

Roadster-Spaß ohne Reue?



Mehr als 25 Jahre sind vergangen, seit Mercedes-Benz SLK 200 und 230 auf den Markt kamen. Mittlerweile sind sie zum Youngtimer gereift und stellen eine günstige Einstiegsmöglichkeit in die Welt der Mercedes-Roadster dar. Doch sind auch die Kosten für die Wartung und für Technikreparaturen auf mäßigem Niveau?

TEXT Bernd Woytal // FOTOS Fact

Als die Mercedes-SLK-Baureihe R 170 zu den Händlern kam, standen zunächst ein Vierzylindermotor mit zwei Litern sowie einer mit 2,3 Litern Hubraum und Kompressor zur Wahl, wobei der Zweiliter ab dem Jahr 2000 im Rahmen eines Facelifts ebenfalls einen Kompressor erhielt. Auf diese sich technisch nur wenig unterscheidenden Triebwerke legen wir in dieser Folge der Service-Station den Fokus.

Da die vier Ventile pro Zylinder über Tassenstößel mit hydraulischem Ventilspielausgleich betätigt werden, fällt der Service-Punkt Ventilspielkontrolle schon mal weg. Wenig Aufwand verlangt auch die Wartung der Zündanlage. Etwa alle 60 000 Kilometer sollte man die Zündkerzen erneuern.

Mehr Aufmerksamkeit verlangt das Thema Schmierung. Auf den fälligen Motorölwechsel macht zwar eine Service-Intervall-

Anzeige aufmerksam, man sollte aber grundsätzlich nicht länger als zwei Jahre mit einem Ölwechsel warten, egal wie viele Kilometer pro Jahr zurückgelegt werden.

Doch nicht nur der Motor, auch der Kompressor enthält Schmierstoff, „und zwar Öl und kein Fett, wie oft behauptet wird“, stellt SLK-Spezialist Uwe Schwarz aus Elsdorf westlich von Köln klar. Ein Ölwechsel ist vom Werk nicht vorgesehen, aber Schwarz hat die Erfahrung gemacht, dass bei den mittlerweile in die Jahre gekommenen Fahrzeugen oft die Hälfte des einst eingefüllten Öls fehlt.

Altes Kompressoröl wechseln

Eine Kontrolle des Ölstands ist allerdings bei eingebautem Kompressor nicht möglich, man kann nur durch Nachfüllen die fehlende Menge feststellen. Am besten ist es, bei Exemplaren mit deutlich über 100 000 Kilo-



Gut zu wissen

MERCEDES-BENZ 230 SLK
Eckdaten: Reihenvierzyl., DOHC, 2295 cm³, 193–197 PS, 1313 kg, 230 km/h, 1996 bis 2004
Preis: 11 000 Euro (guter Zustand)
Charakter: Ein Roadster für jeden Tag, mit Variodach, nicht besonders aufregend, aber unproblematisch, komfortabel und flott



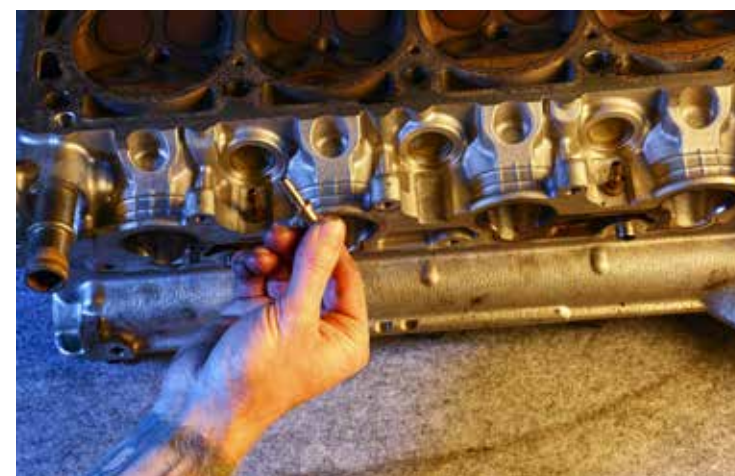
VENTILTRIEB

Muss der Zentralmagnet für die Einlassnockenwellen-Verstellung erneuert werden, lohnt sich bei Exemplaren mit hoher Laufleistung auch eventuell das Ersetzen der doppelten Steuerkette. Kosten: um 1900 Euro



