



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 (gerade bei Zweitürern) 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.

Diese Kurzkaufberatung ist als Ergänzung zu den Limousinen-Kaufberatung zu verstehen, kürzlich neu überarbeitet wurde (für interessierte Mitglieder als Sonderdruck erhältlich). Zunächst immer die Typologie, der hier wegen zahlreicher Besondere Bedeutung zukommt:

Der Käufer in spe sollte auf die Vollständigkeit und den Zustand der Chromteile achten. Fehlt etwas oder ist irreparabel, geht's richtig ins Geld.



NORMALVERSNOBT

220 SEb Coupé W111.021 / Cabrio W111.023 bis Fahrgestellendnummer 082990, Februar/September 1961 bis Oktober 1965, Motor M127.984, 2195 ccm, 120 PS, 170 km/h, Stückzahl Cpé: 14173, Cab: 2729. Die Urform der zweitürigen Flosse kostete neu das 1,4-fache der entsprechenden Limousine und gilt vielfach als der formschönste Nachkriegsmercedes, wobei das Coupé mit seiner Panoramaheckscheibe eigentlich noch hübscher ist als das Cabrio. Letzteres ist dennoch begehrter, einfach weil es ein Cabrio ist, und was für eins, das letzte hochherrschaftliche „S“-Cabriolet „B“ (Zweitür-Vierfenster).

250 SE Coupé W111.021 / Cabrio W111.023 ab Fahrgestellendnummer 082991, August 1965 bis Dezember 1967, Motor M129.981 bzw. ab April 1966 (FgNr. 085398) M129.980, 2496 ccm, 150 PS, 190 km/h, Stückzahl Cpé: 4108, Cab: 2105. Optisch nahezu unveränderte Fahrzeuge mit verbesserter Technik.

280 SE/8 Coupé W111.024 / Cabrio W111.025, Februar 1968 bis Mai 1971, Motor M130.980, 2778 ccm, 160 PS, (Coupé auch niederverdichtet mit M130.984, 145 PS), 190 km/h, Stückzahl Cpé: 3797, Cab: 1390. Bis November 1969 (Fahrgestellendnummer 3544 (Ausnahmen!!!)) nahezu unveränderte sogenannte Hochkühlerversion, danach als dezent geliftete Flachkühler unterwegs. Ein technisch gereiftes aber nicht mehr ganz so uriges Fahrzeug, dessen Ruhm durch den gleich alten Achtzylinder (s.u.) etwas verblaßt.



LUFTSCHLOSS

300 SE Coupé W112.021 / Cabrio W112.023, Februar 1962 bis Dezember 1967, Motor M189.985, 160 PS, 175/185 km/h, bzw. ab November 1963 (FgNr. 5138), M189.987, 170 PS, 185-200 km/h, Stückzahl Cpé: 2419, Cab: 708. Das Feinste vom Feinen, Alumotor, Luftfederung und geschmackvoller Zusatzchrom schufen einen absoluten Traumwagen. Wer so etwas restaurieren möchte, erlebt gelegentlich Träume ganz anderer Art (vgl. Limousinenkaufberatung)

BALLERMANN 8

280 SE 3.5 Coupé W111.026 / Cabrio W111.027, September 1969 bis Juli 1971, M116.980, 200 PS (Coupé auch niederverdichtet M116.990, 185 PS), 210 km/h (Cabrio 205 km/h wegen serienmäßiger Automatic), Stückzahl Cpé: 3270, Cab: 1232. Auch wenn böse Zungen behaupten die 3.5er wären Mumien mit Herzschrittmacher, so liegen diese Modelle in der Käufergunst auf Platz 1, denn sie bieten den mit Abstand leistungsstärksten und wohlklingendsten Antrieb, der zugleich auch der anspruchsloseste ist.



HEILIGES BLECH

Auch wenn derartig edle Objekte wie die 111/112er Zweitürer schon zu ihrer Zeit nicht gerade vor den Pflug gespannt wurden, muß man bedenken, daß nahezu sämtliche Fahrzeuge ab Werk keine nennenswerte Hohlraumkonservierung haben. Darüberhinaus gibt es nur wenige Fahrzeuge, die von ihren Besitzern penibelst gepflegt wurden.

Die Erstbesitzer waren in der Regel zu reich für ausreichende persönliche Zuwendung (wie wir alle wissen, sind die besterhaltenen Mercedes-Oldies meist kleine Vierzylinder mit Buchhalterausstattung) und die folgenden Besitzerscharen konnten sich das Auto eigentlich gar nicht leisten. Spätestens letztere machten die glamourösen Gleiter zum Blender der Nation. Die stets hohen Preise der Wagen sorgten dafür,



daß auch hoffnungslose Fälle immer wieder aufgepöppelt werden (außen Presto-Hui unten Briefmarkenmitunterbodenschutz -Pfui).

