



Gut zu wissen

MERCEDES-BENZ 300 SL-24
Eckdaten: R6-Motor, DOHC, 2960 cm³,
231 PS, 1740 kg, 240 km/h, 1989 bis 1993
Preis: 20 000 Euro (guter Zustand)
Charakter: Komfortables Cabrio, im Vergleich
zum Zweiventiler läuft der Vierventiler nicht
ganz so samtig, wirkt aber sportlicher

Qualität hat ihren Preis

TEXT Bernd Woytal // FOTOS Fact



Die 300 SL-24 und SL 320 mit M-104-Motor zählen zwar nicht zu den begehrtesten Modellen der Mercedes-R-129-Reihe, sind aber oft ein wenig günstiger zu haben als etwa ein 500er. Doch wie sieht es mit den Kosten für Wartung und Technikreparaturen aus, wenn diese von einer Werkstatt erledigt werden?

Von 1989 bis 2001 bereicherte die Baureihe R 129 das Mercedes-Programm. Das komfortable zweisitzige Cabrio gab es in dieser Zeit mit verschiedenen Motoren, und es kam in den Genuss von zwei größeren Modellpflegemaßnahmen: 1995 und 1998. In dieser Folge der Service-Station geht es um die Version 300 SL-24, gebaut von 1989 bis 1993, und den SL 320, der von 1993 bis 1998 vom Band lief. Beide besitzen den Reihensechszylinder-Motor M 104 mit vier Ventilen pro Zylinder.

Es mag zwar einige Hobbyschrauber geben, die ihren SL in Eigenregie warten, doch die meisten werden für anstehende Arbeiten eine Werkstatt beauftragen müssen. Für die ist es gut zu wissen, was an Kosten auf sie zukommen kann – besonders wenn sie sich ein vermeintlich günstiges Exemplar angelacht haben, das einen Technikreparaturstau aufweist.

Doch bleiben wir zunächst bei der Wartung. Alle 60 000 Kilometer sollte nach Werksvorgabe eine große Inspektion durchgeführt werden. „Mit Motorölwechsel liegen die Kosten dafür im Bereich von 700 Euro“, sagt Thomas Hähnel von Lorinser Classic in Waiblingen. Dank hydraulischem Ausgleich müssen keine Ventile eingestellt werden, und das Wechseln von Unterbrecherkontakten entfällt ebenfalls. Allerdings können beim 300 SL-24 die Verteilerkappe und der Verteilerläufer verschlissen sein. Diese beiden Teile zu ersetzen, kostet je nach Teilequelle bis zu 450 Euro. Ein Wechsel der Zündkerzen fällt bei beiden SL mit 60 bis 80 Euro recht günstig aus.

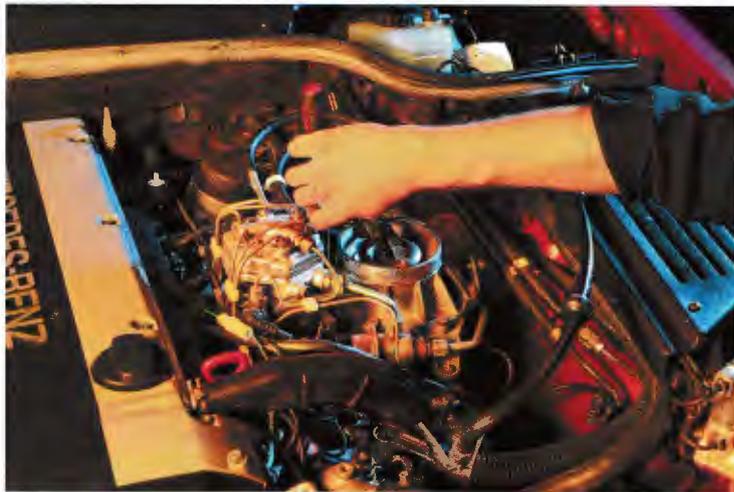
Problemlose Gemischaufbereitung

Bei den für diese Folge ausgewählten Modellen kommen zwei verschiedene Arten der Gemischaufbereitung zum Einsatz: Beim SL 320 ist es eine mikrogesteuerte Einspritzanlage mit Heißfilm-Luftmassenmessung, im Juni 1996 erfolgte ein Wechsel auf die Motorsteuerung Bosch ME. Während Christian Habla, Werkstattmeister bei Lorinser, die Modelle mit modernem Motormanagement grundsätzlich als etwas weniger wartungsbedürftig beschreibt, macht er auf die relativ hohen Kosten für Ersatzteile wie etwa Mengenteiler oder Stauscheiben-Potenzimeter aufmerksam, die bei der KE-Jetronic des 300 SL-24 anfallen können. Doch das ist zum Glück nur selten der Fall.

