

Dipl.-Ing. Klaus Kukuk

Kfz.- Sachverständiger und beratender Ingenieur

Kaldauer Höhe 13 • 51491 Overath • Telefon 0 22 06 / 95 900 • Fax 0 22 06 / 95 90 90

E-Mail: info@kukuk.com Internet: <http://www.kukuk.com>

Dipl.- Ing. Klaus Kukuk Kaldauer Höhe 13 51491 Overath

Staatsanwaltschaft Bonn
Herbert-Rabius-Straße 3
53225 Bonn

Sachverständige für
Oldtimer & Youngtimer

Schäden, Bewertung und
Prüfung der Authentizität



Daimler Benz
280 SL [Pagode]
930 Js 833/20

Gutachten-Nr.:
2405240230

Overath, den
03.07.2024

WERTGUTACHTEN



Daimler Benz 280 SL [Pagode]

Inhaltsverzeichnis

1	Auftragerteilung	3
1.1	Untersuchungstermin	3
2	Fahrzeug -technische Daten-	4
2.1	Dokumente	4
2.2	Datenkarte	4
2.3	Identitätsprüfung	5
3	Rahmen / Bodengruppe	10
3.1	Rahmenzustand	17
4	Karosserie	17
4.1	Karosseriezustand	24
5	Fahrwerk	24
5.1	Lenkung	31
5.2	Bremsanlage	32
5.3	Räder/Bereifung	34
5.4	Fahrwerkzustand	39
6	Motor	39
6.1	Ölcheck Laborbericht Motor	43
6.2	Motorzustand	45
7	Getriebe	45
7.1	Ölcheck Laborbericht Getriebe	49
7.2	Ölcheck Laborbericht Differential	51
7.3	Getriebe-/Antriebszustand	52
8	Elektrische Anlage / Kabelbaum und Leitungen	53
8.1	Elektrische Anlagen- / Kabelbaum- und Leitungszustand	55
9	Innenausstattung	55
9.1	Innenausstattungszustand	65
10	Chrom-, Zier- und Anbauteile	65
10.1	Chrom-, Zier- und Anbauteilezustand	66
11	Verglasung	67
11.1	Verglasungszustand	67
12	Verdeck	68
12.1	Verdeck	72
13	Lackierung	73
13.1	Lackierungszustand	73
14	Beschädigungen	74
15	Historie	92
16	Bewertungskriterien	98
16.1	Fahrzeugzustand	98
16.2	Fahrzeugwert	100
17	Urheberrecht	104

1 Auftragserteilung

Gemäß Auftrag vom 21.05.2024 durch Frau Depka, Staatsanwaltschaft Bonn ist über das Fahrzeug Daimler Benz 280 SL / 8 [Pagode], Fahrgestellnummer 11304412022421 ein Wertgutachten zu erstellen.

1.1 Untersuchungstermin

Das nachstehend näher beschriebene Fahrzeug wurde zu den Untersuchungen bereitgestellt.

Die Untersuchung fand statt

am:

**Donnerstag, den
23.05.2024**

bei:

**Abschleppdienst Zurstrassen GmbH
Oberkasseler Str. 22
53639 Königswinter**

An der Untersuchung nahmen teil:

Dipl.-Ing. Klaus Kukuk, Ingenieurbüro Kukuk

Alle Teilnehmer blieben bis zum Abschluss sämtlicher Untersuchungen an der Untersuchungsstelle.

2 Fahrzeug -technische Daten-

Amtliches Kennzeichen	./.
Fahrzg.-Ident-Nr.	11304412022421
Fahrzeugart	Personenkraftwagen
Aufbau	Roadster
Fabrikat	Daimler Benz AG
Typ	280 SL / 8 [Pagode]
Motorart	Otto, 6-Zylinder
Motornummer	130 983-12-015017
Getriebeart	ZF S5 Schaltgetriebe
Verdeckkasten	6965
Motordeckel	6965
Hubraum	2.778 ccm
Leistung	125 kW bei 5.750 U/Min.
Reifen	195/75 R14
Profiltiefe in mm	vorne links: 5,0 vorne rechts: 5,0 hinten links: 4,0 hinten rechts: 4,0
Erstzulassung	26.11.1970
Tachostand abgelesen	17 047 km
Farbe	braun

2.1 Dokumente

Zur Besichtigung des Fahrzeugs wurde die Datenkarte vorgelegt.

Die unter Punkt 2 aufgeführten Daten wurden dem obengenannten Dokument entnommen und am Fahrzeug geprüft.

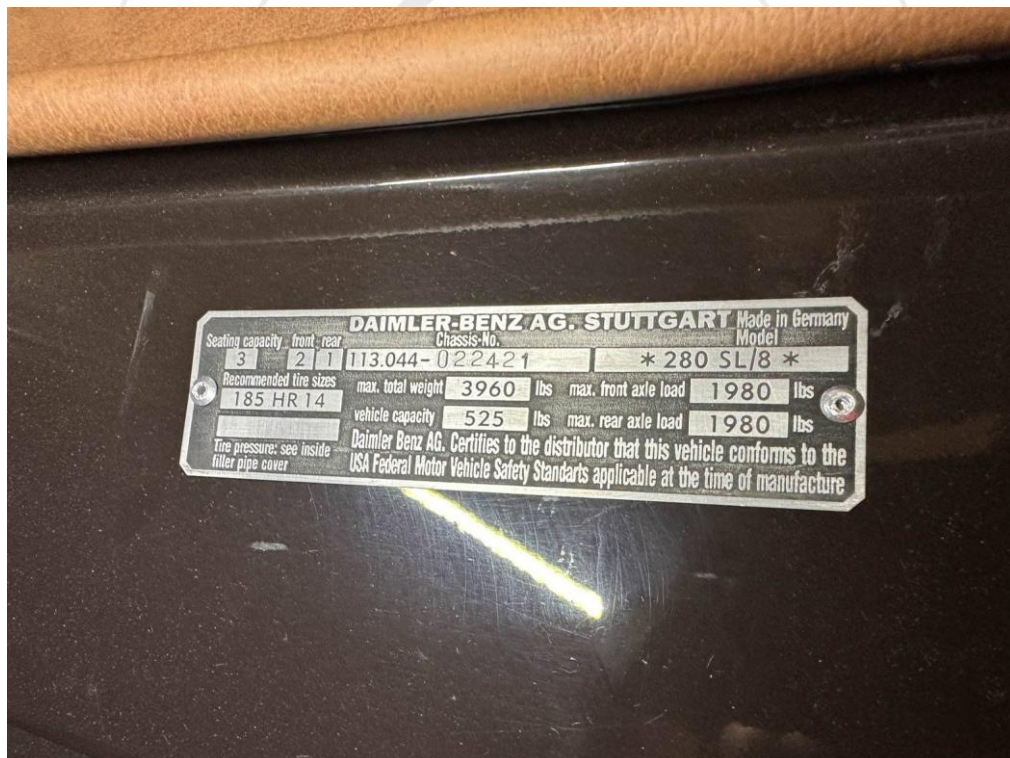
2.2 Datenkarte

Schicht-Nr.		Prod.-Nr.		5 Aufbau-Nr.		6 Fahrgestell-Nr.		Auftrags-Nr.		7 Lackierung		8 Ausstattung		41		42		43	
73417		960538		06965		113044 12 022421		07049084		181/423		138/1		6		6		-	
44		45		46		47		48		49		50		51		52		53	
0		1		-		-		1		3		3		4		-		-	
54		55		56		57		58		59		60		61		62		63	
-		-		-		-		5		0		-		-		1		9	
64		65		66		67		68		wenig gewünscht		249		746		-		-	
69		70		71		72		73		74		75		76		77		78	
79		80		81		82		83		84		85		86		87		88	
89		90		91		92		93		94		95		96		97		98	
99		00		01		02		03		04		05		06		07		08	
09		10		11		12		13		14		15		16		17		18	
19		20		21		22		23		24		25		26		27		28	
29		30		31		32		33		34		35		36		37		38	
39		40		41		42		43		44		45		46		47		48	
49		50		51		52		53		54		55		56		57		58	
59		60		61		62		63		64		65		66		67		68	
69		70		71		72		73		74		75		76		77		78	
79		80		81		82		83		84		85		86		87		88	
89		90		91		92		93		94		95		96		97		98	
99		00		01		02		03		04		05		06		07		08	
09		10		11		12		13		14		15		16		17		18	
19		20		21		22		23		24		25		26		27		28	
29		30		31		32		33		34		35		36		37		38	
39		40		41		42		43		44		45		46		47		48	
49		50		51		52		53		54		55		56		57		58	
59		60		61		62		63		64		65		66		67		68	
69		70		71		72		73		74		75		76		77		78	
79		80		81		82		83		84		85		86		87		88	
89		90		91		92		93		94		95		96		97		98	
99		00		01		02		03		04		05		06		07		08	
09		10		11		12		13		14		15		16		17		18	
19		20		21		22		23		24		25		26		27		28	
29		30		31		32		33		34		35		36		37		38	
39		40		41		42		43		44		45		46		47		48	
49		50		51		52		53		54		55		56		57		58	
59		60		61		62		63		64		65		66		67		68	
69		70		71		72		73		74		75		76		77		78	
79		80		81		82		83		84		85		86		87		88	
89		90		91		92		93		94		95		96		97		98	
99		00		01		02		03		04		05		06		07		08	
09		10		11		12		13		14		15		16		17		18	
19		20		21		22		23		24		25		26		27		28	
29		30		31		32		33		34		35		36		37		38	
39		40		41		42		43		44		45		46		47		48	
49		50		51		52		53		54		55		56		57		58	
59		60		61		62		63		64		65		66		67		68	
69		70		71		72		73		74		75		76		77		78	
79		80		81		82		83		84		85		86		87		88	
89		90		91		92		93		94		95		96		97		98	
99		00		01		02		03		04		05		06		07		08	
09		10		11		12		13		14		15		16		17		18	
19		20		21		22		23		24		25		26		27		28	
29		30		31		32		33		34		35		36		37		38	
39		40		41		42		43		44		45		46		47		48	
49		50		51		52		53		54		55		56		57		58	
59		60		61		62		63		64		65		66		67		68	
69		70		71		72		73		74		75		76		77		78	
79		80		81		82		83		84		85		86		87		88	
89		90		91		92		93		94		95		96		97		98	
99		00		01		02		03		04		05		06		07		08	
09		10		11		12		13		14		15		16		17		18	
19		20		21		22		23		24		25		26		27		28	
29		30		31		32		33		34		35		36		37		38	
39		40		41		42		43		44		45		46		47		48	
49		50		51		52		53		54		55		56		57		58	
59		60		61		62		63		64		65		66		67		68	
69		70		71		72		73		74		75		76		77		78	
79		80		81		82		83		84		85		86		87		88	
89		90		91		92		93		94		95		96		97		98	
99		00		01		02		03		04		05		06		07		08	
09		10		11		12		13		14		15		16		17		18	
19		20		21		22		23		24		25		26		27		28	
29		30		31		32		33		34		35		36		37		38	
39		40		41		42		43		44		45		46		47		48	
49		50		51		52		53		54		55		56		57		58	
59		60		61		62		63		64		65		66		67		68	
69		70		71		72		73		74		75		76		77		78	
79		80		81		82		83		84		85		86		87		88	
89		90		91		92		93		94		95		96		97		98	
99		00		01		02		03		04		05		06		07		08	
09		10		11		12		13		14		15		16		17		18	
19		20		21		22		23		24		25		26		27		28	
29		30		31		32		33		34		35		36		37		38	
39		40		41		42		43		44		45		46		47		48	
49		50		51		52		53		54		55		56		57		58	
59		60		61		62		63		64		65		66		67		68	
69		70		71		72		73		74		75		76		77		78	
79		80		81		82		83		84		85		86		87		88	
89		90		91		92		93		94		95		96		97		98	
99		00		01		02		03		04		05		06		07		08	
09		10		11		12		13		14		15		16		17		18	
19		20		21		22		23		24		25		26		27		28	
29		30		31		32		33		34		35		36		37		38	
39		40		41		42		43		44		45		46		47		48	
49		50		51		52		53		54		55		56		57		58	
59		60		61		62		63		64		65		66		67		68	
69		70		71		72		73		74		75		76		77		78	

2.3 Identitätsprüfung

Die unter Punkt 2 angegebene Fahrzeug –Ident- Nr. wurde von der Prägekennzeichnung und dem Typenschild des Fahrzeuges abgelesen. Gewähr kann keine dafür gegeben werden, dass sämtliche Bauteile dem serienmäßigen Zustand, wie das Fahrzeug seinerzeit beim Hersteller ausgeliefert, entsprechen. Eine nähere Prüfung der Prägung wurde nicht vorgenommen, bzw. war nicht beauftragt.

Bezüglich des Original- Zustandes des geprüften Fahrzeuges, d.h., des Zustandes, der beim Ausliefern des Fahrzeuges durch den Hersteller gegeben war, sind daher die Ausführungen im Gutachten nicht rechtsverbindlich im Sinne von zugesicherten Eigenschaften. Vom unterzeichnenden Sachverständigen wurden keine eigenen Nachforschungen durchgeführt. Sämtliche Angaben bezüglich der Originalität des geprüften Fahrzeuges beruhen auf den zur Verfügung gestellten Schriften und den Ausführungen des Fahrzeughalters bzw. Eigentümers und sind somit für den Sachverständigen unverbindlich.