Die B-Säulenfreie Konstruktion verzieht sich bei schweren Unfällen und groben Reparaturmethoden, also

Radkasten hinten rechts Blick nach vorn: unten Totalverlust, Radlauf gespachtelt (mit Radlaufchrom getarnt), Fensterschacht-Tasche durchgerostet!



Passungen und Fluchten besonders genau beäugen. Eine fachgerechte Restauration ist sehr aufwendig, da die mit einem hohen Handarbeitsanteil gefertigte Kleinserie (3,5 mal so viel Handarbeit wie bei der Limousine) in ihrer Formgebung stark streut, so daß Reparaturbleche mühsam angepaßt werden müssen. Auch ist beispielsweise die Einprägtiefe der seitlichen Sicke bei spät gefertigten Blechteilen nicht mehr so kantig, weshalb die gesamte Karosse auf Gleichmäßigkeit überarbeitet werden muß. Ein Magnet enttarnt größere Spachtelorgien. Die Kenntnis der oben angegebenen Fahrgestellnummern bewahrt in den meisten Fällen davor auf ein zum Cabrio umgestricktes Coupe hereinzufallen. Gute Original-Cabrios, mit ihrem geschlossenen Kardantunnel und weiteren Verstärkungen, fahren darüberhinaus nahezu verwindungsfrei und brechen nicht auseinander, wenn man auf der Hebebühne die Türen öffnet!

Die typischen Roststellen die bei den hohen C's meist nicht offen zutage treten, sondern mehr oder weniger erfolgreich bearbeitet sind, entsprechen der Limousine bis auf folgende kleine Gemeinheiten: Die Windlaufbleche vor der Front- bzw. hinter der Heckscheibe neigen zu Durchrostungen. Das Einschweißen dieser Teile ist extrem aufwendig, zumal sie nicht mehr neu lieferbar sind; eine kleine Lackblase in dieser Gegend bedeutet also großen Ärger!

Einige Coupes mit Schiebedach versuchen mit den Jahren sich in ein Cabrio zu verwandeln, sie bekämp-

bedachrahmens zu Leibe. Wenn weder am Dachhimmel, im Kofferraum noch an der Heckscheibenchrom-einfassung Wasser austritt, läßt das hoffen. Wenn das vergossene Wasser auf Höhe der hinteren Wagenheberaufnahme aus der Schwellerverkleidung sickert, haben wir eine weitere Hürde genommen, die Seitenteilabläufe funktionieren.

Zur Verifizierung unserer Vermutung bzw. zum Test des ohnehin dachlosen Cabrios, befüllen wir nunmehr auch noch die hinteren Fensterschächte. Die Ablaufsicken (siehe Bild nächste Seite) sind elegant verkleidet



Wenn der Windlauf zum Wassereinlauf wird...

fen intensiv ihr eigenes Dach. Die hinteren oberen Ecken (oberer Heckscheibenrahmen am Übergang zur Dachsäule) rosten von innen her durch. Auch hier bedeutet ein kleines Bläschen unter dem hübschen Chromrand oder ein verdächtig angesammelter Himmel eine extrem aufwendige Operation, weil die Unterkonstruktion meist großflächig ersetzt werden muß! Der Kenner rückt dem Kaufobjekt nach einer Taschenlampenbestrahlung (durch die offene Dachluke nach hinten) mit einem gezielten Schluck Wasser (Flasche und Trichter) in die seitlichen Ablaufrinnen des Schie-

und meist eklatant verstopft. Das Wasser staut sich dann im Fensterschacht, bis es sich beispielsweise in den Fußraum oder über die Polster ergießt (deshalb ist es zwingend notwendig den Verkäufer vorab um Erlaubnis für die Wasserspiele zu bitten). Ist der Ablauf außer Betrieb, muß man den Wagen besonders gründlich auf bereits eingetretene Folgeschäden (aufrostende Bodenwannen und Querträger, schimmelnde Polster ...) untersuchen. Sind wir hier im grünen Bereich, kann man den Wagen mit einem gewissen Restrisiko durchaus kaufen, denn die konstruktiv fragwürdigen Abläufe