Ins Geld geht so manche Arbeit am Motor, die sich altersbedingt oder aufgrund von Verschleiß ergibt. So kann der Wechsel einer Wasserpumpe um 1000 Euro kosten, worin unter anderem die Demontage des Kühlers enthalten ist. Ein typisches Problem bei R 129 der älteren Jahrgänge nennt Mercedes-Schrauber Andreas Englert aus Laufach bei Aschaffenburg: den Motorkabelbaum – „denn die Kabel sind durch Hitze und Alter hart und brüchig geworden“. Je nach Teilepreis und Stundenlohn der Werk-

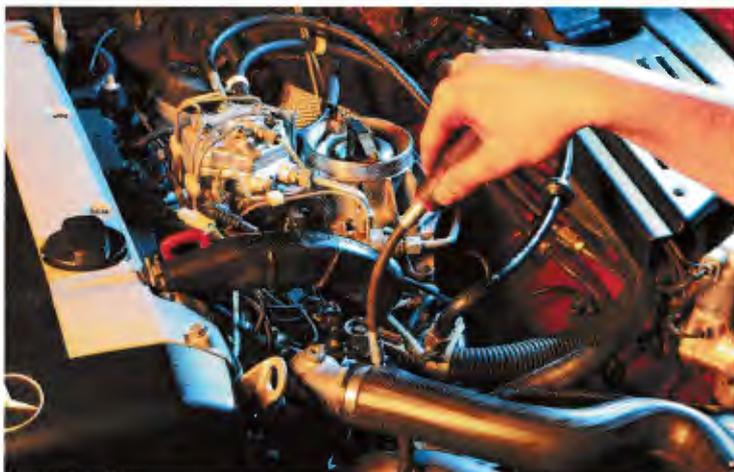
GEMISCH-AUFBEREITUNG

Beim Mercedes 300 SL-24 sorgt eine KE-Jetronic für die Gemischaufbereitung. Die ist zwar grundsätzlich nicht anfällig, doch sollten mal Bauteile wie Mengenteiler erneuert werden müssen, wird es teuer



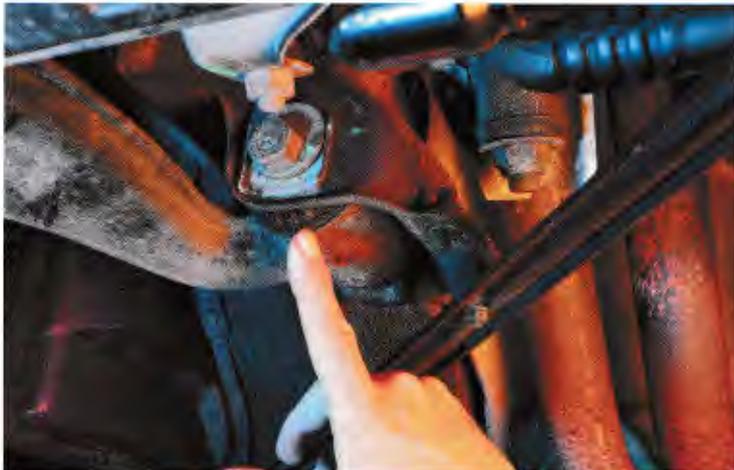
ZYLINDERKOPFDICHTUNG

Auf dem Foto wird mit einem Wechsel der Zylinderkopfdichtung begonnen, die bei den M-104-Motoren manchmal undicht ist. Auch an der Stirndeckeldichtung kann schon mal Motoröl austreten



VERSCHLEISS AM FAHRWERK

Da die hier besprochenen R-129-Modelle alle schon über 20 Jahre alt sind, muss mit verschlissenen Fahrwerkskomponenten gerechnet werden, dazu zählen alle Gummiteile oder auch die Tragelente



BEREICH DER HINTERACHSE

Hier sollte man darauf achten, ob die Gummimanschetten der Antriebswellen noch unbeschädigt sind. Am Hinterachsgetriebe können manchmal Spuren von ausgetretenem Öl sichtbar sein