Typenschild



Prägekennzeichnung der Fahrgestellnummer 113.044-12-022421



*Motordeckel 6965 die Prägung entspricht dem Eintrag in der Datenkarte für die Aufbau-
nummer*



Verdeckkasten 6965 die Prägung entspricht dem Eintrag in der Datenkarte für die Aufbau-
nummer



Getriebeverstärkung 6965 die Prägung entspricht dem Eintrag in der Datenkarte für die
Aufbaunummer



Getriebetypenschild Tauschaggregat



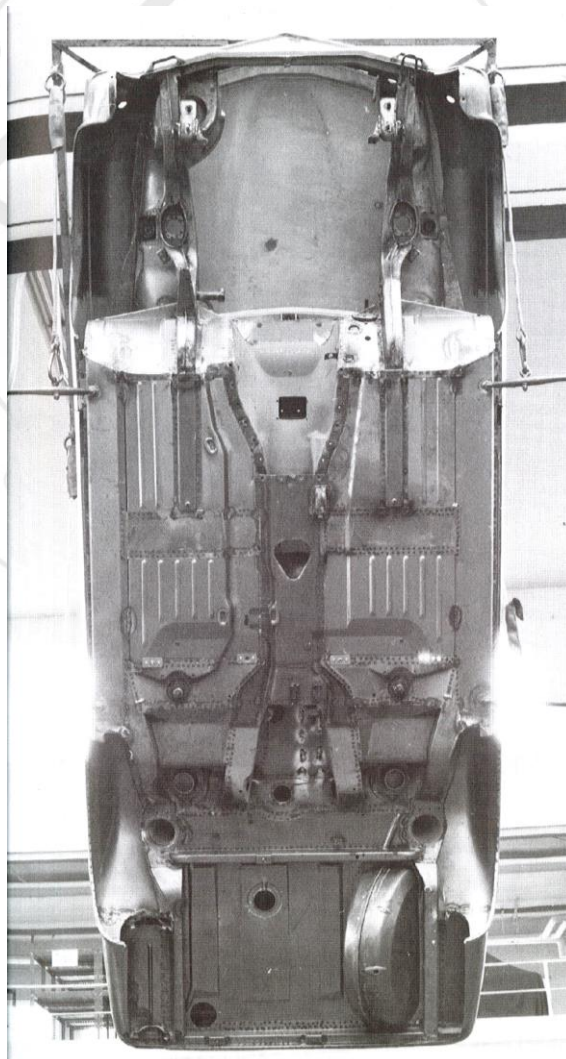


*Prägekennzeichnung der Motornummer 130 983-12-015017
die Prägung entspricht dem Eintrag in der Datenkarte für die
Motornummer*

3 Rahmen / Bodengruppe

Die „Pagode“ war der erste SL, bei dem umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen eingeführt wurden. Da seine Basis die Bodengruppe der „Heckflosse“ W 111 mit einem 30 cm kürzeren Radstand ist, hat auch der SL eine steife Fahrgastzelle und Knautschzonen, leicht verformbare Bug- und Hecksegmente. Der Innenraum ist wie bei der Limousine entschärft, es gibt keine harten Ecken und Kanten. Sicherheitsgurte waren, wie beim Vorgänger, als Sonderausstattung erhältlich. Das Lenkgetriebe wurde aus dem crashgefährdeten Bereich des Vorderwagens an die Stirnwand gerückt, die Lenksäule ist geknickt und hat Gelenke, die den gefürchteten Lanzeneffekt bei einem Unfall verhindern. 1967 kamen die Sicherheitslenksäule mit Pralltopf im Lenkrad hinzu.

In die Bodengruppe integrierte Kastenrahmenprofile rechts und links als Hauptrahmen im Schwellerbereich außen und zur Motor-Achsaufnahme nach innen verjüngt längs im Fahrzeugboden verlaufend. Die hintere Verjüngung läuft nach innen zur Achsaufnahme. Groß dimensionierte Querträger an Front und Bug. Weitere Querversteifungen im Sitzaufnahmebereich.



Muster

Rohkarosserie unlackiert von unten gesehen. Der W 113 hatte als erster Sportwagen eine Sicherheitskarosserie mit steifer Fahrgastzelle und verformbarem Vorder- und Heckteil. Längsträger und Kardantunnel hatten eine Blechstärken von 2,75 mm und mussten auf Grund der Materialstärke warm verformt werden.



Rahmen / Bodengruppe



Rahmen / Bodengruppe



Quertraverse vorne links



Quertraverse vorne rechts Schürze rechtsseitig gestaucht



Radhaus Stauchungen



Schottwand Stauchung





Schottwandgummi links beschädigt



Rahmen / Bodengruppe Korrosionsansatz



Rahmen / Bodengruppe Korrosionsansatz

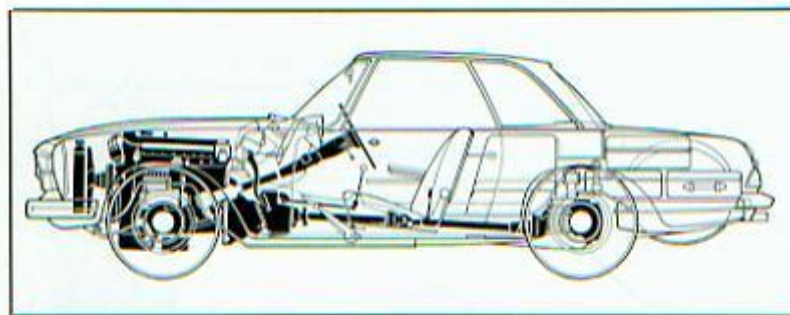


Radhäuser

3.1 Rahmenzustand

Der Rahmenzustand kann mit „3-“ bewertet werden.

4 Karosserie



Die Karosserie des Untersuchungsfahrzeuges besteht aus Stahlblech mit Aluminium-Motorhaube, Kofferdeckel und Türen.

Von Béla Borenyi entwickelte Sicherheitskarosserie. Nachfolger des 190 SL. Die Pagodenform des abnehmbaren Coupédaches sah ziemlich eigenwillig aus, ermöglichte aber einen bequemen Einstieg und hatte große Seitenfenster.



Prägekennzeichnung Karosserienummer Verdeckkastendeckel 6965



Frontansicht linke Seite



Frontansicht rechte Seite



Karosserie linke Seite



Spaltmaß Tür links



Karossesrie links im Gegenlicht



Karosserie rechte Seite



Spaltmaß Tür rechts



Karosserie rechts im Gegenlicht



Unteransicht Kofferraumdeckel



Radhaus hinten links



Heckansicht rechte Seite



Heckansicht rechte Seite

Unfallschäden.

4.1 Karosseriezustand

Der Karosseriezustand kann mit „4+“ bewertet werden.

5 Fahrwerk

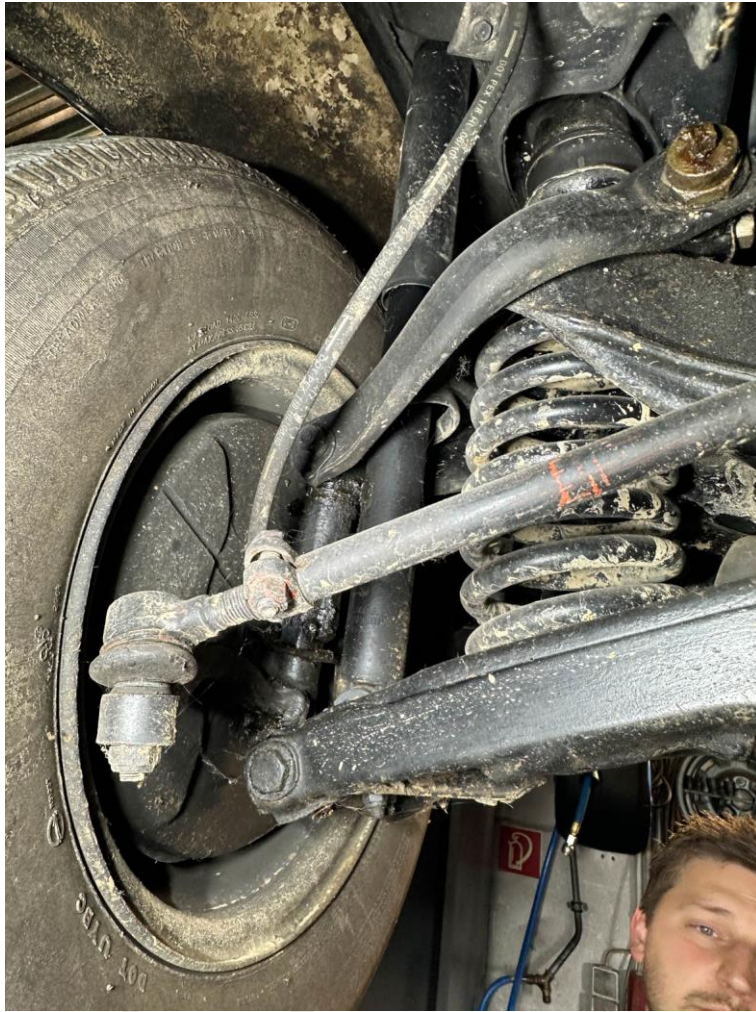
Radaufhängung vorne: Doppel-Querlenker, verkürzte Schraubenfeder, Teleskop-Stoßdämpfer, Querstabilisator.



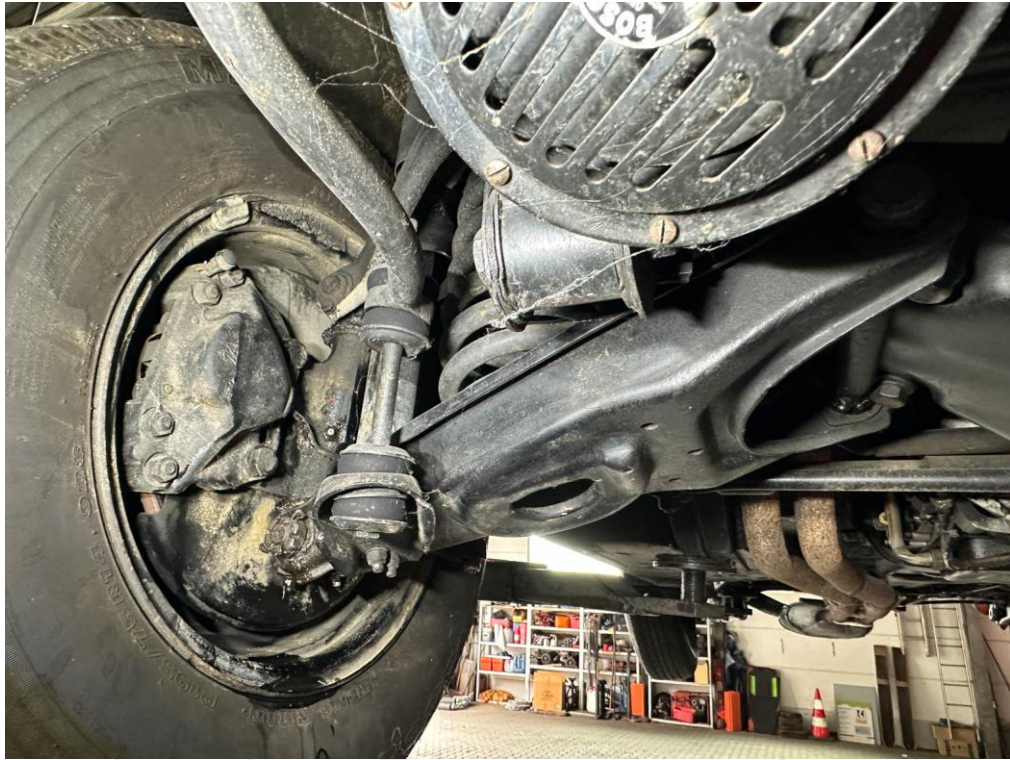
Vorderachse



Vorderachse



Vorderachse links



Vorderachse rechts





Stoßdämpfer vorne rechts

Radaufhängung hinten: Eingelenk-Pendelachse, Schubstreben, verkürzte Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Ausgleichs-Schraubenfeder.