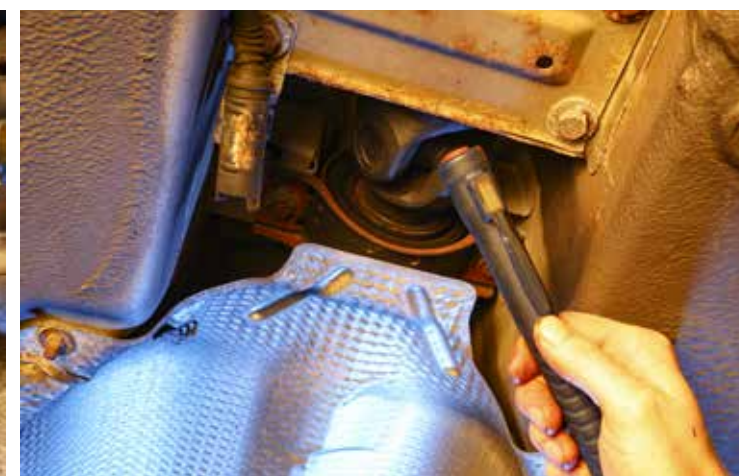
K40-RELAIS

Viele der im Mercedes SLK verbauten sogenannten K40-Relais haben kalte Lötstellen, was für Ärger sorgen kann. Eine vorsorgliche Erneuerung dieses Relais ist empfehlenswert



TEILLASTENTLÜFTUNGS-DÜSEN

Diese Düsen sitzen schlecht zugänglich im Zylinderkopf unterhalb der Ansaugbrücke. Sie setzen sich mit der Zeit zu, durch den dann zu hohen Druck gelangt Öl über den Ölabscheider ins Ansaugsystem



KARDANWELLEN-MITTELLAGER

Der Gummi des Kardanwellen-Mittellagers altert, es entsteht mit der Zeit Spiel, und manchmal reißt der Gummi auch ein – ein typischer Verschleißschaden beim Mercedes-Benz SLK

Service & Kosten

| | Preise* |
|--|------------------|
| ARBEITEN AM MOTOR | |
| Keilrippenriemen wechseln (ohne Spanner und Rollen) | ab 90 Euro |
| Motorölwechsel mit Filter (je nach Ölsorte) | um 130 Euro |
| Zündkerzenwechsel | um 130 Euro |
| neuen Luftfilter montieren | um 40 Euro |
| K40-Relais ersetzen | um 250 Euro |
| Ölsperrkabel montieren | um 40 Euro |
| Kühlmittelthermostat erneuern | um 110 Euro |
| Wasserpumpe erneuern | um 500 Euro |
| neuen Wasserkühler einbauen | um 510 Euro |
| Auspuffkrümmer schweißen/erneuern | um 495/1150 Euro |
| neuer Auspuff ab Kat/ab Krümmer mit Kat | 770/3100 Euro |
| Kupplungswechsel mit Ausrücklager | um 1200 Euro |
| Nockenwellenmagnet Phasenverstellung erneuern | um 140 Euro |
| Motorüberholung, je nach Aufwand | ab 2500 Euro |
| ARBEITEN AN FAHRWERK, BREMSEN ETC. | |
| Achsgeometrie prüfen und einstellen | ab 90 Euro |
| AT-Lenkung einbauen | um 1560 Euro |
| alle Spurstangengelenke vorn neu, inkl. Vermessen | um 250 Euro |
| beidseitig neue Traggelenke vorn | ab 280 Euro |
| neue Schraubenfedern vorn | ab 350 Euro |
| Einbau neuer Stoßdämpfer rundum | um 680 Euro |
| Austausch eines Radlagers vorn | um 210 Euro |
| Austausch eines Radlagers hinten | ab 640 Euro |
| Bremsbelagwechsel vorn | um 180 Euro |
| Bremsbelagwechsel hinten | um 135 Euro |
| Wechsel der Bremsflüssigkeit | um 80 Euro |
| Wechsel der Bremsbeläge vorn plus neue Brems-scheiben und AT-Bremssättel | um 850 Euro |
| SONSTIGE ARBEITEN | |
| Getriebeüberholung Automatik | um 4000 Euro |
| Getriebeüberholung Schaltgetriebe | um 1800 Euro |
| Automatikölwechsel mit Filter (nach Tim Eckart) | um 330 Euro |
| Kardanwellen-Mittellager erneuern | um 300 Euro |