Service & Kosten

	Preise*
ARBEITEN AM MOTOR	
Keilriemen wechseln	um 130 Euro
Motorölwechsel mit Filter (je nach Ölsorte)	bis 280 Euro
Zündkerzenwechsel	um 80 Euro
Verteilerkappe und -läufer erneuern (300 SL-24)	um 450 Euro
neues Stauscheiben-Potenzionometer (300 SL-24)	um 890 Euro
Luftfilter ersetzen, 300 SL-24/SL 320	um 110/90 Euro
Kraftstofffilter ersetzen, 300 SL-24/SL 320	um 150/130 Euro
Kühlmittelthermostat erneuern (inkl. Kühlfüssigkeit)	um 150 Euro
Wasserpumpe erneuern, 300 SL-24/SL 320	ab 990/1030 Euro
Wasserkühler erneuern	ab 960 Euro
neuer Auspuff ab Kat	um 1900 Euro
Kupplungswechsel mit Ausrücklager (300 SL-24)	um 1450 Euro
Zylinderkopfdichtung erneuern	ab 1850 Euro
ARBEITEN AN FAHRWERK, BREMSEN ETC.	
Prüfen und Einstellen der Achsgeometrie	um 200 Euro
neues Lenkgetriebe einbauen, 300 SL-24/SL 320	ab 1300/1540 Euro
alle Spurstangen vorn neu, 300 SL-24/SL 320	ab 950/710 Euro
neue Fahrwerksbuchsen und Gummi vorn	ab 790 Euro
neue Traggelenke vorn	ab 550 Euro
neue Koppelstangen und Gummi hinten	ab 380 Euro
Einbau neuer Stoßdämpfer rundum	ab 1790 Euro
Austausch eines Radlagers vorn	ab 350 Euro
Austausch eines Radlagers hinten	ab 1070 Euro
Bremsbelagwechsel vorn	um 280 Euro
Bremsbelagwechsel hinten	um 200 Euro
Wechsel der Bremsflüssigkeit	um 110 Euro
Wechsel der Bremsbeläge vorn plus neue Brems-scheiben und AT-Bremssättel	ab 2200 Euro
SONSTIGE ARBEITEN	
alle Simmerringe am Differenzial erneuern	um 1600 Euro
neue Antriebswellengummi montieren	um 950 Euro
Ölservice Automatikgetriebe	um 360 Euro
Motorkabelbaum erneuern	ab 1390 Euro

* Alle Preise sind Richtwerte für Autos in gutem Zustand. Sie können je nach Modell, Teilepreisen, Zusatzarbeiten und Stundensätzen der Werkstatt deutlich abweichen.

Adressen

<p>■ Lorinser Classic 71332 Waiblingen Tel. 071 51/1360 www.lorinser-classic.de</p>	Lorinser Classic gehört zur Lorinser-Gruppe und ist Classic-Partner von Mercedes; Werkstatt, Fahrzeughandel
<p>■ Autohaus Knoch 91186 Büchenbach Tel. 091 71/622 90 www.107er.de</p>	Siegfried Knoch war in den 80er-Jahren Meister bei Mercedes und nutzt diese Erfahrung in seiner Werkstatt
<p>■ Englert, Andreas 63846 Laufach Tel. 060 93/9325 57 www.englert-youngtimer.de</p>	Andreas Englert hat bei Mercedes gelernt und gründete 1993 seine eigene Firma; Werkstatt und Technikreparaturen
<p>■ Kienle Automobiltechnik GmbH 71254 Heimerdingen Tel. 071 52/90 16 30 www.kienle.com</p>	Langjährige, auf Mercedes-Klassiker spezialisierte Fachwerkstatt, die sich auch um Youngtimer kümmert
<p>■ Klassik Stern 85640 Putzbrunn Tel. 089/316 36 96 www.klassik-stern.de</p>	Von Rudi Betz, ehemals Meister bei Mercedes, gegründete Fachwerkstatt für alle Mercedes vor Baujahr 1995
<p>■ Lueg AG 45127 Essen Tel. 02 01/206 50 www.lueg.de</p>	Seit vielen Jahren mit Mercedes verbundenes Unternehmen, der Standort Essen ist Classic-Partner von Mercedes
<p>■ Mercedes-Benz Classic Center 70736 Fellbach Tel. 07 11/173 00 00 mercedes-benz-oldtimerservice.com</p>	Werkstatt und Restaurierungsabteilung des Werks, Zugriff auf Werksunterlagen, Versorgung mit Originalteilen
<p>■ Mercedes Langer 22848 Norderstedt Tel. 040/523 77 50 www.mercedes-langer.de</p>	Auf jüngere Mercedes-Klassiker spezialisierte Werkstatt mit einem eigenen Fundus an Gebrauchtteilen
<p>■ Oldtimer-Meister GmbH 76316 Malsch Tel. 072 46/945 42 55 www.oldtimer-meister.de</p>	Werkstatt des in der Club- und Klassik-Szene bekannten Steffen Kappler mit einem Rundum-Service für Klassiker mit Stern
<p>■ RSC Autotechnik GmbH & Co. KG 49835 Lohne Tel. 059 08/937 73 80 www.rscauto.de</p>	Auf den Mercedes R 129 spezialisierte Werkstatt mit speziellen Reparaturlösungen für die Verdeckhydraulik
<p>■ SL Parts NL-2461 LX Ter Aar Tel. 00 31/297/34 62 48 www.slparts.nl</p>	Seit 30 Jahren bestehende Werkstatt in den Niederlanden mit Schwerpunkt R 129, auch Ersatzteile und Fahrzeughandel