Hinterachse links



Hinterachse links



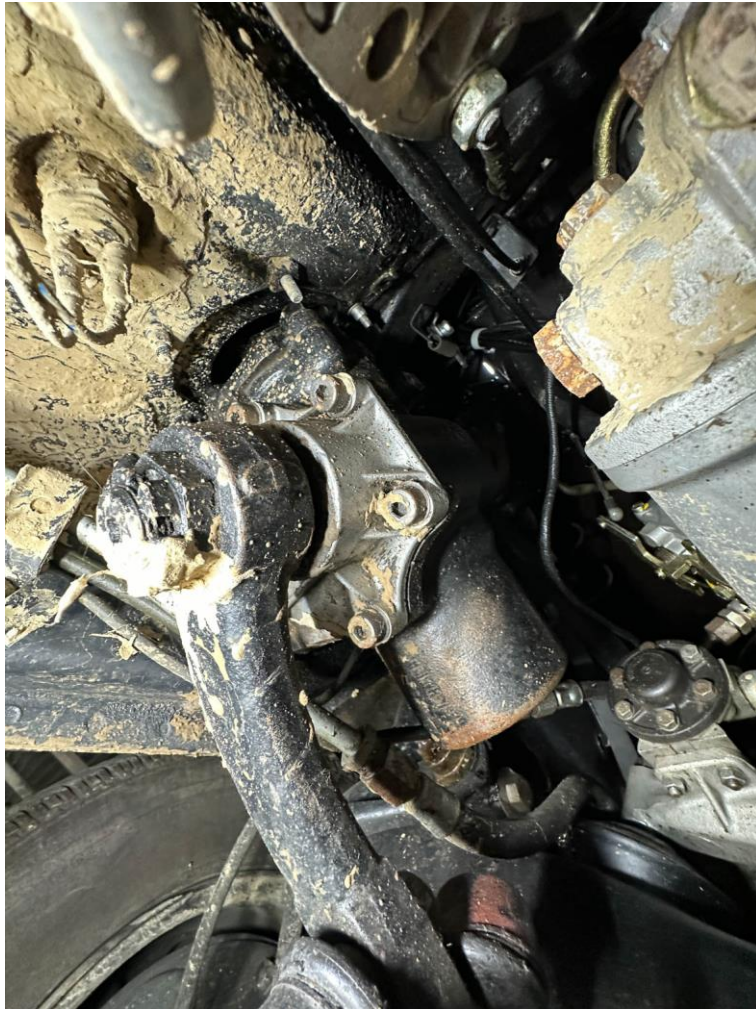
Hinterachse rechts



Hinterachse rechts

5.1 Lenkung

Kugelumlauf Lenkung (22,7:1)



Lenkung

5.2 Bremsanlage

Herstellerbeschreibung: Das Untersuchungsfahrzeug ist mit einer hydraulischen Zweikreis-Bremsanlage mit Bremskraftverstärker ausgerüstet. Die Bremswirkung wird vorne und hinten auf Scheibenbremsen übertragen.

Die Scheibenbremsanlage besteht aus den Bremsscheiben und dem U-förmigen Sattel mit einem oder mehreren hydraulischen Kolben. Der Sattel hält die Bremsanlage fest. Beim Bremsen pressen die Bremskolben mit Hilfe der Hydraulik die Bremsklötze gegen die Bremsscheiben. Die Kolben bewegen sich dabei nur minimal. Die Bremsklötze geben die Scheibe gerade noch frei, wenn die Bremse wieder gelöst wird. Ein Dichtring aus Gummi umfasst den Kolben und lässt ihn allmählich weiter nach vorn gleiten, wenn sich die Bremsbeläge abgenutzt haben. Diese Technik sorgt dafür, dass zwischen Scheibe und Belag nur ein winziger Spalt frei bleibt, so dass die Bremse nicht nachgestellt werden muss. Dieses so genannte Lüftspiel sorgt auch dafür, dass mit Scheibenbremsen ausgerüstete Räder nach Beendigung des Bremsvorgangs wieder frei rollen.



Bremsschlauch vorne rechts



Bremskraftverstärker



Bremssattel vorne



Reifengröße P195/75 R14 92 S

5.3 Räder/Bereifung

Das Untersuchungsfahrzeug ist mit den Reifen der Größe 195/75 R 14 92 S ausgestattet.



Rad vorne links



DOT 1313

Reifen überaltert.



Rad hinten rechts



DOT 1413 Reifen überaltert



Rad hinten links



DOT 1313



Rad hinten rechts



DOT 1313



Reserverad

5.4 Fahrwerkzustand

Der Fahrwerkzustand kann mit „3-4“ bewertet werden.

6 Motor

Wasser gekühlter Ottomotor mit sechs Zylindern und einem Hubraum von 2.778 cm³. Das Triebwerk leistet 125 kW bei 5.750 U/Min.

Motortyp M 130 Hersteller Daimler Benz mit schwarz lackiertem Messing-Ausgleichsbehälter sowie achtblättriger Kühler Ventilator mit Visko-Kupplung und Luft-Öl-Wärmetauscher.

Oben liegende Nockenwelle mit Antrieb über Duplex-Kette, im Zylinderkopf hängende Ventile, vierfach gelagerte Kurbelwelle, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter. Die Gemischaufbereitung erfolgt über eine Bosch-Sechsstempel-Einspritzpumpe.

Der Motor mit der Bezeichnung M 127 II war eine Neuentwicklung, da man seitens Mercedes Benz nie so richtig mit der Laufkultur und der Leistung des 190 SL- Motors zufrieden gewesen war. So entstand im Jahre 1956 ein Sechszylinder- Einspritzmotor M 127 mit 2,2 Liter Hubraum und 130 PS. Da der Anfang der 60er Jahre der Bereich der 2,0 bis 2,5 Liter-Sportwagen durch klassische Vertreter der GT- Kategorie wie Porsche Carrera 2 oder Alfa Romeo 2600 bereichert wurde, sah man bei Mercedes Benz schnell ein, dass 2,2 Liter Hubraum und 130 PS nicht genug seien, um die Kundenwünsche zu befriedigen. So wurde mittels einer Nockenwelle mit größerer Überschneidung und größerem Ventilhub, einer Hubraumerhöhung auf 2,3 Liter, sowie einer Saugrohre-

spritzung über eine Sechsstempel- Einspritzpumpe, die Leistung des nun M 127 II genannten Motors auf 150 PS gesteigert.

Der ebenfalls aus der W 111-Limousine stammende Sechszylinder M 127 mit paarweise gegossenen Zylindern wurde einigen Änderungen unterzogen. Die wichtigste war die Verwendung einer Sechsstempel-Einspritzpumpe statt der Zweistempel-Pumpe mit zwei Dreifachverteilern. Damit war es möglich, den Kraftstoff durch die geöffneten Einlassventile in den Brennraum einzuspritzen und nicht mehr nur in das Ansaugrohr. Der auf 2,3 Liter aufgebohrte Motor M 127 II leistet so 150 PS bei 5500/min und bietet bei 4200/min ein Drehmoment von 196 Nm. Dieser sehr sportlich angelegte Antrieb des SL verlangt verhältnismäßig hohe Drehzahlen.

Die Höchstgeschwindigkeit liegt mit Schaltgetriebe bei 200 km/h. Auf Wunsch war ein Viergang-Automatikgetriebe erhältlich, das erste Mal überhaupt bei einem SL.

Im Dezember 1966 folgte der ebenfalls 150 PS leistende Mercedes Benz 250 SL (Motor M 129), nun mit gleichmäßigem Zylinderabstand. Motor und Bremsen stammen leicht modifiziert vom 250 SE. Originale 250 SL sind aufgrund der nur gut einjährigen Bauzeit die seltensten Exemplare der Serie W 113.

1968 wurde der 250 SL von dem 170 PS starken, drehmomentstärkeren 280 SL mit dem Motor M 130 abgelöst. Vom Vorgänger unterscheiden den Wagen äußerlich nur das Typenschild am Kofferraumdeckel und geänderte Radzierblenden. Der 280 SL bekam 1968 auch das Pralltopf-Lenkrad des 280 S/SE; die Lenksäule ist daher kürzer als bei 230 SL und 250 SL; Umbauten von 230 SL oder 250 SL auf 280 SL können teils daran erkannt werden.

Der Motor des 280 SL leistet mit 170 PS 10 PS mehr als der hubraumgleiche 280-SE-Motor der Limousinen; der gleiche SL-Motor diente übergangshalber auch dem Antrieb des gleichzeitig gebauten 300 SEL nach Bauende des Aluminiummotors.

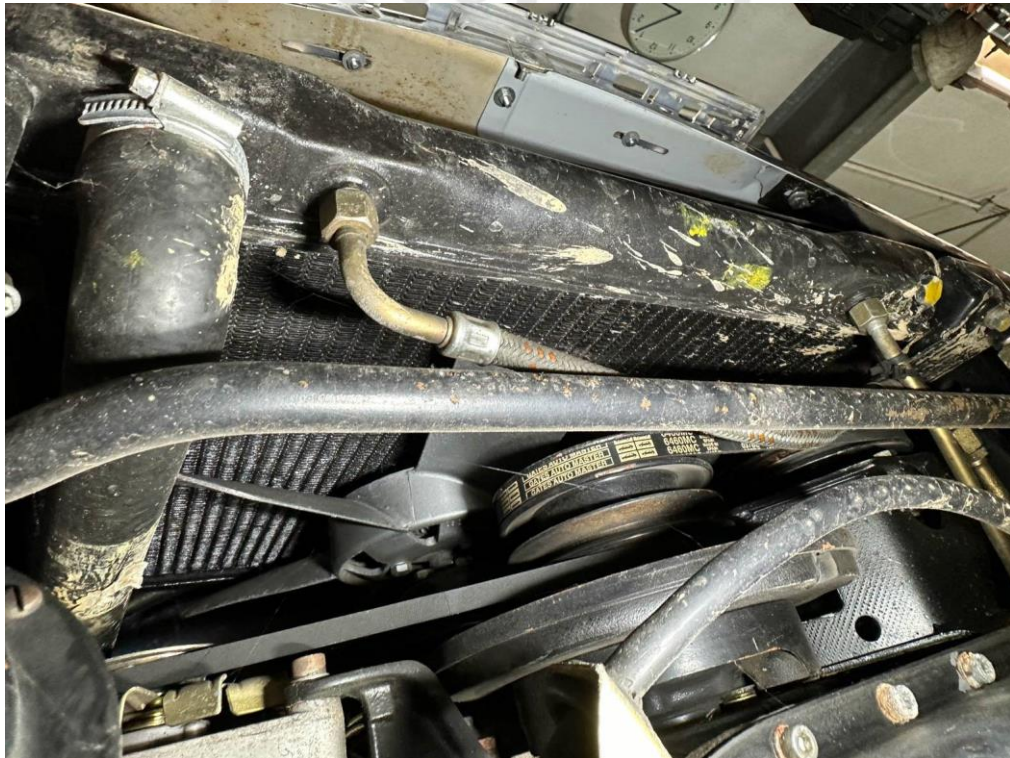
Die Gemischaufbereitung erfolgt bei dem Untersuchungsfahrzeug über Saugrohrein-spritzung mit Sechsstempel-Reihenpumpe von Bosch.

Die zentrale Einrichtung dieser Einspritztechnik ist der Kraftstoffmengenteiler, der den Kraftstoff gleichmäßig auf die Ventile vor den Zylindern verteilt. Die Ventile arbeiten mit einer hohen Einspritzfrequenz, was die gute Gemischaufbereitung ermöglicht. Während des Kaltstarts sorgen ein Kaltstartventil und ein Zusatzluftschieber für die notwendige Drehzahlanhebung.

Das System wird von einem Temperaturfühler im Wasserkreislauf bzw. von einer Bimetallfeder gesteuert, die meldet, wann die Temperatur so niedrig ist, dass ein Kaltstart nötig wird. Deshalb entfällt wie bei jeder anderen Benzineinspritzung auch die von Hand zu bedienende Starterklappe (Choke). Die Startanreicherung läuft automatisch ab, wenn der Zündschlüssel bei kaltem Motor betätigt wird.



Motor



Kühler



Lenkmittelpumpe



6.1 Ölcheck Laborbericht Motor

LABORBERICHT

Probenbezeichnung **2405240230**
 Komponente **PKW Ottomotor**
 Labornummer **5493174**



Seite 1 von 1

OELCHECK GmbH · Kerschelweg 28 · 83098 Brannenburg

KFZ-Sachverständigenbüro Kukuk
 Frau Laura Kukuk von Glahn
 Kaldauer Höhe 11-13
 51491 Overath

Maschinentyp: **280 SL**
 Hersteller: **Mercedes Benz**
 Probe aus: **Benzinmotor**
 Ölbezeichnung: **Keine Angabe**

Diagnose der aktuellen Laborwerte

Kupfer und Blei sind leicht erhöht. Ursache ist vermutlich Gleitlager-Verschleiß von Pleuel- oder Kurbelwellenlagern. Der Kraftstoffgehalt ist deutlich erhöht. Ursache ist unverbrannter Kraftstoff im Motoröl durch Kaltstarte, Kurzstreckenfahrten oder fehlerhaften Kraftstoffeintrag. Ich rate Ihnen, falls nicht schon geschehen, möglichst bald einen Ölwechsel vorzunehmen.

