



Fachwerkstätten mit ihrem speziellen Wissen können dem Strich-8-Fahrer viel Ärger ersparen

Robuster Typ

TEXT Bernd Woytal // FOTOS Fact

Was die Technik betrifft, ist der Mercedes Strich 8 ein problemloser Dauerläufer – solange er keinen Reparaturstau hat und richtig gewartet wurde.

Die Rostanfälligkeit der Karosserie hält Günter Beyer für das größte Problem am Mercedes Strich 8. „Wenn mal ein gewisses Stadium erreicht ist, ist jeder in das Auto investierte Euro Verschwendung“, findet der Chef einer in Coburg angesiedelten Mercedes-Werkstatt. Und besonders Dieselmotoren seien in jeder Hinsicht oft total heruntergeritten.

Andererseits kennt Strich-8-Experte Ralf Kühl (in der Szene kumpelhaft Ralf genannt) vom Treffpunkt Strich 8 in Krogaspe/Schleswig-Holstein Autos, die wegen ihres auf den ersten Blick guten Zustands sehr viel gekostet haben, in die dann aber trotzdem noch viel investiert werden musste, bis sie perfekt waren.

Neueinsteiger in die Szene sollten sich auf jeden Fall darauf einstellen, dass der Strich 8 kein Billigauto ist und dass man nicht all sein Geld in den Kauf des Wagens stecken darf. Besonders wer kein Hobby-schrauber ist und für alle Arbeiten eine Werkstatt benötigt, muss sich immer eine finanzielle Reserve für anstehende Repara-



Kein Rost und intakte Technik: Dann macht das Fahren Spaß

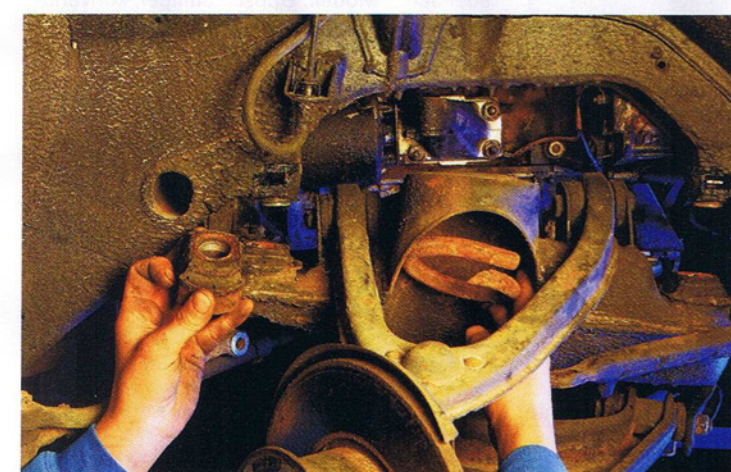
turen zurückhalten. Welche Ausgaben für Technik-Instandhaltungen oder die Wartung anfallen können, beleuchten wir in dieser Geschichte.

Die vielen Strich-8-Versionen erschweren allerdings die Angabe einheitlicher Kosten. Oft sind die Preise der benötigten Teile unterschiedlich, und die nötigen Arbeitszeiten differieren wegen der schlechten Zugänglichkeit bei bestimmten Motorisierungen und/oder der verbauten Sonderausstattung.

So kann ein Keilriemenwechsel bei einem Vierzylindermodell 40 Euro kosten – doch ist das Auto mit Servolenkung und Klimaanlage ausgerüstet, fallen mehr Arbeitszeit und natürlich die Kosten für die zusätzlichen Riemen an, die man am besten alle in einem Aufwasch wechselt.

Der Strich 8 ist kein Billigauto, aufgeschobene Arbeiten können den Besitzer teuer zu stehen kommen

Unterschiedliche Arbeitszeit
Selbst beim Ölwechsel unterscheidet sich die Arbeitszeit. „Bei einem Dieselmotormodell mit Servolenkung ist der Ausbau des Ölfiltergehäuses schon eine kleine Fummelei“, weiß Ralf. Als weiteres Beispiel führt er den Zünd-



PROBLEMSTELLE VORDERACHSE
Bei vielen Strich 8 sind mittlerweile die Silentbuchsen der Vorderachsträger marode. Beim Wechseln werden manchmal Durchrostungen des Achsträgers entdeckt. Auch die Schraubenfeder kann brechen



