Voordat je een **SL** koopt is het raadzaam je te verdiepen in specifieke kenmerken ervan. Wat zijn de zwakke punten die tot vervelende ontdekkingen achteraf kunnen leiden?



Algemeen kan je natuurlijk zelf heel veel zien aan een auto, zoals **roest** of **lakschade** , **bekleding** , **rijgedrag** e.d. zonder hem helemaal te hoeven strippen zoals hiernaast te zien is.

Er zijn specifieke SL punten waar je op zou moeten letten. In de loop van de restauratie, het raadplegen van diverse forums en het lekker cruisen in de SL ben ik in de loop der jaren wel veel van die specifieke dingen tegen gekomen. Ik deel ze graag met mede SL enthousiastelingen.

Natuurlijk zijn er ook specialisten die occasions voor je kunnen keuren, dus ook de SL. Voor deze service moet je natuurlijk gewoon betalen, maar geeft wel een compleet beeld van je mogelijke aanschaf. Een voorbeeld van zo'n keuring vindt je **hier** .

Bereid je altijd goed voor, en zorg dat je op de hoogte bent voordat je gaat kijken of gaat proefrijden. Vraag vooraf bijvoorbeeld een foto van het type plaatje onder de motorkap waar de codes op staan van de verschillende opties die destijds vanuit de fabriek gemonteerd zijn. Dan kan je controleren of ze nog steeds aanwezig zijn en of de SL nog helemaal origineel is. Dat

kan via deze **link** of via **deze** .

Tip: om deze pagina af te drukken klik je op het icoon helemaal rechtsboven de pagina, in het nieuwe venster nogmaals om het afdrukken te starten.

Voor de 107 zou ik het volgende controleren:

-

Kijk naar de binnenspiegel, **onder de vloermatten** en onder de 'achterbank'. Als je hier roest vind, kan dit betekenen dat hij (vaak) in een regenbui heeft gestaan met open kap. Roest langs de binnenspiegel kan nog venijniger zijn, dit duidt op lekkage langs de voorruit. Zoals je op mijn **site**
kan zien lag deze 'los' in de sponning door roestvorming bij de oplegstrip.

-

Onder de accu lekt wel eens accuzuur wat vervelende corrosie te weeg brengt. Het kan gebeuren dat dit en gat laat roesten naar de cabine. Bij nat weer krijg je dan natte voeten. Nog vervelender is dat je computer precies op dit punt zit, en die houdt niet van vocht.

-

De wielkasten aan de achterzijde zijn vooral aan de bovenzijde nogal roestgevoelig, kijk daar goed onder en voel langs de randen of er geen roest zit. Chromen randjes langs de wielkasten? Die worden vaak aangebracht om de roest te verhullen!

-

Technisch gezien laat het onderdruk systeem van de auto het wel eens afweten wat nare gevolgen heeft voor de centrale deurvergrendeling en de verwarming (die maken daar gebruik van). Doet de centrale deurvergrendeling het niet? Waarschijnlijk **defect in het onderdruksysteem** (en waarschijnlijk ook kachelproblemen).

-

De stuurbekrachtiging kan wel eens een krakend geluid geven. Je denkt er dan het ergste van, al is het snel te verhelpen: er moet transmissie olie in het reservoir van de bekrachtiging bijgevuld worden. Minder handig is het oplossen van de oorzaak: een lekkende slang of koppeling (hij lekt rode olie). Wanneer je dus rode olie ziet lekken, wil dit niet automatisch zeggen dat de versnellingsbak lek is.

-

Het rijden in een SL geeft een andere stuurbeleving dan een moderne auto, omdat het stuurhuis een redelijk gedateerde techniek kent. Voor het gevoel geeft deze veel speling, maar dat hoeft niet altijd aan de hand te zijn. Naarmate je meer stuurt, wordt dit meer bekrachtigd. Je kan het testen op een rustige, rechte asfaltweg. Trek bij rechtuit rijden langzaam aan het stuur en wanneer e.e.a. in orde is zal de stuurbeweging ook direct (maar langzaam) merkbaar zijn. Is er een stuurbeweging maar volgt er geen verandering van de rijrichting? Dan is er sprake van speling. Een revisie van het stuurhuis (afhankelijk van de werkzaamheden) is mogelijk en kan vanaf 400 euro. Mogelijk zijn er stuurstangen, kogels of een bij-stuurhuis ook versleten (die op hun beurt de speling ook veroorzaken) waarbij de kosten dan op zullen lopen.

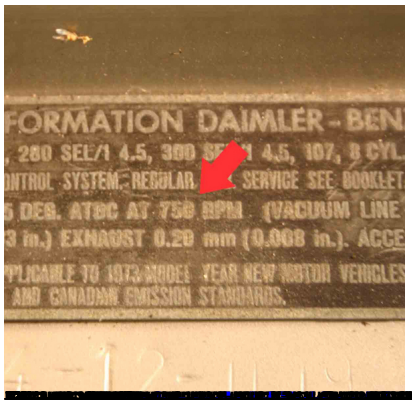
-

De versnellingsbak moet wanneer hij vanuit P in bijvoorbeeld D wordt gezet, binnen 2 seconden geschakeld zijn en al rijdend soepel (zonder schokken) overschakelen. Dan is hij oké. Probeer alle standen even en rijd daar een stukje in. Check ook het oliepijl van de versnellingsbak en controleer de kleur van de olie (moet rood zijn, donkerrood of bruin: verbrande of oude olie!). Schakelt hij vreemd? Dat kan te maken hebben met het niet juist ingesteld staan van de onderdruk van de bak. Op zich goed te herstellen.

-

Rijd hij op benzine of op gas? Er zijn vele meningen over waar deze auto wel niet op zou moeten rijden, maar uiteindelijk is het een persoonlijke keuze. Hij moet natuurlijk lekker rijden (dat merk je snel genoeg). Als hij op gas rijd, start hij op benzine en schakelt binnen een paar seconden over op gas. Dan lijkt het alsof hij moeizaam start, maar dat is niet zo. Ontsteking is vooral bij gas erg belangrijk, ziet dit er goed uit? Oude bougie-kabels kunnen weleens gebroken zijn of een veel te grote weerstand hebben. Ziet de motor ruimte er verzorgd uit, of is het een vette bende?

-


FORMATION DAIMLER-BEN
280 SEL/1 4.5, 300
4.5, 107, 8 CYL
ONTROL SYSTEM: REGULAR
SERVICE SEE BOOKLET
5 DEG. ATDC AT 750 RPM (VACUUM LINE
3 in.) EXHAUST 0.20 mm (0.008 in.). ACCE
PLICABLE TO 1973 MODEL YEAR NEW MOTOR VEHICLES
AND CANADIAN EMISSION STANDARDS.