Arne Simon, M. Sc. (CLS)

Gesamtbewertung



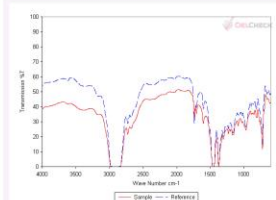
Achtung

ANALYSENERGEBNISSE		Aktuelle Probe	Frühere Untersuchungen	
LABORNUMMER		5493174		
GESAMTBEWERTUNG		!		
Untersuchungsdatum		28.05.2024		
Datum Probenentnahme		23.05.2024		
Datum letzter Ölwechsel		-		
Nachfüllmenge seit Wechsel		-		
Laufzeit seit Wechsel		-		
Laufzeit gesamt km		17041		
Öl gewechselt		Nein		
VERSCHLEIß				
Eisen	Fe mg/kg	13		
Chrom	Cr mg/kg	6		
Zinn	Sn mg/kg	0		
Aluminium	Al mg/kg	1		
Nickel	Ni mg/kg	0		
Kupfer	Cu mg/kg	22		
Blei	Pb mg/kg	20		
Mangan	Mn mg/kg	1		
PQ-Index	-	< 25		
VERUNREINIGUNG				
Silizium	Si mg/kg	20		
Kalium	K mg/kg	4		
Natrium	Na mg/kg	6		
Titan	Ti mg/kg	1		
Cadmium	Cd mg/kg	2		
Wasser	%	< 0.10		
IR-Glykol	-	negativ		
Ottokraftstoff	%	2.8		
ÖLZUSTAND				
Viskosität bei 40°C	mm²/s	103.54		
Viskosität bei 100°C	mm²/s	14.58		
Viskositätsindex	-	145		
Oxidation	A/cm	1		
Nitration	A/cm	1		
Sulfation	A/cm	2		
Schmutztragevermögen	%	98		
Rußindex	-	0.1		
ADDITIVE				
Kalzium	Ca mg/kg	1591		
Magnesium	Mg mg/kg	465		
Bor	B mg/kg	47		
Zink	Zn mg/kg	935		
Phosphor	P mg/kg	837		
Barium	Ba mg/kg	1		
Molybdän	Mo mg/kg	22		
Schwefel	S mg/kg	5973		

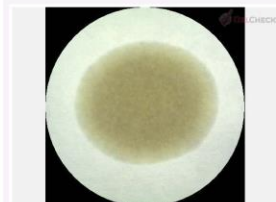
Probe und Deckel



Infrarot-Spektrum



CCD-Tüpfel



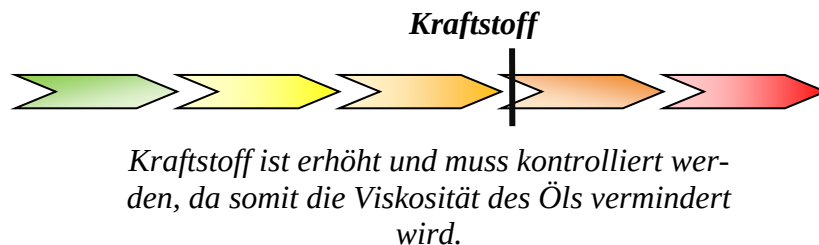
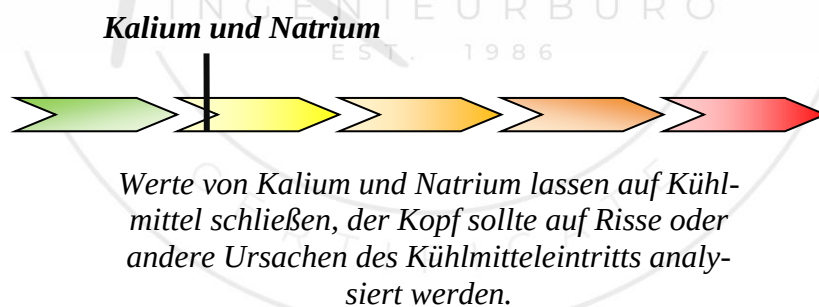
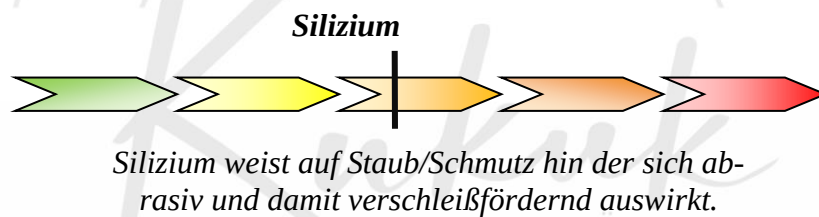
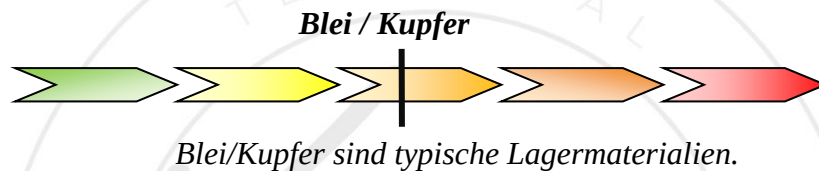
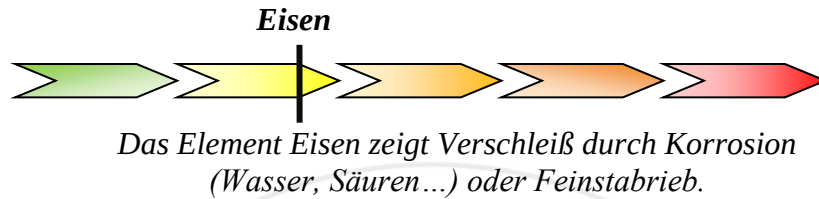
Beschreibung der Prüfverfahren und Normen: www.oelcheck.com

QR-Code scannen
 Neue Probe senden



Diagnose der aktuellen Laborwerte

Kupfer und Blei sind leicht erhöht. Ursache ist vermutlich Gleitlager-Verschleiß von Pleuel- oder Kurbelwellenlagern. Der Kraftstoffgehalt ist deutlich erhöht. Ursache ist unverbrannter Kraftstoff im Motoröl durch Kaltstarte, Kurzstreckenfahrten oder fehlerhaften Kraftstoffeintrag. Ich rate Ihnen, falls nicht schon geschehen, möglichst bald einen Ölwechsel vorzunehmen.



6.2 Motorzustand

Stand Schäden sind nicht auszuschließen.

Der Motorzustand kann mit „3-4“ bewertet werden.

7 Getriebe



Austauschgetriebe



Getriebe



Getriebe



Verstärkungsblech



Differential

Das Getriebe ist nach der Kupplung der zweite Teil der Kraftübertragung. Des Weiteren sorgt das Getriebe dafür, dass die Motorkraft dem Fahrzustand entsprechend optimal genutzt wird. Beim Anfahren, Beschleunigen und Bergaufwärtsfahren beispielsweise ist eine andere Umsetzung der Motorleistung wirtschaftlicher als beim gleichmäßigen Geradeausfahren.

Abhängig von der Lage des Motors und der Anordnung der Antriebsräder unterscheidet man zwischen fünf Antriebstypen:

- Frontantrieb
- Heckantrieb (Frontmotor mit Hinterradantrieb)
- Allradantrieb
- Zuschaltbarer Allradantrieb
- Heckmotorantrieb

Bei dem Untersuchungsfahrzeug handelt es sich um einen Personenkraftwagen mit Heckantrieb (Frontmotor mit Hinterradantrieb):

Bei vorn liegendem Motor und Hinterradantrieb wird die Kraft des Motors über Kupplung, Getriebe und zusätzlicher Kardanwelle auf die Hinterradachse übertragen.

Die Kardanwelle hat an jedem Ende zwei Kardangelenke. Manchmal gibt es auch zwei kurze Kardanwellen mit entsprechendem Zwischenlager und Schiebestück. Die Gelenke der Kardanwelle ermöglichen, dass sich die Hinterradachse auf- und abbewegen kann. Da sich dabei der Abstand zwischen Getriebe und Hinterachse ständig ändert, ist ein Längenausgleich notwendig.

Der letzte Teil der Kraftübertragung erfolgt über die Hinterradachse, in deren Mitte das Differential sitzt, das drei Funktionen hat: Erstens wird die Antriebsrichtung der Kardanwelle um 90° auf die Seitenwellen umgelenkt. Zweitens ermöglicht das Differential, dass sich das kurvenäußere Rad schneller dreht als das kurveninnere. Drittens sorgt die Differentialübersetzung dafür, dass die Fahrgeschwindigkeit mit Getriebe und Motor abgestimmt bleibt.

Das Antriebskegelrad des Differentials, das von der Kardanwelle direkt angetrieben wird, hat eine Schrägverzahnung.

Das Tellerrad ist um das Verhältnis 4,08: 1 größer als das Antriebskegelrad. Es dreht sich deshalb viel langsamer als die Kardanwelle.

Am Differentialausgang ist auf jeder Seite der Halbwelle ein schrägverzahntes Hinterachswellenrad angebracht, die gemeinsam mit Ausgleichskegelrädern als das eigentliche Differential funktionieren.

Liegen zwischen Reifen und Fahrbahn unterschiedliche Reibverhältnisse vor, so wird mehr Kraft auf das leichtgängigere Rad übertragen: Es kann zum einseitigen Durchdrehen des Reifens mit dem geringeren Kraftschluss kommen. Es gibt deshalb eine zusätzliche

Sperrereinrichtung (**Sperrdifferential**), die den ungewollten Kraftausgleich bei unterschiedlichen Reibverhältnissen verhindert.

7.1 Ölcheck Laborbericht Getriebe

LABORBERICHT

Probenbezeichnung **2405240230**
 Komponente **Automatikgetriebe**
 Labornummer **5493173**



Seite 1 von 1

OELCHECK GmbH · Kerschelweg 28 · 83098 Brannenburg

KFZ-Sachverständigenbüro Kukuk
 Frau Laura Kukuk von Glahn
 Kaldauer Höhe 11-13
 51491 Overath

Maschinentyp: **280 SL**
 Hersteller: **Mercedes Benz**
 Ölbezeichnung: **Keine Angabe**

Diagnose der aktuellen Laborwerte

Viskosität, Additivierung und Infrarotspektrum dieser Probe sind typisch für ein Automatikgetriebeöl (ATF). Kupfer und Blei sind leicht angestiegen. Zink ist erhöht. Mögliche Ursache: Vermischung mit einem zinkhaltigen Öl oder Reaktion mit zinkhaltigen bzw. verzinkten Bauelementen. Sie haben uns nicht angegeben, wie lange das Öl im Einsatz war. Deshalb können wir keine verbindlichen Aussagen zu Ölstandzeit bezogenen Veränderungen machen. Ich empfehle Ihnen: Lassen Sie in Kürze eine vergleichende Analyse durchführen. Andernfalls sollten Sie das Öl wechseln.

Benedikt Fuchs (CLS)

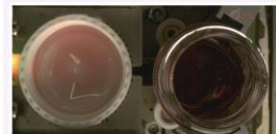
Gesamtbewertung



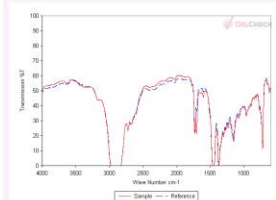
Hinweis

ANALYSENERGEBNISSE			Aktuelle Probe	Frühere Untersuchungen	
LABORNUMMER			5493173		
GESAMTBEWERTUNG					
Untersuchungsdatum			28.05.2024		
Datum Probenentnahme			23.05.2024		
Datum letzter Ölwechsel			-		
Nachfüllmenge seit Wechsel			-		
Laufzeit seit Wechsel			-		
Laufzeit gesamt km			17041		
Öl gewechselt			Nein		
VERSCHEIß					
Eisen	Fe	mg/kg	23		
Chrom	Cr	mg/kg	0		
Zinn	Sn	mg/kg	1		
Aluminium	Al	mg/kg	1		
Nickel	Ni	mg/kg	0		
Kupfer	Cu	mg/kg	14		
Blei	Pb	mg/kg	12		
Antimon	Sb	mg/kg	1		
Mangan	Mn	mg/kg	0		
PQ-Index	-		< 25		
VERUNREINIGUNG					
Silizium	Si	mg/kg	17		
Kalium	K	mg/kg	1		
Natrium	Na	mg/kg	2		
Lithium	Li	mg/kg	1		
Wasser	%		< 0.10		
ÖLZUSTAND					
Viskosität bei 40°C	mm²/s		31.73		
Viskosität bei 100°C	mm²/s		6.57		
Viskositätsindex	-		168		
Oxidation	A/cm		18		
ADDITIVE					
Kalzium	Ca	mg/kg	88		
Magnesium	Mg	mg/kg	4		
Bor	B	mg/kg	91		
Zink	Zn	mg/kg	50		
Phosphor	P	mg/kg	235		
Barium	Ba	mg/kg	4		
Molybdän	Mo	mg/kg	1		
Schwefel	S	mg/kg	1767		

Probe und Deckel

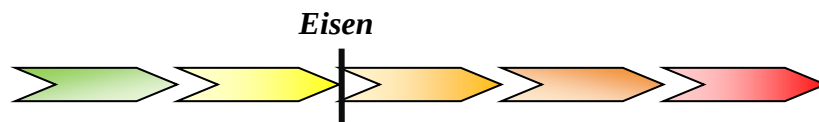


Infrarot-Spektrum

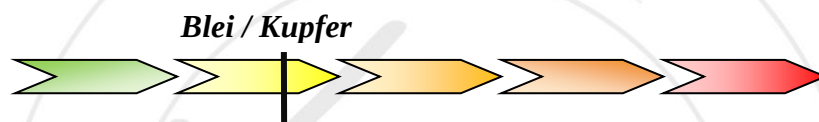


Diagnose der aktuellen Laborwerte

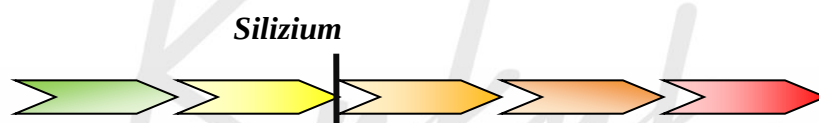
Viskosität, Additivierung und Infrarotspektrum dieser Probe sind typisch für ein Automatikgetriebeöl (ATF). Kupfer und Blei sind leicht angestiegen. Zink ist erhöht. Mögliche Ursache: Vermischung mit einem zinkhaltigen Öl oder Reaktion mit zinkhaltigen bzw. verzinkten Bauelementen. Sie haben uns nicht angegeben, wie lange das Öl im Einsatz war. Deshalb können wir keine verbindlichen Aussagen zu Ölstandzeit bezogenen Veränderungen machen. Ich empfehle Ihnen: Lassen Sie in Kürze eine vergleichende Analyse durchführen. Andernfalls sollten Sie das Öl wechseln.



