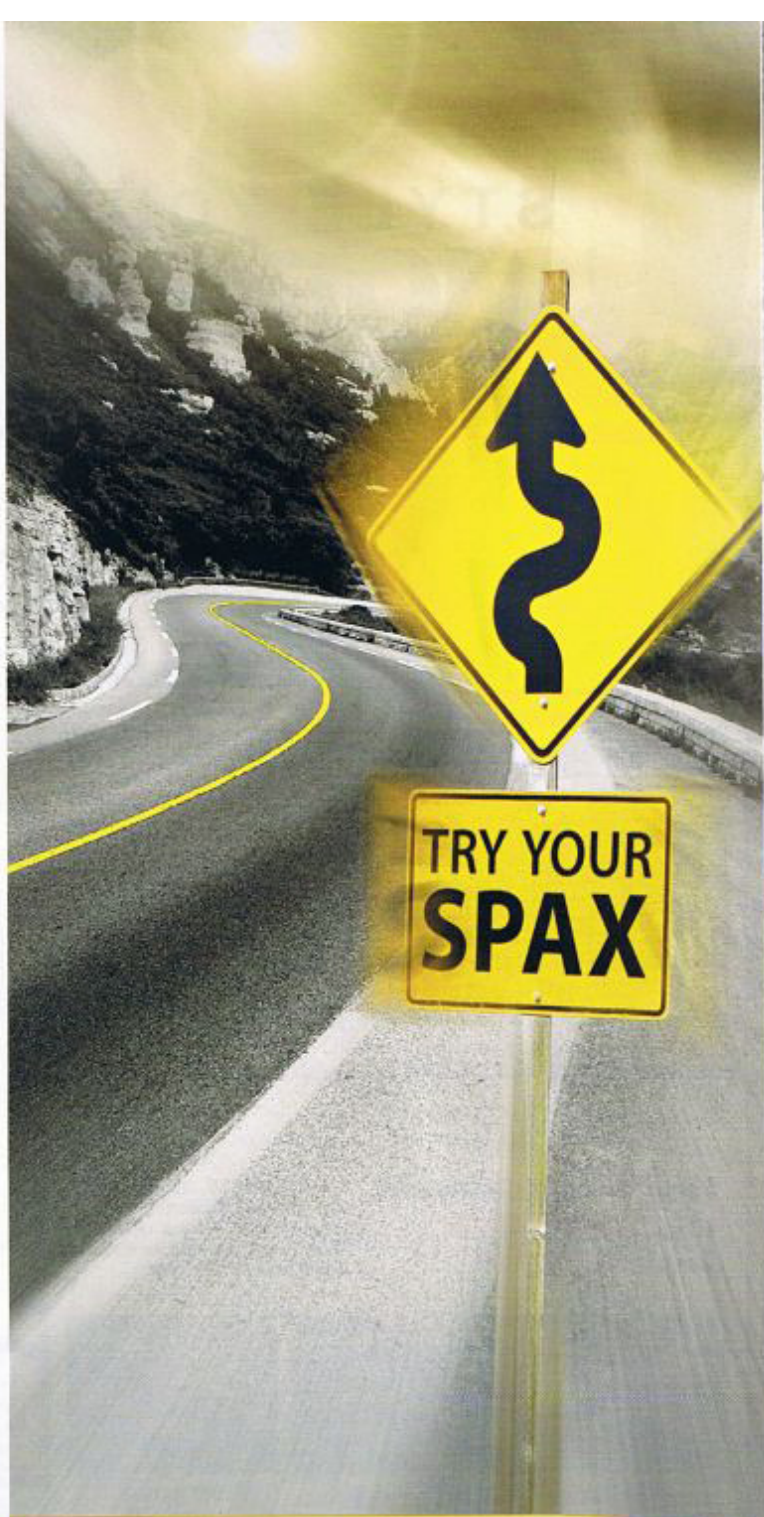
– auch wenn sie öfters so deklariert werden. Zudem ist eine Mitgliedschaft im MB/8-Club auch schon vor dem Kauf zu empfehlen. Wer diese Tipps beachtet und nach vielleicht sogar langer, aber gezielter Suche endlich stolzer Besitzer eines /8ers geworden ist, kann sich fast sicher sein, keine Fehlinvestition getätigt zu haben. Bei entsprechender Pflege wird man bei einem späteren Verkauf sein Geld immer wiederbekommen. Um aber auf Nummer Sicher zu gehen, sollte auch nach dem Kauf ein baldiger Spezialisten-Besuch dazu beitragen, in den nächsten Jahren weiterhin ungetrübten und souveränen Fahrspaß zu haben.



Original: der Versatz im Radlauf nach innen

Text: Ralf Kühl

Fotos: Ralf Kühl, Daimler AG



## ...UND DIE STRASSE GEHÖRT DIR

SPAX Kits bieten eine 28-stufige Härteverstellung der Dämpfer im eingebauten Zustand und erlauben so eine Setup-Anpassung an den persönlichen Fahrstil. Die Krypton-Gas Technologie erzeugt zudem eine deutlich sichere Straßenperformance und eine faszinierende Fahrdynamik bei Höchstgeschwindigkeiten. Alle SPAX Produkte haben eine umfassende Garantie von 2 Jahren.

SPAX-Vertrieb für Deutschland:  
SUPERSPORT GmbH | Call: (03304) 20 30 | [www.supersport.de](http://www.supersport.de)