sind schon bei der ersten Hohlraumversiegelung zugekleistert. Dafür gibt es bei den Zweitürern den wahnwitzigen C-Säulen-Ablauf auf der Radhausinnenseite nicht. Der Cabriovertopkasten läßt sich bei geschlossenem Dach leicht begutachten (Vorsicht altersschwache Lederrückbänke quittieren allzu heftiges darauf knien mit aufplatzenden Nähten!). Die Außenschweller, die die dreifache Blechstärke der Limousinenschweller haben (Günter Lehmann: „Eisenbahnschienen“) rosten nicht durch aber dahinter tobt das Inferno! Also die Innenschweller, Bodenwannen, Radkästen (hinten mit Rahmenbogen, vorn mit „Bananen“), Schwellerdeckel und Querträger (alle!) dreimal so gründlich prüfen! Späte Baujahre (ab Bj. 68) haben mehrere Gummistöpsel (ca. 20 mm), die sich zum Hohlraumbefingern abnehmen lassen. Besonders lustig ist die doppelte Fußraumstirnwand der Cabrios; wer hier unter den Teppich schaut kann manchmal einen Einblick ins feuchte Untergeschoß gewinnen.

Die Anbauteile sind ebenfalls dem ganz normalen Verfall preisgegeben, nur hat

man ihnen keine ganz normalen Preise gegeben (Kotflügel 1.805.- DM, Motorhaube 3.335.-, Kofferraumdeckel 2.104.- DM, Tür 3.404. DM!!!). Wohlgemerkt, die Preise beziehen sich auf Rohbauteile, der Komplettpreis einer Tür liegt über DM 10.000,-. Die Türen sind eine ganz feine Sache, sie können im Winter als Zusatzbatterie verwendet werden. Man muß nur



gelegentlich die Stahlblechtürhüte von der Aluminium unterkonstruktion lösen, um den Weißrost zu entfernen, der die Falze aufquellen läßt. Wenn die Türen beim Öffnen am Anschlag stark knacken und etwas nachgeben, ist möglicherweise der Türfeststeller in der A-Säule ausgerissen. Eine aufwendige, aber, wegen der Gefahr von Folgeschäden, nicht aufschiebbare Reparatur steht bevor.

Baukastentechnik

Gegenüber der Limousine gibt es keine Besonderheiten, außer daß der Original-Sechszylinder häufig Limousinentriebwerke implantiert werden, was einen kleinen Abzug in der B-Note rechtfertigt (Motornummern der leistungsgleichen Limousinenmotoren: 220 SE-M127.982, 250SE-M129.980 (später gleicher Nummerncode s.o.)). Kritisch ist das bei frühen Modellen mit mechanischem Drehzahlmesser, wenn die zum Anschluß der biegsamen Tourenzählerwelle erforderliche Ölpumpenwelle getauscht wird, ohne die, mit dieser im Eingriff befindliche, Einspritzpumpenantriebswelle mit zu wechseln.

Im Härtefall verschleiß die dann nicht aufeinander eingelaufenen Räder rasend schnell. Der darauffolgende Ausfall der Ölpumpe zerstört das Triebwerk nachhaltig!

Problematisch wird es auch, wenn beispielsweise ohne Änderung der Bremsanlage 280er Maschinen im 220er werkeln und das Ganze zudem nicht in den Papieren eingetragen ist! Ein Umbau auf 3.5 ist mit rechten Dingen nicht machbar, Finger weg von umgestrickten Kisten!



Ansonsten gelten die gleichen Testmaßnahmen wie für die Limousine (Achsen, Luftfederung ...). Die Bremsen sind nur in frühen Fahrzeugen nicht so ganz das Wahre (T50 Bremsgerät im Motorraum vorn links bei 220 und 300, bzw. 300er Scheibenbremse hinten mit „Zangen-Feststellbremse“ bis Einführung der Baureihe 108 im Juli 1965 (FgNr. 8910)).





**INNEN
WERTVOLL**

Die Lederausstattung ist serienmäßig und wahrhaft eine Ausstattung; sogar Handschuhfach und Hutablage sind damit verziert. Ein Schmäckerl ist es, wenn man auf ein Fahrzeug mit den seltenen Sonderausführungen Leder-Stoff-Velour-Kombination oder Schalensitze (2- oder 4-fach) trifft. Verschwenderisch ist auch die Holzausstattung, die bis Anfang 67 auch den Armaturenräger umfaßt. So schön diese edlen Materialien im Neuzustand sind, so teuer wird auch die Instandsetzung. Neue Reparaturteile vertragen sich nur schlecht mit der umgebenden Patina, so daß häufig die komplette Einrichtung erneuert werden muß. Das Holz leidet unter UV-Strahlung, eindringendem Wasser und unter Radiomonteuren, die das Armaturenbrett aussägen! Ein perfekter Verdeckbezug kostet neu ca. 8.000,- DM, das Gestänge, das sich leicht von einer Person bedienen lassen sollte, schlägt mit rund 10.000,- DM zu Buche.