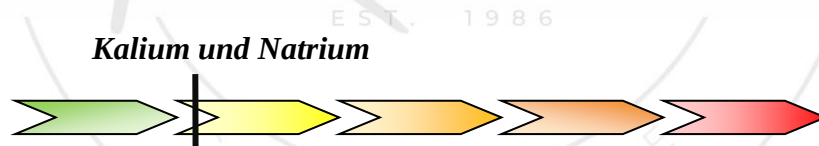
Das Element Eisen zeigt Verschleiß durch Korrosion (Wasser, Säuren...) oder Feinstabrieb.



Blei/Kupfer sind typische Lagermaterialien.



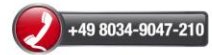
Silizium weist auf Staub/Schmutz hin der sich abrasiv und damit verschleißfördernd auswirkt.



7.2 Ölcheck Laborbericht Differential

LABORBERICHT

Probenbezeichnung **2405240230**
 Komponente **Differential**
 Labornummer **5493172**



Seite 1 von 1

OELCHECK GmbH · Kerschelweg 28 · 83098 Brannenburg

KFZ-Sachverständigenbüro Kukuk
 Frau Laura Kukuk von Glahn
 Kaldauer Höhe 11-13
 51491 Overath

Maschinentyp: **280 SL**
 Hersteller: **Mercedes Benz**
 Ölbezeichnung: **Keine Angabe**

Diagnose der aktuellen Laborwerte

Eisen ist erhöht. Der PQ Index, ein Maß für den Anteil von ferromagnetischen Partikeln ist leicht erhöht. Ursache ist magnetisierbarer abrasiver Verschleiß. Dies ist ein Hinweis auf z.B. auf Pittings, Fresser, Materialausbrüche, Spänchen oder andere metallische Partikel. Kupfer und Blei sind erhöht. Blei kann ein Hinweis auf Verschleiß an einer Gleitlager-Laufschicht sein. Auch Hart- oder Weichlötlösungen z. B. nach Reparaturen können die Ursache sein. Angesichts des Fahrzeugs und Fahrzeugalters dürfte es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit überwiegend um üblichen Verschleiß handeln. Ich rate Ihnen, falls nicht schon geschehen, möglichst bald einen Ölwechsel vorzunehmen. Bitte senden Sie nach kurzer Zeit eine Kontrollanalyse ans Labor.

Dipl. Wi-Ing. (FH) Rainer Schöpf (CLS)

Gesamtbewertung



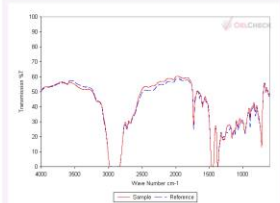
Hinweis

ANALYSENERGEBNISSE			Aktuelle Probe	Frühere Untersuchungen	
LABORNUMMER			5493172		
GESAMTBEWERTUNG					
Untersuchungsdatum			28.05.2024		
Datum Probenentnahme			23.05.2024		
Datum letzter Ölwechsel			-		
Nachfüllmenge seit Wechsel			-		
Laufzeit seit Wechsel			-		
Laufzeit gesamt km			17041		
Öl gewechselt			Nein		
VERSCHLEIß					
Eisen	Fe	mg/kg	411		
Chrom	Cr	mg/kg	2		
Zinn	Sn	mg/kg	0		
Aluminium	Al	mg/kg	5		
Nickel	Ni	mg/kg	7		
Kupfer	Cu	mg/kg	14		
Blei	Pb	mg/kg	143		
Mangan	Mn	mg/kg	5		
PQ-Index	-		90		
VERUNREINIGUNG					
Silizium	Si	mg/kg	34		
Kalium	K	mg/kg	4		
Natrium	Na	mg/kg	44		
Wasser	%		< 0.10		
ÖLZUSTAND					
Viskosität bei 40°C	mm²/s		135.57		
Viskosität bei 100°C	mm²/s		13.85		
Viskositätsindex	-		98		
Oxidation	A/cm		1		
ADDITIVE					
Kalzium	Ca	mg/kg	402		
Magnesium	Mg	mg/kg	335		
Bor	B	mg/kg	168		
Zink	Zn	mg/kg	251		
Phosphor	P	mg/kg	1223		
Barium	Ba	mg/kg	3		
Molybdän	Mo	mg/kg	2		
Schwefel	S	Gew.-%	1.70		

Probe und Deckel

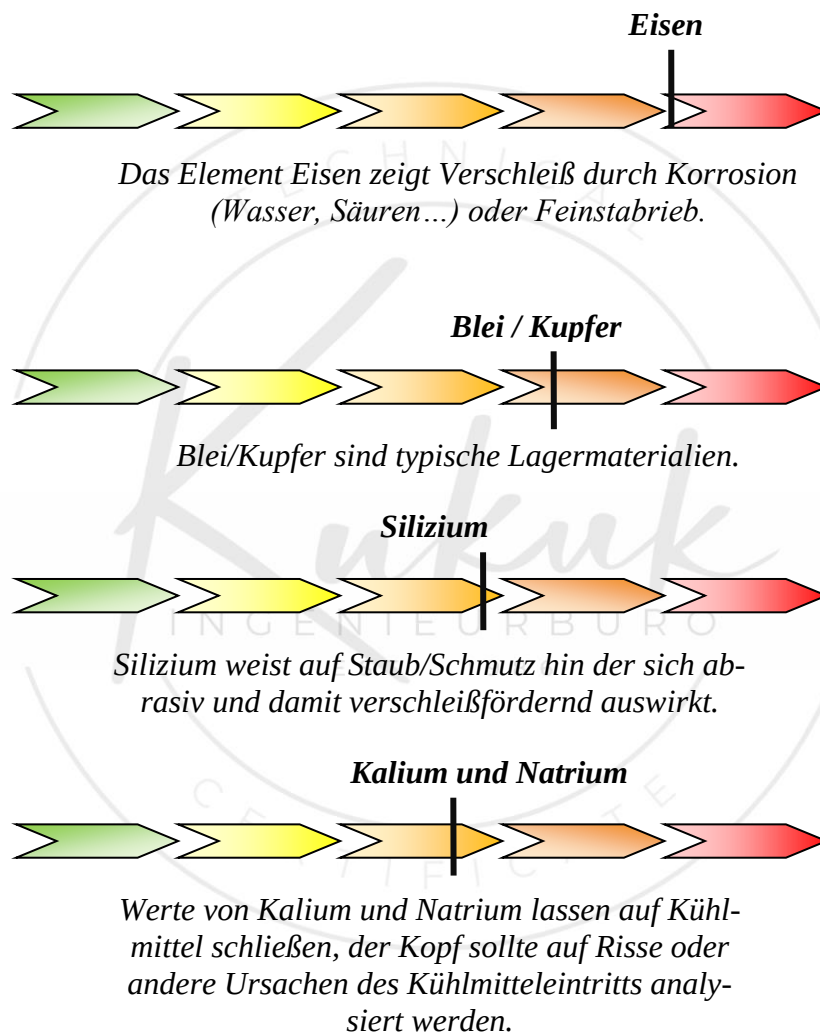


Infrarot-Spektrum



Diagnose der aktuellen Laborwerte

Eisen ist erhöht. Der PQ Index, ein Maß für den Anteil von ferromagnetischen Partikeln ist leicht erhöht. Ursache ist magnetisierbarer abrasiver Verschleiß. Dies ist ein Hinweis auf z.B. auf Pittings, Fresser, Materialausbrüche, Spänchen oder andere metallische Partikel. Kupfer und Blei sind erhöht. Blei kann ein Hinweis auf Verschleiß an einer Gleitlager-Laufschicht sein. Auch Hart- oder Weichlötverbindungen z. B. nach Reparaturen können die Ursache sein. Angesichts des Fahrzeugs und Fahrzeugalters dürfte es sich mit hoher Wahrscheinlichkeit überwiegend um üblichen Verschleiß handeln. Ich rate Ihnen, falls nicht schon geschehen, möglichst bald einen Ölwechsel vorzunehmen. Bitte senden Sie nach kurzer Zeit eine Kontrollanalyse ans Labor.



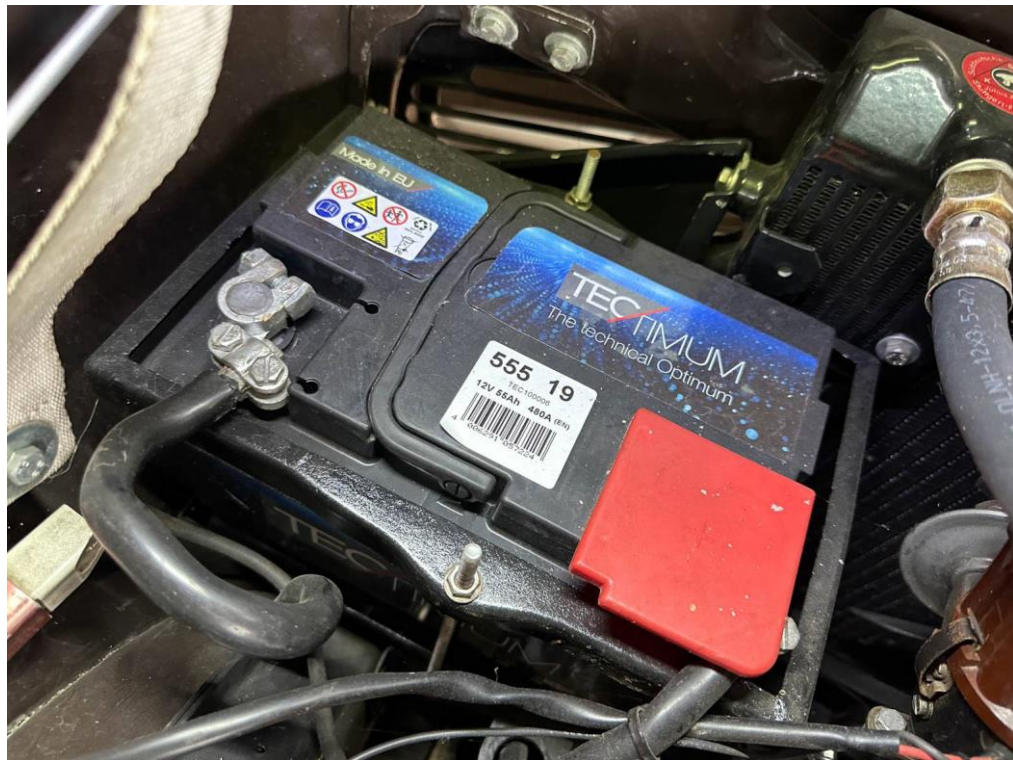
Das Differential sollte revidiert werden.

7.3 Getriebe-/Antriebszustand

Der Getriebe-/Antriebszustand kann mit „4“ bewertet werden.

8 Elektrische Anlage / Kabelbaum und Leitungen

Das Untersuchungsfahrzeug ist mit einer 12-Volt-Anlage ausgerüstet. Die Energie wird über die Drehstromlichtmaschine (490 W) erzeugt und wird zusätzlich im Akkumulator, 12V – 55 Ah, gespeichert. Batterie-Zündung mit Zündverteiler von Bosch.



Batterie



Lichtmaschine



Anlasser

8.1 Elektrische Anlagen- / Kabelbaum- und Leitungszustand

Der Elektrische Anlagen- / Kabelbaum- und Leitungszustand kann mit „3-4“ bewertet werden.

9 Innenausstattung



Armaturenbrett



Armaturenbrett



Armaturenbrett



Lenkrad



Lenkrad



Drehzahlmesser



Tachometer



Radio /Cassette





Instrumente



Sonnenblende



Fahrersitz

Die Polsterarbeiten erfolgten nicht sach- und fachgerecht.



Fahrersitzeinstellung



Beifahrersitz



Schalthebel



Beschläge blind



Kofferraum



Kofferraum

9.1 Innenausstattungszustand

Der Zustand der Innenausstattung kann mit „3-“ bewertet werden.

10 Chrom-, Zier- und Anbauteile

Der Mercedes ist mit verchromten Stoßstangen, Scheinwerfer-Rahmen, Kühlergrill-Blende, Zierleisten der Kühlergrill-Blende, Kennzeichen Halter, Windschutzscheibenrahmen, Zierrahmen für Lüftungsöffnung, Scheibenwischerarm, Scheibenwischer-Düse, Türgriffe, obere Tür-Zierleisten, Außenrückspiegel, Zierleisten an den Flanken, Radkappen, Verdeckkastendeckel-Zierrahmen, Heckleuchten-Rahmen, u. Verbindungs-Zierleiste, Tankdeckel, Kofferraumdeckel Griff, Mercedes Stern auf dem Kofferraum-Deckel u. Schloss, Auspuffblende.