AUFS RICHTIGE WERKZEUG KOMMT ES AN
Mit einem Motortester lassen sich zahlreiche Funktionen und Systeme prüfen. Für einen Check der bei manchen Strich 8 verbauten D-Jetronic bedarf es einer zusätzlichen speziellen Ausrüstung



VERSCHLEISS DES HEIZUNGSREGELVENTILS
Steigt der Kraftaufwand beim Betätigen der Heizungsregler, liegt das meist nicht an der Schwergängigkeit der Züge, sondern am Heizungsventil. Ralf Kühl bietet überholte Ventile auch poliert oder verchromt an



GEFAHR VON INNEN
Auch wenn die Kühlwasserschläuche auf den ersten Blick noch gut aussehen: Schaut man ins Innere, zeigen sich Kalkablagerungen und gefährliche Risse. Unter Druck können die Schläuche undicht werden

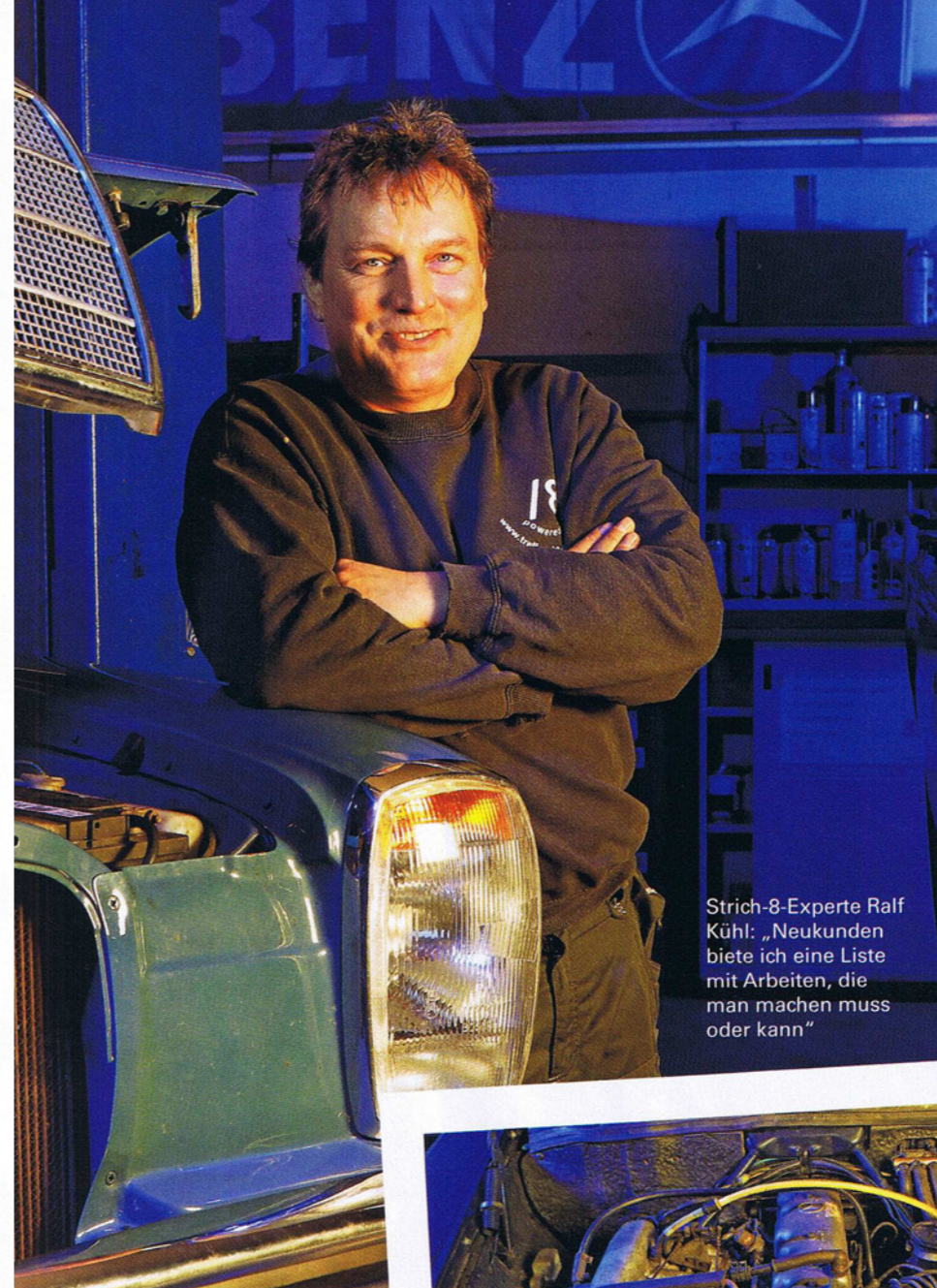
SERVICE UND KOSTEN

Arbeiten am Motor	Circa-Preise*
Keilriemenwechsel (für Version ohne Servo und Klima)	um 40 Euro
Motorölwechsel mit Filter (je nach Ölsorte und Motortyp)	ab 80 Euro
Zündkerzenwechsel (je nach Motor)	um 70 Euro
neuer Unterbrecherkontakt plus Einstellung der Zündung und Verteilerprüfung	ab 100 Euro
Ventilspiel prüfen und einstellen (Vierzylinder-Benziner)	um 100 Euro
neuen Luftfilter montieren, je nach Motor	ab 50 Euro
Vergaser prüfen/einstellen, je nach Modell und Aufwand	bis 300 Euro
Check des Einspritzsystems (D-Jetronic)	um 150 Euro