statt kostet das Erneuern des Kabelbaums 1300 Euro und mehr. Wenig Probleme bereiten laut den befragten Experten die Motorsteuergeräte.

Ein anderes Thema, mit dem sich die Besitzer eines Mercedes mit M-104-Motor möglicherweise befassen müssen, ist eine defekte Kopfdichtung. „Oft hinten am letzten Zylinder“, nennt Jorge Moreno von RSC Autotechnik in Lohne einen betroffenen Bereich. Öfter werden auch Undichtigkeiten des Stirndeckels beobachtet, „doch häufig ist das sichtbare Öl auch die Ursache einer Leckstelle der Kopfdichtung am Ölkanal vorn rechts“, weiß Englert.

Für das Erneuern der Kopfdichtung stehen ebenfalls größere Ausgaben im Bereich von rund 2000 Euro an. Die bei diesen Viertelmotoren vorhandene Verstellung der Einlassnockenwelle macht nach Englerts Erfahrung besonders dann Probleme, wenn das Motoröl zu selten gewechselt wird und der Versteller dann festgeht.

Insgesamt gesehen erweisen sich die Sechszylinder-Reihenmotoren aber durchaus als langlebig, bei guter Pflege sind 300 000 Kilometer und mehr möglich.

Kommen wir zur Kraftübertragung. Während der SL 320 nur mit Automatik geliefert wurde, gab es den 300 SL-24 auch mit Fünfgang-Schaltgetriebe. Sollte einmal die Kupplung verschlissen sein, stehen für deren Austausch samt einem neuen Ausrücklager Ausgaben von weit über 1000 Euro an.

Die bei den hier besprochenen R-129-Modellen verwendeten Automatikgetriebe besaßen bei den frühen 300 SL-24 vier, ansonsten fünf Fahrstufen. Man sollte diesen Getrieben einen regelmäßigen Ölservice gönnen. Gelegentlich kann die Fünfgangversion für ein wenig Kummer sorgen, wenn die fünfte Fahrstufe nicht mehr geschaltet wird. „Dann ist ein bestimmtes Ventil defekt und man muss mit einem Reparaturaufwand von etwa 300 bis 500 Euro rechnen“, sagt Englert.

Was das Fahrwerk anbelangt, muss bei den hier im Fokus stehenden Modellen, die immerhin mittlerweile zwischen 22 und 31 Jahre alt sind, mit dem einen oder anderen verschlissenen Bauteil gerechnet werden. Dazu gehören an der Vorderachse die Tragelenke und die Querlenker beziehungsweise Querlenkerlager. Auch die Spurstangengelenke können zu viel Spiel haben. Das Erneuern der beiden äußeren und der inneren Spurstange kostet inklusive Achsvermessung zwischen 800 und 1000 Euro.

Teurer Stoßdämpfertausch

Mit rund 1800 Euro überraschend hoch fällt die Montage neuer Stoßdämpfer aus, „aber das liegt zu einem großen Teil an den hohen Ersatzteilpreisen“, erklärt Christian Habla. Alle Arbeiten in der obigen Tabelle wurden übrigens mit Originalteilen von Mercedes kalkuliert, sofern verfügbar. Aber derzeit ist die Ersatzteillage laut Thomas Hähnel noch recht gut.