Front



Heck

Unfallschäden.

10.1 Chrom-, Zier- und Anbauteilezustand

Sämtliche am Fahrzeug befindlichen Chromteile befinden sich in einem Zustand, der mit „4-“ zu bewerten ist.

11 Verglasung



Windschutzscheibe

11.1 Verglasungszustand

Der Verglasungszustand kann gesamt mit „3-“ bewertet werden.

12 Verdeck



Verdeck

INGENIEURBÜRO
EST. 1986

CERTIFICATE



Verdeck Riss





Verdeck Riss



Verdeck Verschleißspuren





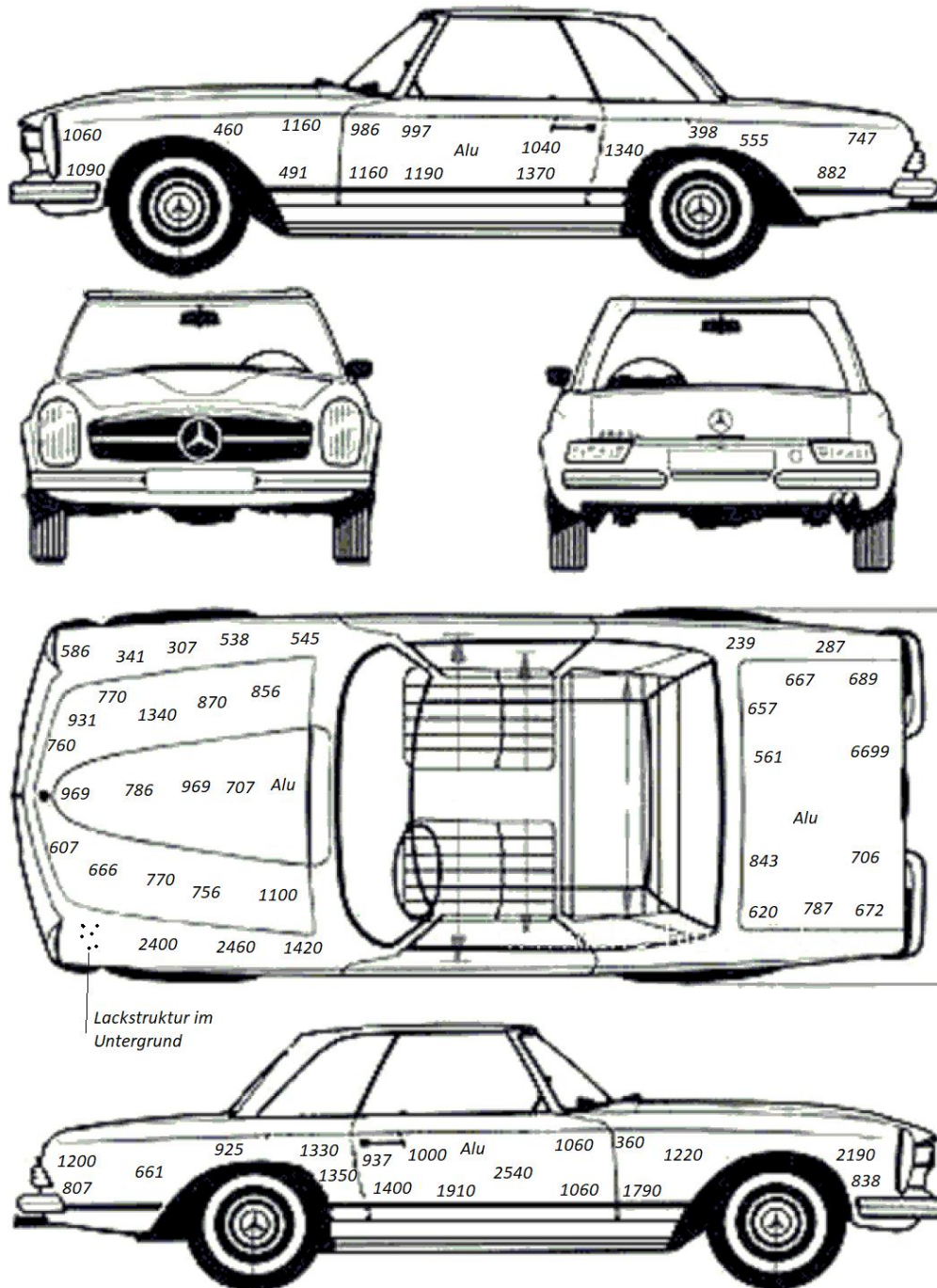
Verdeckkasten

12.1 Verdeck

Der Verdeckzustand kann mit „4“ bewertet werden.

13 Lackierung

Schichtdickenmessung der Lackierung, Werte in μm



Starker Spachtelauftrag Unfallschäden..

13.1 Lackierungszustand

Der Zustand der Lackierung kann mit „4-“ bewertet werden.

14 Beschädigungen



Die Frontpartie rechtsseitig ist stark eingedrückt und verformt



ein weiterer Anstoß erfolgte auf die Heckpartie mittig



Das Frontblech und der Kotflügel vorne rechts sind stark gestaucht



Die Verstärkung ist stark gestaucht



Die Motorhaubenecke ist beschädigt



Die Scheinwerferaufnahme ist gestaucht



Die Bugverzierung ist geknickt



dto.



Der Stoßfänger hinten rechts ist stark eingedrückt



Der Scheinwerfer ist zerstört



Das Heckblech ist rechtsseitig eingedrückt und beschädigt



Frontblech und Motorhabenkante sind stark eingedrückt



Der Tankverschluss fehlt



dto.



Stoßfängerecke rechts



Die Stoßfängerheckpartie sind demontiert



Stoßfängerecke hinten links



Stoßfängerecke hinten rechts

Kukuk
INGENIEURBÜRO
EST. 1986

CERTIFICATE



Schlussleuchte rechts

Das Gutachten Nr. 202111014 Car Expert, Sascha Bauer vom 04.07.2022 wurde vorgelegt.

INGENIEURBÜRO
EST. 1986

CERTIFICATE

carexpert KFZ-Sachverständigen GmbH
Direktionsbereich Nord
Mombacher Straße 4
55122 Mainz



Teamleiter
Sascha Bauer
durch ZAK-Zert GmbH zertifizierter
Sachverständiger für Fzg.-Schäden u.-Bewertung
Telefon 0224/871941
Mobil 0172/6144912
Sascha.Bauer@carexpert.de

G U T A C H T E N

GUTACHTEN-NR/AUFTRAGS-NR : 202111014 / 5004780618
(bei Rückfragen bitte stets angeben)

AKTENZEICHEN : 407-31-21161744-3
VERSICHERUNG : KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG
SCHADENART : Kfz-Haftpflicht
SCHADENTAG/BESICHTIG-DATUM : 15.06.2021 / 04.07.2022
BESICHTIGUNGSORT : D-53639 Königswinter
AUFTRAG VOM/DURCH : 19.05.2022 / Herrn Lamari

VERSICHERUNGSNEHMER : Abschleppdienst
: Zurstrassen GmbH
: Oberkasseler Straße 22
: 53639 Königswinter

FAHRZEUGHALTER : Firma
: Kripo Bonn
: Königswinterer Straße 500
: 53227 Bonn-Ramersdorf

REPARATURFIRMA : Köster GmbH
: Südstraße 116
: D-53175 Bonn

ZUSAMMENFASSUNG DER EINZELERGEBNISSE

REPARATURKOSTEN OHNE MWST	EUR	18 600.33
MWST 19.00 %	EUR	3 534.06
REPARATURKOSTEN MIT MWST	EUR	22 134.39
ABZUG FUER VOR-/ALTSCHADEN	EUR	500.00-
GESAMTBETRAG OHNE MWST (NACH ABZUG)	EUR	18 100.33
MWST 19.00 %	EUR	3 439.06
GESAMTBETRAG MIT MWST (NACH ABZUG)	EUR	21 539.39

BEURTEILUNG -- R E P A R A T U R S C H A D E N --

REPARATURDAUER 7-8 Arbeitstage
TECHNISCHE REPARATURFREIGABE ja
WERTMINDERUNG KEINE

carexpert Kfz-Sachverständigen GmbH
Direktionsbereich Nord
Mombacher Straße 4
55122 Mainz



Teamleiter
Sascha Bauer
durch ZAK-Zert GmbH zertifizierter
Sachverständiger für Fzg.-Schäden u.-Bewertung
Telefon 02244/871941
Mobil 0172/6144912
Sascha.Bauer@carexpert.de

F A H R Z E U G D A T E N

AMTL KENNZEICHEN : OHNE

FAHRZEUGART : PKW
AUFBAU : Roadster
FABRIKAT : Mercedes Benz
HAUPTTYP/UNTERTYP : W113 Roadster / SL 280

FZG-I-NR : 113044022421
KBA-NR : 0710/000
KRAFTSTOFFART/HUBRAUM/LEISTUNG : Benzin / 2.778 ccm / 125 kW

ERSTE ZULASSUNG : 01.07.1971

BEREIFUNG

FABRIKAT VORNE : Maxxis MA -1 DOT 1313
FABRIKAT Hinten : Maxxis MA -1 DOT 1313
DIMENSION VORNE : 195/75 R 14 92 M+S
DIMENSION Hinten : 195/75 R 14 92 M+S

PROFILTIEFE

	VL	VR	HL	HR	ER
	7,0	7,0	6,5	6,5	8,0 mm

LAUFLEISTUNG ABGELESEN : 17.041 km

ALLGEMEINZUSTAND : befriedigend
FAHRZEUGZUSTAND : freigelegt, fahrfähig (nicht verkehrssicher), Notreparatur nicht möglich

BESCHÄDIGUNGSBEREICH (E) : vorne rechts, hinten rechts
VORSCHADEN : siehe Gutachtentext
ALTSCHADEN : siehe Gutachtentext
LACKIERUNG (FARBTON / ART) : Dunkelbraun Uni 1 Schicht

Seite 2

■ Geschäftsführer Carsten Maiwald
carexpert Kfz-Sachverständigen GmbH
Mombacher Straße 4, 55122 Mainz

■ Sitz Mainz
Amtsgericht Mainz
HRB-Nr. 51271
Ust.-Id.-Nr. DE811833970

■ DZ Bank AG, Frankfurt/Main
Konto 16280 BLZ 500 604 00
IBAN DE73 5006 0400 0000 0162 80
BIC GENO DE 33

carexpert Kfz-Sachverständigen GmbH
Direktionsbereich Nord
Mombacher Straße 4
55122 Mainz



Teamleiter
Sascha Bauer
durch ZAK-Zert GmbH zertifizierter
Sachverständiger für Fzg.-Schäden u.-Bewertung
Telefon 02244/871941
Mobil 0172/6144912
Sascha.Bauer@carexpert.de

Allgemeine Angaben zur Besichtigung

Gemäß Auftrag wurde das näher bezeichnete Fahrzeug zur Beweissicherung und Feststellung der Schadenhöhe besichtigt und ein Gutachten nach Haftpflichtgesichtspunkten erstellt.

Die Besichtigung fand beim Versicherungsnehmer statt.

Der Schadenumfang wurde mit Herrn Zurstrassen besprochen.

Die Fahrzeugpapiere lagen zum Besichtigungszeitpunkt nicht vor. Eine Identitätsprüfung von Fahrzeugkenndaten und Fahrzeugpapieren konnte nicht durchgeführt werden.

Besichtigungsbedingungen

Hubmittel standen nicht zur Verfügung, die Sicht auf den Unterboden war nur eingeschränkt möglich.

Anzahl der Vorbesitzer

Zur Anzahl der Vorbesitzer konnten keine Angaben gemacht werden

Ergänzende Angaben zum Fahrzeug

Das Fahrzeug wurde laut Angaben von der Polizei Bonn beschlagnahmt.

Der zuständige Kriminalhauptkommissar konnte keine relevanten technischen Unterlagen übermitteln.

Das Erstzulassungsdatum wurde entsprechend der Angaben fiktiv angegeben. Die technischen Daten wurden anhand der Motorisierung aus dem Typenschild aufgeschlüsselt.

Zu dem Fahrzeug ist bekannt das dieses im Jahr 2019 vom Mercedes Benz Museum nach Dubai ausgeführt wurde. Eine Ausführbescheinigung liegt vor. Anschließend soll das Fahrzeug in den USA zugelassen worden sein und ist über die Niederlande zu dem jetzigen Halter gelangt.

Ergänzende Angaben zum allgemeinen Zustand

Der abgelesene Kilometerstand beschreibt aus sachverständiger Sicht nicht die Gesamtaufleistung des Fahrzeugs. Eine Schätzung der tatsächlichen Laufleistung ist aufgrund des restaurierten Zustands und fehlender Dokumentation zur Historie des Fahrzeugs nicht möglich.