Kraftstofffilter austauschen	um 50 Euro
Kühlmittelthermostat erneuern	um 100 Euro
Wasserpumpe erneuern (je nach Motor)	ab 250 Euro
Wasserkühler überholen und einbauen	ab 350 Euro
neuer Auspuff (je nach Motor)	um 500 Euro
Kupplungswechsel plus Ausrücklager	um 600 Euro
Motorüberholung, je nach Aufwand, inkl. Montage	ab 5500 Euro
Arbeiten an Fahrwerk, Bremsen etc.	
Überprüfen und Einstellen der Achsgeometrie	um 80 Euro
Austausch der Lenkung (mit Aus- und Einbau)	um 1800 Euro
äußere Spurstangenköpfe erneuern	um 200 Euro
Reparatursatz Vorderachsträger, Stabgummi einbauen	ab 450 Euro
neue Silentbuchsen für Hinterachsträger	um 350 Euro
neue Stoßdämpfer rundum	um 500 Euro
neuer Radlagersatz vorn/hinten	um 350/550 Euro
Bremsbelagwechsel vorn/hinten	um 100/80 Euro
neue Beläge für Hand-/Feststellbremse	um 250 Euro
Wechsel der Bremsbeläge vorn plus neue Brems Scheiben und AT-Bremssattel	um 750 Euro
Sonstige Arbeiten	
Getriebeüberholung, je nach Version	ab 500 Euro
Simmerring am Differenzial erneuern	um 250 Euro
Heizungsregelventil erneuern	ab 100 Euro
Gelenkwelle überholen mit Einbau	ab 450 Euro

* Alle Preise sind lediglich Richtwerte. Sie können je nach Modell, Teilepreisen und nötigen Zusatzarbeiten sowie den jeweiligen Stundensätzen der Werkstatt deutlich abweichen