Gar nicht so chromisch

„Neu werden sie sich den Chrom nicht leisten wollen" (Manfred Schmidt), denn ca. 30.000,- DM müssen dafür über die Theke gereicht werden! Knapp die Hälfte davon verschlingen die Stoßstangen. Gummibelag gibt es nur beim Flachkühler. Das Beulenverhüterli (unter dem es wundervoll rostet) verschwindet wie beim /8 vor den Enden in der Stoßstange. Läuft der Gummi bündig bis ans Ende, hat man das Vergnügen mit einer W108-Limousinenstoßstange, die zwar einigermaßen ans Auto paßt, aber nicht gehört!



Eine weitverbreitete Unsitte ist es den sündteuren 300er Chrom auch an die einfacheren Modelle zu basteln. Neben der Originalität leidet hierbei häufig auch die Qualität des Wagens, denn die Leisten müssen sorgfältig eingepaßt werden und Bohrspäne sind nicht eben hilfreich bei der Hohlraumpflege. Einige wenige Normal-Fahrzeuge tragen den 300er-Chrom bereits ab Werk, ebenso gibt es 300er in Zivilausführung. Man erkennt die Sonderlinge in der Regel an der einwandfreien Passung der Leisten. Kompetente Vorbesitzer können die Originalität zudem durch einen zur Datenkarte gehörigen Produktionsauftrag nachweisen auf dem dieser Kundenwunsch vermerkt ist.

Und was kostet der Spaß?

Geld! und zwar ziemlich viel. Die Coupés kosten in gutem Zustand etwa die Hälfte eines gleichmotorisierten Cabrios. Die Sechszylinder liegen einigermaßen auf einem Niveau; vom Zustand vergleichbare 3.5er haben, in den unteren Zustandsklassen, den 1,5-fachen Kurs.



Die 300er, die wegen ihre technischen und quantitativen Exklusivität, ebenso hoch anzusiedeln wären sinken bei durchschnittlichem Zustand durch einen „Angstabzug“ (Alumotor, Luftfederung...) auf das Niveau der einfacheren Modelle und können erst in Topzustand zum Überholen ansetzen und auf einem Spitzenplatz landen. In Zahlen bedeutet dies bis zu 40.000,-/60.000,- DM für ein erstklassiges Coupé und

85.000,-/135.000,- DM für ein ebensolches Cabrio. „Erstklassig“ bedeutet dabei eine Laufleistung um 50.000 km und keinerlei Spuren irgendwelcher Schäden oder Reparaturen bzw. eine abgeschlossene Profirestaurierung. Beim Preisrahmen der hier besprochenen Objekte sind durchaus gut restaurierte Fahrzeuge im Angebot. Sie sind bei erkennbar perfekter Arbeit sogar den Originalen vorzuziehen, weil sie besser rostgeschützt sein können und z.B. ein 10.000km-Fahrzeug, das jahrelang im Schaufenster parkte, mühelos 15.000,- DM für die Erneuerung sämtlicher Gummiteile verschlingen kann!

Stark schadhafte Coupés können auch unter 5.000,- DM zu haben sein, während Cabrios auch dann kaum unter die 20.000er Marke fallen wenn sie gänzlich auf dem Zahnfleisch daherkommen; eine schnelle Billigrestauration ist bei diesen Fahrzeugen rentabel, weil immer noch genügend Kunden mit verklärtem Blick auf Lack und Leder so nebensächliche Dinge wie Unterboden oder Fahrwerksschwächen übersehen. Durch ihre eingeschränkte Wintertauglichkeit ist das Gros der

Cabrios aber deutlich besser erhalten als ihre festbedachten Geschwister.

Ordentliche Autos, die nicht über kurz oder lang zum Faß ohne Boden werden gibt es beim Coupé ab 20.000-- und beim Cabrio ab 50.000,- DM. Um hier die Spreu vom Weizen trennen zu können, ist es sinnvoll sich vor dem endgültigen Kauf mehrere Vergleichsobjekte anzusehen und bei Veranstaltungen an nachweislichen Spitzenfahrzeugen

(die möglicherweise nicht den eigenen finanziellen Möglichkeiten entsprechen) die charakteristischen Ecken und Kanten zu studieren (aber nicht daß jetzt auf dem nächsten Infowochenende der halbe VDH über den Parkplatz läuft und sämtliche Coupé/Cabrio-Seitenteile unter Wasser setzt!)

rohde