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

metern Laufleistung das Kompressoröl zu wechseln. Dazu wird das Bauteil ausgebaut und entleert, „und dann kann man auch alle Taschen und Vertiefungen im Inneren gründlich reinigen“, sagt Schwarz. Für diese Prozedur muss man etwa 180 Euro anlegen.

Die Getriebe enthalten ebenfalls Öl, wobei speziell die Fünfgangautomatik Aufmerksamkeit verdient. Denn wer nie das Automatiköl samt Filter wechseln lässt, riskiert auf Dauer eine teure Getriebeüberholung. Damit das alte Öl vollständig entfernt wird (bei den Facelift-Modellen hat der Wandler keine Ablassschraube mehr), nutzt Schwarz das Spülsystem von Tim Eckart (www.automatikoelwechselsystem.de).

Doch zurück zum Motor. Der Keilrippenriemen für den Antrieb der Nebenaggregate wird gewechselt, wenn Verschleiß sichtbar wird. Sollten dann auch Umlenkerolle oder Spanner verschlissen sein, stehen natürlich mehr als die in der Tabelle oben genannten 90 Euro auf der Rechnung. „Wir

wechseln dann im Verbund ebenfalls den Antriebsriemen des Kompressors, was die Kosten um weitere 50 Euro erhöht“, sagt Schwarz.

Der langjährige SLK-Spezialist kennt diverse typische SLK-Mängel. Einer davon betrifft das sogenannte K40-Relais, das für die Grundspannungsversorgung von verschiedenen Systemen zuständig ist. „Die Relais in den SLK haben oft kalte Lötstellen, was zu diversen Störungen führt, wie etwa einem während der Fahrt ausgehenden Motor oder dazu, dass es nicht mehr möglich ist, den Wagen abzuschließen“, nennt der Experte Beispiele. Wer den Schwachpunkt nicht kennt, wird durch kuriose Fehler beim Fehlerspeicherauslesen auf eine unendliche Suche geschickt. „Da auf dem Relais ein Datum steht, tauscht man es am besten vorsorglich aus, wenn es sich noch um das alte Originalteil handelt“, empfiehlt Schwarz.