ADRESSEN

Treffpunkt Strich 8 24644 Krogaspe Tel. 043 92/69 07 71 www.treffpunkt-strich-8.de	Die Werkstatt von Ralf Kühl beschäftigt sich ausschließlich mit Strich 8. Rundum-Programm, viel Erfahrung
AI-Motors 76297 Stutensee Tel. 072 49/572 www.ai-motors.de	Mercedes-Spezialist seit vielen Jahren mit Fachgebiet Technik, Komplettrestaurierung auf Wunsch möglich, Teileservice
Kemmer & Hein OHG 67346 Speyer Tel. 062 32/64 03 65 www.fahrzeugrestaurierung.de	Zertifizierter historischer Fachbetrieb, die Firma wartet und restauriert unter anderem auch Mercedes Strich 8
Kfz-Werkstatt Beyer 96450 Coburg Tel. 095 61/605 28 www.kfz-beyer.de	Seit Langem existierender Familienbetrieb, der sich besonders mit Mercedes der 60er- und 70er-Jahre auskennt
Klassik Stern 85640 Putzbrunn Tel. 089/316 36 96 www.klassik-stern.de	Von einem ehemaligen Meister bei Mercedes gegründete Fachwerkstatt für alle Mercedes-Modelle vor 1995
Mercedes-Benz Classic Center 70736 Fellbach Tel. 07 11/178 40 40 www.mercedes-benz-classic.com	Werkstatt und Restaurierungsabteilung des Werks, Zugriff auf Werksunterlagen, Versorgung mit Originalteilen
Oldtimer Meister GmbH 76316 Malsch Tel. 072 46/945 42 55 www.oldtimer-meister.de	Werkstatt des Mercedes-W-123-Experten Steffen Kappler, der sich aber auch um die Strich-8-Modelle kümmert
Pflitsch, Gabriele, Autoreparaturen 42719 Solingen Tel. 02 12/59 17 59	Von Walter Pflitsch geführte Werkstatt mit über 30 Jahren Erfahrung, spezialisiert auf klassische Mercedes
/8-Basis 88422 Dürnau Tel. 075 82/20 34 www.strich8basis.de	Freie Mercedes-Werkstatt mit Schwerpunkt Strich 8 für Wartung, Restaurierung, Teile, auch Fahrzeughandel
Süd-Garage Bensheim 64625 Bensheim Tel. 062 51/84 19 90 www.sued-garage-bensheim.de	Auf Mercedes spezialisierte Werkstatt, in der man auch Strich-8-Modelle reparieren und restaurieren lassen kann
Sunshine Cars 57080 Siegen Tel. 02 71/31 10 39 www.sunshine-cars.de	Erfahrene Werkstatt, die sich vorwiegend mit Mercedes beschäftigt, dabei auch Strich 8, Wartung, Restaurierung



Strich-8-Experte Ralf Kühl: „Neukunden biete ich eine Liste mit Arbeiten, die man machen muss oder kann“



Fachgerechte Wartung erhöht die Lebensdauer des Motors

kerzenwechsel bei der Version mit M110-Motor an: „Die sechste Zündkerze sitzt schwer zugänglich an der Stirnwand und ist am besten mit einem speziellen Werkzeug zu erreichen.“ Klar, dass irgendwelche Bastler ausgerechnet das Gewinde dieser Kerze oft verkorkt haben und dann die Gewinde-reparatur die Kosten des Zündkerzenwechsels unnötig in die Höhe treibt.

Leider ist die Wartung vieler Strich 8 nicht dokumentiert, sodass der neue Besitzer unter anderem die Ventilspiel-Einstellung kontrollieren lassen sollte. Für einen Vierzylinder-Benziner kostet das um 100 Euro. Ralf Kühl empfiehlt, anschließend eine Druckverlustprüfung vorzunehmen, die noch mal ungefähr 50 Euro kostet: „Die sagt viel mehr über den Zustand des Motors aus als die Kompressionsdruckprüfung.“

Damit der Strich-8-Motor richtig läuft, sollte neben der Zündung auch die Gemischaufbereitung stimmen.

Service-Tipp

Wer einen guten Strich 8 besitzt, sollte einerseits stets nach sich anbahnenden Rostschäden Ausschau halten, andererseits der Technik die erforderliche Wartung gewähren. Ein jährlicher Besuch in der Werkstatt hilft, Defekte rechtzeitig zu entdecken, bevor es zu größeren Folgeschäden kommt. Über kleinere Wartungsarbeiten, die man selbst übernehmen kann, informieren die Betriebsanleitungen der frühen Strich 8 oder die antiquarisch erhältlichen Bücher der Reihe „Jetzt helfe ich mir selbst“. Mancher Tipp findet sich auch im Forum: www.strichacht-forum.de



Der Preis für einen entsprechenden Check hängt von der jeweiligen Vergaser-Bestückung und den entdeckten Schäden ab. Eine CO-Einstellung gehört für Ralf in jedem Fall dazu, er empfiehlt immer eine eher fettere Einstellung.

Sollte der Wagen mit einer D-Jetronic ausgerüstet sein, kann man für den reinen Check des Systems etwa 150 Euro einkalkulieren. Deutlich mehr kostet es, wenn typische Defekte an Teilen wie Zusatzluftschieber oder Drosselklappenschalter registriert werden. „Teuer wird es ebenfalls, wenn die Einspritzdüsen undicht sind“, weiß Günter Beyer.