„Bei guter und regelmäßiger Pflege erweisen sich Mercedes 300 SL-24 und SL 320 als langlebige Autos“

Thomas Hähnel, Mercedes-Spezialist, Lorinser Classic

Im Zusammenhang mit dem Fahrwerk sei noch auf eine damals erhältliche Sonderausstattung hingewiesen: das ADS. Diese Buchstaben stehen für „Adaptives Dämpfungssystem“, ein System, das bei unterschiedlichen Fahrbedingungen für eine optimale Dämpfung sorgt und mit einer Niveauregulierung kombiniert ist.

Das bis September 1995 zum Einsatz gekommene sogenannte ADS I besitzt etliche hydraulische Bauteile, die für Reparaturbedarf sorgen können. Speziell die Federspeicher sind üblicherweise nach sieben bis acht Jahren erneuerungsbedürftig, was man beim Fahren an einem extrem harten Fahrwerk erkennt.

In den Federspeichern befindet sich je eine Membrane, die das Öl und die Stickstofffüllung voneinander trennt. Diese Membrane wird mit der Zeit brüchig. Für das Erneuern der Federspeicher muss man etwa 370 Euro kalkulieren. Aber oft weist das System auch Undichtigkeiten auf, „wie

zum Beispiel am Druckregler oder dem Regelventil“, ergänzt Englert. Das alles wieder dicht zu bekommen, kann ebenfalls den einen oder anderen Euro kosten.

Wer die einzelnen Arbeitspositionen in der Tabelle auf der vorigen Seite studiert, dem wird auffallen, dass ein Erneuern der hinteren Radlager rund dreimal so teuer ist wie das Wechseln der vorderen Lager. „Aber das liegt daran, dass die hinteren Lager eingepresst sind“, erklärt Englert.

Zunehmend für Verdruss sorgen die zwölf Hydraulikzylinder des Verdeckes (siehe „Ganz wichtig“ im Infokasten rechts). Da sie sehr teuer sind, bietet RSC Autotechnik in Lohne eine Überholung aller Zylinder inklusive Ölspülung der Anlage und Grundeinstellung für 1799 Euro an.

Reparaturen an einem Mercedes 300 SL-24 oder SL 320 sind also nicht ganz billig. Aber es lohnt sich sicher jeder investierte Euro. ■

Preisniveau



Speziell wer Wert darauf legt, dass sein R 129 in einer Mercedes-Vertragswerkstatt betreut wird und dass bevorzugt Mercedes-Originalteile verwendet werden, stellt fest, dass die Wartung und die Reparatur der Technik nicht ganz billig sind. Manchmal treibt auch der Arbeitsaufwand die Kosten in die Höhe, etwa wenn es um das Erneuern der hinteren Radlager geht, die eingepresst werden müssen.

Ganz wichtig

Speziell wer ein in den ersten Produktionsjahren entstandenes R-129-Modell wie den 300 SL-24 besitzt, sollte Reparaturen an der Verdeckhydraulik einkalkulieren. Bisher betraf dies nur Autos, die starker Sonneneinstrahlung ausgesetzt waren, „aber so langsam sind altersbedingt auch deutsche Autos davon betroffen“, sagt Jorge Moreno von RSC Autotechnik in Lohne. Genauer gesagt geht es um die Kunststoffdichtungen in den Hydraulikzylindern, die laut Moreno Risse bekommen. Nach seiner Erfahrung sind als Erstes die am höchsten gelegenen Zylinder im Scheibenrahmen betroffen, dann tropft das Öl auf die Sitze. Ein Hinweis auf rissige Dichtungen der anderen Zylinder kann zum Beispiel ein sich nur langsam bewegendes Verdeck sein.

Service-Tipp

Novizen in der Mercedes-R-129-Szene finden reichlich Informationen über den offenen Zweisitzer auf den Internetseiten des Mercedes-Benz R129 SL Clubs e. V., www.r129sl-club.de. Der Club bietet außerdem eine selbst erstellte ausführliche Kaufberatung in Form eines handlichen Booklets mit immerhin rund 150 Seiten zum Preis von 14,90 Euro an. Eine weitere Quelle kann das 129 SL Roadster Forum sein: www.129sl-forum.de. Die Ersatzteilversorgung für den Mercedes R 129 ist zurzeit noch recht gut. Der Wagen wurde qualitativ hochwertig gefertigt, und damit diese Qualitätsanmutung und die damit verbundene Zuverlässigkeit erhalten bleiben, sollte man im Reparaturfall von allzu billigen Teileangeboten die Finger lassen. Werkstätten wissen, was gut ist und was nicht.