Ein weiterer Mangel betrifft den Zentralmagnet für die Einlassnockenwellen-Ver-

Adressen

| | |
|--|---|
| ■ Schwarz Autoservice 50189 Elsdorf Tel. 022 74/70 44 55 www.der-schwarz.de | Uwe Schwarz hat sich 1991 selbstständig gemacht und sich auf SLK spezialisiert; informative Website mit Kaufberatung |
| ■ Auto Anft 44807 Bochum Tel. 02 34/53 21 78 www.auto-anft.de | Bereits 1970 gegründete Firma, die sich auf Mercedes-Antriebstechnik spezialisiert hat, aber auch repariert und restauriert |
| ■ Dias-Performance 21465 Reinbek Tel. 040/37 02 27 11 www.dias-performance.de | Werkstatt, die sich bevorzugt um den Mercedes SLK kümmert; Schwerpunkt liegt auf technischen Komponenten |
| ■ Herrmanns GmbH 88525 Hailingen Tel. 073 71/92 73 0 www.goherrmanns.de | Vor über 40 Jahren gegründete Firma und Mercedes-Spezialist; auch für Klassiker, Überholung von Technikkomponenten, Teile |
| ■ Hub Car GmbH 71409 Schwaikheim Tel. 071 95/94 12 01 www.hub-car.com | Werkstatt mit Mercedes-SLK-Erfahrung, zum Angebot gehören auch etliche Tuning-Komponenten |
| ■ Lorinser Classic 71332 Waiblingen Tel. 071 51/13 60 www.lorinser-classic.de | Lorinser Classic gehört zur Lorinser-Gruppe und ist Classic-Partner von Mercedes; Werkstatt, Fahrzeughandel |
| ■ Mercedes-Benz Vertragswerkstätten www.mercedes-benz.com | In vielen Mercedes-Vertragswerkstätten kann der SLK noch gewartet werden |
| ■ Mercedes Langer 22848 Norderstedt Tel. 040/523 77 50 www.mercedes-langer.de | Auf jüngere Mercedes-Klassiker spezialisierte Werkstatt mit einem eigenen Fundus an Gebrauchtteilen |
| ■ Oesterle Performance 71263 Weil der Stadt Tel. 070 33/694 17 50 www.oesterle-performance.de | Vor rund 20 Jahren gegründete Werkstatt mit SLK-Erfahrung; zum Angebot gehören auch Optimierungen |
| ■ RSC Autotechnik GmbH & Co. KG 49853 Lohne Tel. 059 08/937 73 80 www.rscauto.de | Werkstatt mit Spezialgebiet Verdeckhydraulik mit einem Austauschprogramm für Hydraulikzylinder |
| ■ SternWarte Weißensee 13086 Berlin Tel. 030/92 79 98 98 www.sternwarte-kfz.de | Werkstatt, die seit 1996 Mercedes-Fahrzeuge wartet und repariert; der Schwerpunkt liegt auf der Technik |

stellung. Der verliert Öl, das über den außen befindlichen Steckkontakt in den Kabelstrang gelangt, durch Kapillarwirkung über die Litze in Richtung Motorsteuergerät fließt und dieses beschädigt. Speziell bei den Facelift-Modellen ist dies wegen des geschlossenen Steckkontakts schwer zu erkennen, weshalb es sich empfiehlt, ein Ölsperrkabel nachzurüsten, das über Mercedes erhältlich ist. „Die Prefacelift-Modelle können wir ebenfalls mit einem anderen, selbst hergestellten Ölsperrkabel versehen“, erklärt Schwarz.

Gerissener Abgaskrümmer

Besonders die Prefacelift-Modelle warten häufig mit einem weiteren, nicht ganz billig zu reparierenden Defekt auf. „Aufgrund einer Spannung des Abgaskrümmer zwischen dem ersten und vierten Zylinder reißt er gerne an den Schweißnähten zwischen den Rohren aus Edelstahl und dem Flansch aus Stahl“, so Schwarz. Die Montage eines neuen



„Der SLK ist Sportwagen, Roadster und Coupé zugleich, und die reinen Wartungskosten sind erträglich“

Uwe Schwarz,
SLK-Spezialist aus Elsdorf

Preisniveau

Wenn es um die reine Wartung geht, ist der SLK mit Vierzylindermotor nicht teuer. Hydrostößel ersparen das Ventilspieleinstellen, bei der Zündanlage gibt es keine zu wechselnden Unterbrecherkontakte, und weil die Nockenwelle von Steuerketten angetrieben wird, muss man keinen Zahnriemen erneuern. Ins Geld gehen nur die anfallenden Technikreparaturen, schon gar, wenn dazu teure Originalteile nötig sind.