Mängel bei der Kühlung können an einem defekten Kühlwasserthermostat liegen (Reparaturkosten um 100 Euro), an einem verkalkten Kühler, den man dann mit einem neuen Netz versehen lassen kann, oder einer verschlissenen Wasserpumpe. Für eine neue Pumpe können um 250 Euro fällig werden – aber auch weit mehr. Hier fällt wieder die Version mit M110-Motor aus

dem Rahmen, „denn bei der muss sogar noch der Schwingungsdämpfer demontiert werden“, sagt Ralf.

Übrigens erreicht nicht jeder Strich-8-Motor legendäre Laufleistungen, denn mangelhafte Wartung reduziert die Langlebigkeit drastisch. Im Schadensfall werden heute nicht wie früher billige Gebraucht-Aggregate eingebaut, stattdessen nehmen viele Geld in die Hand und lassen das Triebwerk aufwendig überholen.

Ein echtes Ärgernis sind für Ralf die mittlerweile oft verschlissenen Motorlagerungen: „Die einst 30 Mark teuren Teile kosten pro Stück derzeit bis zu 230 Euro, die billigeren im Zubehör halten nur zwei bis drei Monate, und die eines asiatischen Herstellers gerade mal zwei bis drei Tage.“

Ralf kennt den Strich 8 und seine typischen Schwächen so gut wie kaum ein an-

derer. Da wäre zum Beispiel das Heizungsregelventil. Oft lässt sich die Heizung nur schwer bedienen, „aber das liegt nicht an den Bowdenzügen, sondern meist am Ventil“, erklärt er. Mit einem Überholsatz schafft man das Problem aus der Welt, das Ventil ist danach auch wieder dicht, und man sollte bei dieser Gelegenheit die Bowdenzüge exakt justieren. Apropos Heizung: Ralf Kühl empfiehlt, sich bei passender Gelegenheit einmal die Heizungs- und die Kühlwasserschläuche genau anzuschauen: „Oft sehen sie von außen noch gut aus, sind aber im Inneren schon rissig.“

Schwachstelle Achsträger

Kommen wir zum Fahrwerk, und auch hier kennt der Strich-8-Experte viele für den Wagen typische Mängel: „Für Knarzeräusche beim Lenken ist meist eine bestimmte Version der Lenkstange verantwortlich“, sagt er. Und wenn es in der Kurve hinten klackert, „liegt oft ein Bruch der Koppelstange des Querstabes vor“.

Größeres Ungemach kann nach Kühls Erfahrung auf den Strich-8-Besitzer zukommen, wenn die Silentbuchsen der Vorderachse erneuert werden müssen. In den Pfannen des Achsträgers bildet sich durch verschlissene Lager mit der Zeit Korrosion. Im Verborgenen kann sie so weit fortschreiten, dass eine Durchrostung erst nach Aus-

bau und Sandstrahlen des Trägers sichtbar wird. Dieser kostet als Neuteil rund 1500 Euro, eventuell kann ein gebrauchter Achsträger verwendet werden, an dem aber dann schlimmstenfalls noch Federn, Radnaben und Bremsen zu tauschen sind.

Durch nur einseitiges Absenken der Vorderachse zum Wechseln der Lager kann der entstandene Rost allerdings nicht völlig beseitigt werden. Trotzdem werden aber von manchen Werkstätten neue Lager einfach in die rostige Pfanne eingepresst.

Der Lagerwechsel ist nicht gerade eine Arbeit für Hobbyschrauber, genau wie das Ersetzen der mittlerweile oft maroden Gummilager des Hinterachsträgers, aber auch der Wechsel der hinteren Radlager, denn dafür wird Spezialwerkzeug benötigt.

Egal ob Freizeitschrauber oder Experte, alle sind von der langsam schlechter werdenden Verfügbarkeit von Originalteilen, deren steigenden Preisen und der teilweise schlechten Qualität mancher Reprö-Teile betroffen.

Aber all das trübt echten Strich-8-Fans niemals die Freude an ihrem Auto.

Beim Wechsel der Silentbuchsen an der Vorderachse sollte man den Zustand des Achsträgers genau checken