Anhand des Gesamtzustands ist davon auszugehen das das Fahrzeug in der Vergangenheit umfassend restauriert wurde. Die Innenausstattung zeigt keinerlei Verschleiß. Das Fahrzeug wurde rundum nachlackiert. Es zeigen sich keine Rostschäden. Der Antriebsstrang zeigt, soweit ohne Hebebühne erkennbar, einen guten Gesamtzustand. Ein Probelauf war nicht möglich da die Fahrzeugschlüssel fehlen. Ebenso fehlen der Türgriff an der Fahrertür, das Heckklappenschloss und der Tankdeckel.

carexpert Kfz-Sachverständigen GmbH
Direktionsbereich Nord
Mombacher Straße 4
55122 Mainz



Teamleiter
Sascha Bauer
durch ZAK-Zert GmbH zertifizierter
Sachverständiger für Fzg.-Schäden u.-Bewertung
Telefon 02244/871941
Mobil 0172/6144912
Sascha.Bauer@carexpert.de

Vorschäden

Nicht fachgerecht reparierter Seitenschaden rechts. Die gesamte rechte Fahrzeugseite zeigt Verwerfungen in der Oberfläche. Die Beifahrtür ist im Bereich des Türgriffs deutlich verformt. Der Kotflügel zeigt im Bereich hinter dem Radlauf deutliche Verwerfungen in der Formgebung. Insbesondere im aktuellen Schadenbereich sind umfassende Spachtelaufträge von mehreren Millimeter dicke erkennbar. Die Formgebung der Scheinwerfereaufnahme wurde mit Spachtelmasse rekonstruiert. Zudem waren Spachtelausbrüche im Übergang zum Frontblech erkennbar. Es ist davon auszugehen, dass hier ein Unfallschaden instandgesetzt wurde. Die Reparaturausführung ist als nicht sach- und fachgerecht durchgeführt zu beurteilen.

Altschäden

Beschädigungen am Verdeckkasten links und rechts.

Zustand zum Zeitpunkt der Besichtigung

Zum Zeitpunkt der Besichtigung war der Beschädigungsbereich freigelegt. Bei der Erstbesichtigung am 17.11.2021 konnte die Motorhaube nicht geöffnet werden, da sich hier das Frontblech drunter geschoben hat. Mit dem Versicherungsnehmer wurde vereinbart, das Fahrzeug in eine nahegelegene Karosseriewerkstatt zu verbringen, um dort den Schadenbereich frei zu legen. Trotz mehrerer Erinnerungen konnte die Vereinbarung nicht umgesetzt werden. Daher wurde das Fahrzeug bei der Zweitbesichtigung durch den Sachverständigen, und einem Mitarbeiter der Firma Zurstrassen, teilzerlegt und rückverformt. Zur Schadenfeststellung wurden der rechte Scheinwerfer sowie der Kühlergrill demontiert. Zudem wurde die Fahrzeugfront mittels Zugeinrichtung rückverformt, um die Motorhaube zu öffnen. Im Schadenbereich hinten wurden durch den Sachverständigen die Stoßfängerecken demontiert.

Das Fahrzeug ist aufgrund der hergangsbedingten Schäden zwar noch fahrfähig, aber nicht verkehrssicher. Eine wirtschaftlich sinnvolle Notreparatur ist nicht möglich.

Schadenhergang

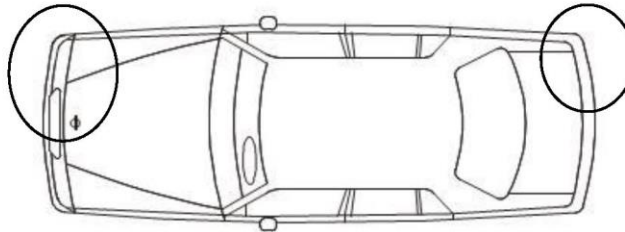
Laut Angaben sind die Beschädigungen am Fahrzeug wie folgt entstanden:
Anstoß mit einem Abschleppfahrzeug an die Fahrzeugfront, hierdurch wurde das Fahrzeug nach hinten gegen ein Hindernis geschoben.

carexpert KFZ-Sachverständigen GmbH
Direktionsbereich Nord
Mombacher Straße 4
55122 Mainz



Teamleiter
Sascha Bauer
durch ZAK-Zert GmbH zertifizierter
Sachverständiger für Fzg. - Schäden u.-Bewertung
Telefon 02244/871941
Mobil 0172/6144912
Sascha.Bauer@carexpert.de

Beschädigte Zonen



Schadenbild

Die Schäden sind durch einen Anstoß gegen die Front mit Schwerpunkt rechts entstanden.

Weitere Schäden, die dem Ereignis zuzuordnen sind, wurden am Heck rechtsseitig festgestellt.

Folgende Teile wurden beschädigt:

- der Stoßfänger vorn
- der Scheinwerfer rechts
- der Zierring Scheinwerfer rechts
- das Frontblech
- der Kühlergrill mit Schutzgitter
- der Kotflügel vorn rechts
- der Deckel vorn
- der Stoßfänger hinten rechts
- das Heckblech

Hinweis zur Instandsetzung

Die Reparaturkostenkalkulation umfasst alle bei der Besichtigung und Überprüfung festgestellten Beschädigungen. Sollten im Zuge der Reparatur weitere Schäden festgestellt werden, ist der Sachverständige zu informieren.

Vergleich des Schadenbildes mit dem geschilderten Schadenhergang

Das Schadenbild kann mit dem geschilderten Schadenhergang in Übereinstimmung gebracht werden.

Seite 5

■ Geschäftsführer Carsten Maiwald
carexpert KFZ-Sachverständigen GmbH
Mombacher Straße 4, 55122 Mainz

■ Sitz Mainz
Amtsgericht Mainz
HRB-Nr. 51271
Ust.-Id.-Nr. DE811833970

■ DZ Bank AG, Frankfurt/Main
Konto 16280 BLZ 500 604 00
IBAN DE73 5006 0400 0000 0162 80
BIC GENO DE 33

carexpert Kfz-Sachverständigen GmbH
Direktionsbereich Nord
Mombacher Straße 4
55122 Mainz



Teamleiter
Sascha Bauer
durch ZAK-Zert GmbH zertifizierter
Sachverständiger für Fzg. - Schäden u.-Bewertung
Telefon 02244/871941
Mobil 0172/6144912
Sascha.Bauer@carexpert.de

Reparaturkostenkalkulation

Die Reparaturkostenkalkulation wurde nach dem DAT-System erstellt.

Die aufgeführten Lohnpositionen sowie die Arbeitswerte für Instandsetzungs- und Richtarbeiten wurden durch den Sachverständigen festgelegt.

Die Ersatzteilpreise wurden bei einschlägigen Fachhändlern ermittelt. Eventuell angegebene Ersatzteilnummern entsprechen nicht unbedingt den Bestellnummern.

Abzüge -Vorteilsausgleich:

- K E I N E -

Durch die schadensbedingten Reparaturarbeiten ergeben sich keine Grundlagen für einen Abzug zum Vorteilsausgleich.

Abzug für Altschaden:

500.00 EUR

Durch die kalkulierten Reparaturmaßnahmen werden zwangsläufig bei einer oder mehreren Positionen Altschäden/Vorschäden beseitigt.

Wertminderung:

- K E I N E -

Unter Berücksichtigung einer sach- und fachgerecht durchgeführten Reparatur ist keine merkantile Wertminderung zu erwarten.

Beurteilung:

-- R E P A R A T U R S C H A D E N --

Es liegt ein Reparaturschaden vor.

Reparaturdauer:

voraussichtlich 7-8 Arbeitstage

Bei der Beurteilung der Reparaturdauer wird davon ausgegangen, dass die Instandsetzung des Fahrzeuges zügig und ohne Unterbrechung durchgeführt wird. Stand- und Wartezeiten wegen nicht vorhandener Ersatzteile oder Auslastung der Werkstattkapazität wurden nicht berücksichtigt.

Notreparatur

Eine wirtschaftlich vertretbare Notreparatur ist nicht möglich.

Seite 6

■ Geschäftsführer Carsten Maiwald
carexpert Kfz-Sachverständigen GmbH
Mombacher Straße 4, 55122 Mainz

■ Sitz Mainz
Amtsgericht Mainz
HRB-Nr. 51271
Ust.-Id.-Nr. DE811833970

■ DZ Bank AG, Frankfurt/Main
Konto 16280 BLZ 500 604 00
IBAN DE73 5006 0400 0000 0162 80
BIC GENO DE 33

carexpert Kfz-Sachverständigen GmbH
Direktionsbereich Nord
Mombacher Straße 4
55122 Mainz



Teamleiter
Sascha Bauer
durch ZAK-Zert GmbH zertifizierter
Sachverständiger für Fzg. - Schäden u.-Bewertung
Telefon 02244/871941
Mobil 0172/6144912
Sascha.Bauer@carexpert.de

Schlussbemerkung

Zur Beweissicherung wurden Lichtbilder gefertigt.

Dieses Produkt umfasst 31 Seiten.

Dem Originalprodukt liegen 19 Lichtbildseiten bei.

Das Produkt wurde nach bestem Wissen und Gewissen erstellt.

Mainz, 05.07.2022

Der Sachverständige



■ Geschäftsführer Carsten Maiwald

carexpert Kfz-Sachverständigen GmbH
Mombacher Straße 4, 55122 Mainz

■ Sitz Mainz

Amtsgericht Mainz
HRB-Nr. 51271
Ust.-Id.-Nr. DE811833970

■ DZ Bank AG, Frankfurt/Main

Konto 16280 BLZ 500 604 00
IBAN DE73 5006 0400 0000 0162 80
BIC GENO DE 33

Seite 7

15 Historie

Mercedes-Benz Typ 230 SL (1963-1967)

Mercedes-Benz Typ 250 SL (1966-1968)

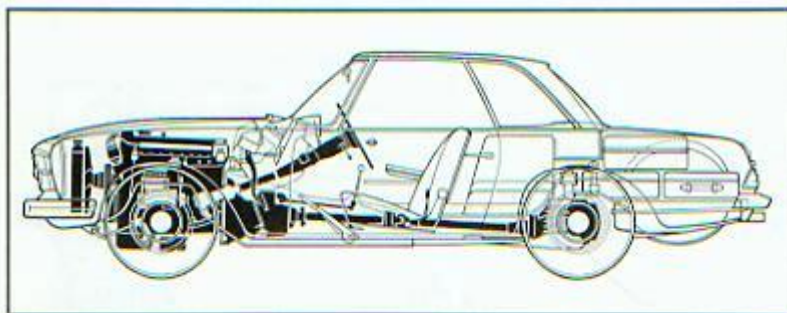
Mercedes-Benz Typ 280 SL (1968-1971)

Typ 230 SL (W 113): Nachfolger des 190 SL. Neuer Roadster mit aufgebohrtem und leistungsgesteigerten Sechszylinder-Einspritzmotor des Typs 220 SE. Wie sein Vorgänger war der 230 SL kein Auto für brutalen Renneinsatz, sondern ein zwar schneller, aber gepflegter und kultivierter Reisewagen. Leistungsmäßig übertraf er den 190 SL beträchtlich, allerdings auch in Bezug auf den Kaufpreis und die Betriebskosten. Besonders sei vermerkt, dass Daimler-Benz für diesen Wagen 14 statt 13 Zoll-Räder und Gürtelreifen verwendete. Die äußere Erscheinung des Wagens wurde unterschiedlich beurteilt. Insbesondere sah die so genannte Pagodenform des abnehmbaren Coupé Daches ziemlich eigenwillig aus, ermöglichte aber einen verhältnismäßig bequemen Einstieg und große Seitenfenster. Die reichhaltige Innenausstattung mit der prächtigen Instrumentierung sorgten für solide Behaglichkeit. – Vorgestellt wurde der 230 SL im März 1963, seine Produktion begann im Juli 1963 und endete im Januar 1967.

Typ 250 SL (W 113 A): Gleicher Wagen, jedoch 2,5 Liter-Motor mit ebenfalls 150 PS sowie 7 statt 4 Kurbelwellenlagern, aber dennoch für hohe Dauerbeanspruchung wenig geeignet. Größerer Tank. Vierrad-Scheibenbremsen. Serie ab Dezember 1966 und nur bis Januar 1968.

Typ 280 SL (W 113 E 28): Für die Besitzer des nur ein Jahr lang angebotenen 250 SL bedeutete es eine Enttäuschung, dass ihr Wagen bereits nach so kurzer Zeit einen stärkeren Motor erhielt, doch objektiv gesehen erzielte man zweifellos einen deutlichen Fortschritt. Ein Auto dieser Art kann durch mehr Hubraum nur gewinnen. Als 280 SL hatte der Roadster seine beste Verfassung gefunden. Serie ab Ende 1967 bis März 1971.

Produktion	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
230 SL	1 465	6 911	6 325	4 945	185				19 831
250 SL				17	5 177	2			5 196
280 SL					143	6 930	8 047	7 935	830
									<u>23 885</u>
									<u>48 912</u>



Mit dem Baumuster W 113 trat der 230 SL im März 1963 auf dem Genfer Automobilsalon die Nachfolge der legendären 190 SL und 300 SL an.

Mit seiner Entwicklung wurde Ende der 50er Jahre begonnen.