Ganz wichtig

Gut, die Mercedes-Benz SLK 200/230 der Reihe R 170 haben einige typische Macken wie speziell bei den Modellen vor dem Facelift den reißenden Auspuffkrümmer, bei allen das K40-Relais oder eher bei den späteren SLK das vom Zentralmagnet der Nockenwellen-Verstellung durch den Kabelstrang laufende Öl in Richtung Motorsteuergerät. Ansonsten gibt es keine Bauteile, die man ständig kritisch im Auge behalten sollte. Allerdings darf die Wartung keinesfalls vernachlässigt werden, denn das kann teure Folgen haben. Wer die Intervalle für den Motorölwechsel ewig ausdehnt oder wer noch nie das Öl und den Filter im Automatikgetriebe wechseln ließ, darf sich nicht wundern, wenn plötzlich Reparaturen anstehen, die mehrere Tausend Euro kosten.

Service-Tipp

„Der SLK ist eine ideale Kombination aus Sportwagen, Roadster und Coupé“, findet Uwe Schwarz. Und wenn die Technik in Ordnung ist, lässt sich der Wagen mit überschaubaren Kosten am Laufen halten. Eventuell sorgt aber Korrosion des Blechs für Verdruss, „denn manches Exemplar der Facelift-Modelle hat massive Rostprobleme“, weiß Schwarz. Daher sollte man schon beim Kauf eines SLK genau hinschauen. Der Mercedes-Benz SLK Club (<https://slk-club.mercedes-benz-clubs.com>)

bietet eine allerdings kostenpflichtige Kaufberatung an. Das Leben mit einem SLK ist auf jeden Fall leichter, wenn man eine Werkstatt hat, die mit diesem Modell vertraut ist und die typischen Probleme kennt.



Krümmer kostet weit über 1000 Euro, daher bietet Schwarz an, den Krümmer zu schweißen, was weniger als die Hälfte kostet.

Die Motoren halten sehr lange. „Die SLK sind eh gute Autos, und zu den wenigen auftretenden Problemen am Triebwerk zählt eine undichte Kopfdichtung“, sagt Elmar Fuchsloch von der Herrmanns GmbH im oberschwäbischen Hailingen. Meist drückt am vierten Zylinder Wasser nach außen. „Und ganz selten ist ein Riss der doppelten Steuerkette, aber dann meist bei Exemplaren mit über 300 000 Kilometern Laufleistung“, ergänzt Fuchsloch.

Noch erwähnenswert ist mögliches Öl im Ansaugtrakt, das zu einem Defekt des Heißfilm-Luftmassenmessers führen kann. „Den wechselt dann die Werkstatt aus und vielleicht noch einige Schläuche, aber das Problem wird meist nicht erkannt und tritt nach einiger Zeit erneut auf“, plaudert Schwarz aus dem Nähkästchen. Die Ursache dafür sind nämlich die sich mit der Zeit

zusetzenden Teillastentlüftungs-Düsen, die sich im Zylinderkopf unterhalb der Ansaugbrücke verbergen. Die zugesetzten Düsen sorgen für andere Druckverhältnisse, sodass der Ölabscheider der Kurbelgehäuseentlüftung überfordert ist und deshalb Öl in den Ansaugtrakt gelangt. Ein Preis für die Reinigung der Düsen ist schwer kalkulierbar und hängt vom Arbeitsaufwand ab. Ein Pluspunkt für Schwarz: Er kann die Düsen in eingebautem Zustand reinigen.

Wenig zu sagen gibt es zum Fahrwerk. Hier leistet sich der SLK keine gravierenden Schwächen. Der Verschleiß an den Teilen der Vorderachse ist im üblichen Rahmen, die Teile der hinteren Raumlenkerachse sind ausgesprochen langlebig.

Ein Mercedes SLK ist also ein Auto, mit dem es sich gut leben lässt, sofern er fachkundig gewartet wird. ■