

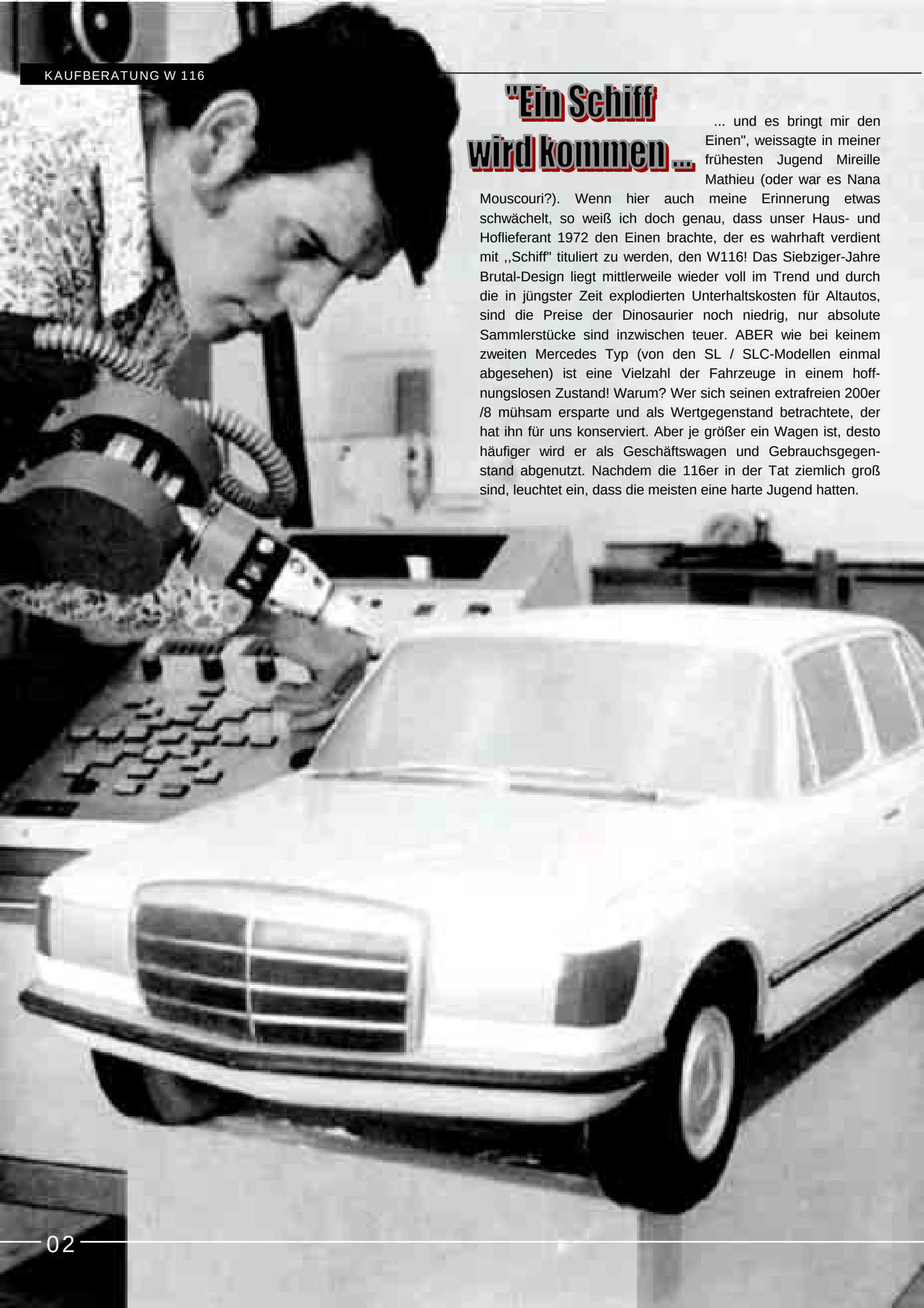
Kaufberatung

Kaufberatung
W 116



"Ein Schiff wird kommen..."

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



GRÖSSENORDNUNG

BASISARBEIT

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

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

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



RAUCHZEICHEN

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

V8 HAT DIE MACHT

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

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

VIERFUZZZICH

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

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



DICKMANN

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

Viel Blech - Viel Rost Treffer? Versenkt?

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

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

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

Motorhauben gibt, läßt sich dieser Schaden leicht diagnostizieren. Bis bei einem Frontschaden die Aufhängungspunkte der Vorderachse in Mitleidenschaft gezogen werden, ist auch ein derartig großer Schaden an der Peripherie entstanden, daß man eine entsprechende Reparatur nicht übersehen kann (Austausch des halben oder ganzen Vorderwagens). Im Zweifel kauft man solche Au-



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



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

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



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

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



Der Ganz Normale Rost ...

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

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



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



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

So wird das Radkastenende nicht zum dicken Ende

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

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



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

macht auf Die Tür

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

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

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

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

Maschinerie für die Ewigkeit

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

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

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

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



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

Altersschwache Gummis können auch gefährlich werden, wie diese Hardyscheibe!

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

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



Salonwagen

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

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

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



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

Mit etwas Übung kann man den echten Tachostand auch an Lenkrad und Wählhebel ablesen, die 150.000 km ohne Glanzspuren überstehen. Aber Vorsicht vor allzu vorschnellen Anschuldigungen, rauhändige Gesellen, können ziemlich rauh reagieren!

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

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



hält und deshalb damit liebäugelt die im Kaufobjekt installierte moosgrüne Grausamkeit bei Gelegenheit komplett gegen etwas angenehmeres auszutauschen, wird bei einem genaueren Blick in den Wagen feststellen, das sogar Sonnenblenden, Dachhaltegriffe, in Härtefällen (späte Baujahre) sogar das Armaturenbrett in Ausstattungsfarbe glänzen; ein Umbau ist also ein gutes Stück Arbeit und irgendein Teil fehlt immer (hat noch jemand ein paar Kleinteile im seltenen Knallrot für mich?). Ein Trost ist die hohe Lebensdauer der verwendeten Materialien. Einzig blaue Instrumententafeln und Türverkleidungen (gehobene) leiden in Autos ohne Colorverglasung überdurchschnittlich. Bei einem echten Tachostand von 100.000

km (vgl. oben) sollten Polster und Teppiche neuwertig aussehen. Bei 150.000 km dürfen dann erste Spuren zu sehen sein (insbesondere Velour). Steht der Tageskilometerzähler auf 000 ist möglicherweise der ganze Mechanismus schon vor Jahren ausgefallen, auch wurden manche Autos schon in früher Jugend "kilometerbereinigt".

Unverbindliche Preisempfehlung

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

michael rohde



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



Nicht blenden lassen!