Lehnten sich die ersten Design-Studien äußerlich noch stark an den 190 SL an, so konnte man in den darauf folgenden Jahren eine immer größer werdende Eigenständigkeit gegenüber dem Vorläufer erkennen. Unverwechselbares W113 (230 SL, 250 SL, 280 SL) ist ein konkav gewölbtes Hardtop, was zu seinem späteren Beinamen Pagode-SL führte. Dieses Hardtop hatte jedoch einen entscheidenden Nachteil:

Es erhöhte den cw-Wert von 0,481 für das Softtop auf 0,515. Dies bedeutete einen höheren Kraftstoffverbrauch sowie eine geringere Höchstgeschwindigkeit (ca. 4 km/h) für den Fall, dass das Hardtop zum Einsatz kam.

Die „Pagode“ war der erste SL, bei dem umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen eingeführt wurden. Da seine Basis die Bodengruppe der „Heckflosse“ W 111 mit einem 30 cm kürzeren Radstand ist, hat auch der SL eine steife Fahrgastzelle und Knautschzonen, leicht verformbare Bug- und Hecksegmente. Der Innenraum ist wie bei der Limousine entschärft, es gibt keine harten Ecken und Kanten. Sicherheitsgurte waren, wie beim Vorgänger, als Sonderausstattung erhältlich. Das Lenkgetriebe wurde aus dem crashgefährdeten Bereich des Vorderwagens an die Stirnwand gerückt, die Lenksäule ist geknickt und hat Gelenke, die den gefürchteten Lanzeneffekt bei einem Unfall verhindern. 1967 kamen die Sicherheitslenksäule mit Pralltopf im Lenkrad hinzu.

Das Fahrwerk mit Kugelumlauflenkung und hinterer Eingelenk-Pendelachse wurde ebenfalls aus der W 111-Limousine übernommen. Das Zweikreis-Bremssystem hatte Scheibenbremsen anfangs nur an der Vorderachse; mit Einführung des 250 SL auch an der Hinterachse. Seine Federung ist straff, aber für einen Sportwagen sehr komfortabel. Für die Dämpfung sorgen Gasdruckstoßdämpfer; erstmals fuhr ein SL auf Gürtelreifen.

Der Motor mit der Bezeichnung M 127 II war eine Neuentwicklung, da man seitens Mercedes Benz nie so richtig mit der Laufkultur und der Leistung des 190 SL- Motors zufrieden gewesen war. So entstand im Jahre 1956 ein Sechszylinder- Einspritzmotor M 127 mit 2,2 Liter Hubraum und 130 PS. Da der Anfang der 60er Jahre der Bereich der 2,0 bis 2,5 Liter-Sportwagen durch klassische Vertreter der GT- Kategorie wie Porsche Carrera 2 oder Alfa Romeo 2600 bereichert wurde, sah man bei Mercedes Benz schnell ein, dass 2,2 Liter Hubraum und 130 PS nicht genug seien, um die Kundenwünsche zu befriedigen. So wurde mittels einer Nockenwelle mit größerer Überschnidung und größerem Ventilhub, einer Hubraumerhöhung auf 2,3 Liter, sowie einer Saugrohreinspritzung über eine Sechstempel- Einspritzpumpe, die Leistung des nun M 127 II genannten Motors auf 150 PS gesteigert.

Der ebenfalls aus der W 111-Limousine stammende Sechszylinder M 127 mit paarweise gegossenen Zylindern wurde einigen Änderungen unterzogen. Die wichtigste war die Verwendung einer Sechstempel-Einspritzpumpe statt der Zweistempel-Pumpe mit zwei Dreifachverteilern. Damit war es möglich, den Kraftstoff durch die geöffneten Einlassventile in den Brennraum einzuspritzen und nicht mehr nur in das Ansaugrohr. Der auf 2,3 Liter aufgebohrte Motor M 127 II leistet so 150 PS bei 5500/min und bietet bei 4200/min ein Drehmoment von 196 Nm. Dieser sehr sportlich angelegte Antrieb des SL verlangt verhältnismäßig hohe Drehzahlen.

Die Höchstgeschwindigkeit liegt mit Schaltgetriebe bei 200 km/h. Auf Wunsch war ein Viergang-Automatikgetriebe erhältlich, das erste Mal überhaupt bei einem SL.

Im Dezember 1966 folgte der ebenfalls 150 PS leistende Mercedes Benz 250 SL (Motor M 129), nun mit gleichmäßigem Zylinderabstand. Motor und Bremsen stammen leicht modifiziert vom 250 SE. Originale 250 SL sind aufgrund der nur gut einjährigen Bauzeit die seltensten Exemplare der Serie W 113.

1968 wurde der 250 SL von dem 170 PS starken, drehmomentstärkeren 280 SL mit dem Motor M 130 abgelöst. Vom Vorgänger unterscheiden den Wagen äußerlich nur das Typenschild am Kofferraumdeckel und geänderte Radzierblenden. Der 280 SL bekam 1968 auch das Pralltopf-Lenkrad des 280 S/SE; die Lenksäule ist daher kürzer als bei 230 SL und 250 SL; Umbauten von 230 SL oder 250 SL auf 280 SL können teils daran erkannt werden.

Der Motor des 280 SL leistet mit 170 PS 10 PS mehr als der hubraumgleiche 280-SE-Motor der Limousinen; der gleiche SL-Motor diente übergangshalber auch dem Antrieb des gleichzeitig gebauten 300 SEL nach Bauende des Aluminiummotors.

Durch das Baukasten-Prinzip sind bei Antrieben viele Tauschmöglichkeiten gegeben. Hiervon wurde in früheren Jahrzehnten im Fall der nicht seltenen Motorschäden auch reichhaltig Gebrauch gemacht. Bei einem Kauf ist daher auf das korrekte Zusammengehören von Karosserie und Antrieb hoher Wert zu legen. Entscheidend ist die zweite Gruppe von drei Ziffern der Fahrgestellnummer hinter dem Baumuster 113, in Verbindung mit dem Motorentyp. Nicht zum Baumuster der Karosserie gehörende Antriebe entwerten ein Fahrzeug gleich um fünfstellige Euro-Beträge. Erstaunlich günstig erscheinende Angebote haben hier oft Haken und sind dann bei genauer Betrachtung bzgl. Wertanlage und Rückbaukosten auf Originalversion oft zu teuer.

Achtzylindermotoren hat es in der Serie des W113 nie gegeben, jedoch wurden sowohl Versuche hierzu als auch private Umbauten bis hin zum M-100-Motor des 300 SEL 6.3 getätigt. Achtzylinder-Motoren wurden im SL erst 1971 beim Nachfolger 350 SL eingeführt.

Im Dezember 1966 kam der 250 SL (W113 A), der allerdings nur bis Januar 1968 gebaut wurde. Er verfügte über einen 2,5 Liter Motor ebenfalls 150 PS.

Im gleichen Monat erschien der wohl kultivierteste aller Pagoden SL, der 280 SL (W113 E28), mit einem 2,8 Liter Motor und nun 170 PS. Der damalige Preis für einen 280 SL mit Coupédach betrug DM 24 300,00. Gebaut wurde der 280 SL bis März 1971. Die gesamte Palette der Pagoden-SL reichte von 1963 bis 1971. In diesem Zeitraum wurden 19 831 Exemplare des 230 SL, 5 196 Exemplare des 250 SL und zu guter Letzt 23 895 Exemplare des 280 SL gefertigt-

2008 waren in Deutschland noch etwa 4000 Exemplare der drei Modellreihen zugelassen. Nicht erfasst ist eine erhebliche Zahl abgemeldeter, in Restaurierung stehender oder auf die Restaurierung wartender SL-Fahrzeuge. Ein SL dieser Baureihe wird nur noch sehr selten verschrottet, selbst in schlechtesten Zustand (verunfallt, korrodiert, Mechanik defekt). Zudem ist es nach kompletter, aufwendiger Instandsetzung der Karosserie aufgrund des konsequenten Baukastensystems auch leicht, die weitenteils identische (bis auf den Motor des 230 SL) und gut verfügbare Technik der Limousinen zu implantieren.¹⁾

280 SL (W 113.044)

Änderungsliste nach Fahrgestellendnummer 1967/68

19	07.12.67	Wartungsfreie Lenkungszwischenhebel
45	08.12.67	Einteilige Radzierblenden wie Limousinen W 108/W109
53	12.12.67	Neue Schlauchschellen für Wasserschlauch zwischen Kühler und Wasserpumpe
354	05.01.68	Dichtmutter für Seitenstrahler USA
656	24.01.68	Anschnallgurte englische Ausführungen
2011	01.04.68	Neue Vorderfedern für Wagen mit SA
2663	06.05.68	Schutzkappe für Zündverteiler und längere Zündkabel entstört
3049	24.05.68	Für LL Mantelrohr und Lenkschloss zur besseren Sicherung geändert
3113	29.05.68	Alle Wagen mit Verteilerschutzkappe
3399	11.06.68	Für RL Mantelrohr und Lenkschloss zur besseren Sicherung geändert
3589		Befestigungsklammern des Radzierrings mit Folie überzogen
3942	10.07.68	Für LL Anschluss der Kofferraumleuchte an Klemme 30
3979	11.07.68	Bei Wagen mit Fondsitzbank neuer Abdichtrahmen am Coupédach
4044-4048, 4050-4052, 4053, 4055-4059, 4061-4064, 4066-4071, 4073-4077, 4079-4085, a 4085 fort!.	17.07.68	Geänderte Sicherungen am Verdecklager
4138	18.07.68	Wagen für USA mit zusätzlichem Startrelais
4667	16.08.68	Dreipunktgurte laut SA 55639/1-4
4681	19.08.68	Luftfilter mit größerem Wasserabscheider
5080	09.09.68	Für RL Öldruckmesserleitung mit Gummischutzschlauch
5146	11.09.68	Für LL Öldruckmesserleitung mit Gummischutzschlauch
5247	16.09.68	Am Mantelrohr zusätzliche Abdeckungen
5585	01.10.68	Eintrag des Baujahres 1969
5608	04.10.68	Für USA Sealed Beam Scheinwerfer ohne Nebellampen, aber mit Blink- und Parklicht
5620	03.10.68	Zusätzliche Ablauflöcher in der Bodengruppe wegen der Einführung der Elektrophorese Tauchlackierung
5657	04.10.68	SA Lichthupe für Österreich
5912	21.10.68	Zentrierbolzen für Radmontage entfällt
6106	30.10.68	Für Schweden Türverkleidung MB Tex
6476	21.11.68	Viscolüfter mit 10° höherer Zuschalttemperatur
6619	28.11.68	Für LL Bremsservogerät 9" anstatt 8"
6748	04.12.68	Geänderte Bremskraftregler
6822	06.12.68	Für Warnblinkanlage neuer Schalter und einheitliche Rosette
7002	16.12.68	Für RL Anschluss der Kofferraumleuchte an Klemme 30
7114	23.12.68	USA-Wagen am Vorderwandrahmen mit Kennzifferschild

280 SL (W 113.044)

Änderungsliste nach Fahrgestellendnummer 1969

7530	20.01.69	Tankgerät mit korrosionsgeschützten Kontaktfeder
7855	04.02.69	Korrosionsschutzöl in Kühlwasser ganzjährig
7938	07.02.69	Neue Heckleuchten mit orangefarbenem Blinklicht
8347	26.02.69	Untere Querlenkermontage durch Sechskantschrauben mit erhöhtem Kopf
8959	26.03.69	Obere Querlenkermontage durch Sechskantschrauben mit erhöhtem Kopf
8972	26.03.69	Benzinschlauch zur Einspritzpumpe um 90 mm gekürzt
10242	22.05.69	Neue Benzinförderpumpe
10366	28.05.69	Neue Schließösen (Kiekert) mit geändertem Falzblech und Kastensäule
10665	10.06.69	Für RL Bremsgerät mit neuem Ausgleichbehälter
10704	12.06.69	USA Typenschild an der B-Säule auf der Fahrerseite unter dem Schließkeil angebracht
11027	25.06.69	Für LL Bremsgerät mit neuem Ausgleichbehälter
11132	01.07.69	Für USA Achsübersetzung 1: 3,92 anstatt 1: 4,08
11908	30.07.69	Neue Abdichtung an den Türen
11948	31.07.69	Änderungen für USA Modelljahr 1970: 1. Vereinheitlichte Saugrohre, 2. Drehzahlschalter Abgas, 3. Neue Sealed Beam Scheinwerfer, 4. Heizrohrverlegung, 5. Zündschlüssel in Stellung 1 nicht abziehbar, 6. Löcher für Tankentlüftung in Querträger unter dem Kofferraum, im Längsträger, 7. Lochbild für Tankentlüftung im hinteren Boden, 8. Heckmittelstück für Tankentlüftung geändert, 9. Radeinbauänderung, 10. Dichtungsrahmen für Windschutzrahmen, 11. 55A Lichtmaschine, 12. Transistorzündung, 13.USA Typenschild
12089	07.08.69	Ablageschale mit Teppich, Abschirmung aus Glasfaser zwischen Auspuff und Bodenblech, Warnblinkanlage serienmäßig
12690	04.09.69	Warnsummer für USA, Schließzylinder mit Bund und Abdeckung wie für USA in Serie
13093	24.09.69	Scheibe für Lagerbolzen des unteren Querlenkers
14545	27.11.69	Geänderte Hinterachsübersetzungen: Bei Vierganggetrieben: 1:3,69 anstatt 1: 3,92. Bei Fünfganggetrieben: 1: 3,92 anstatt 1: 4,08

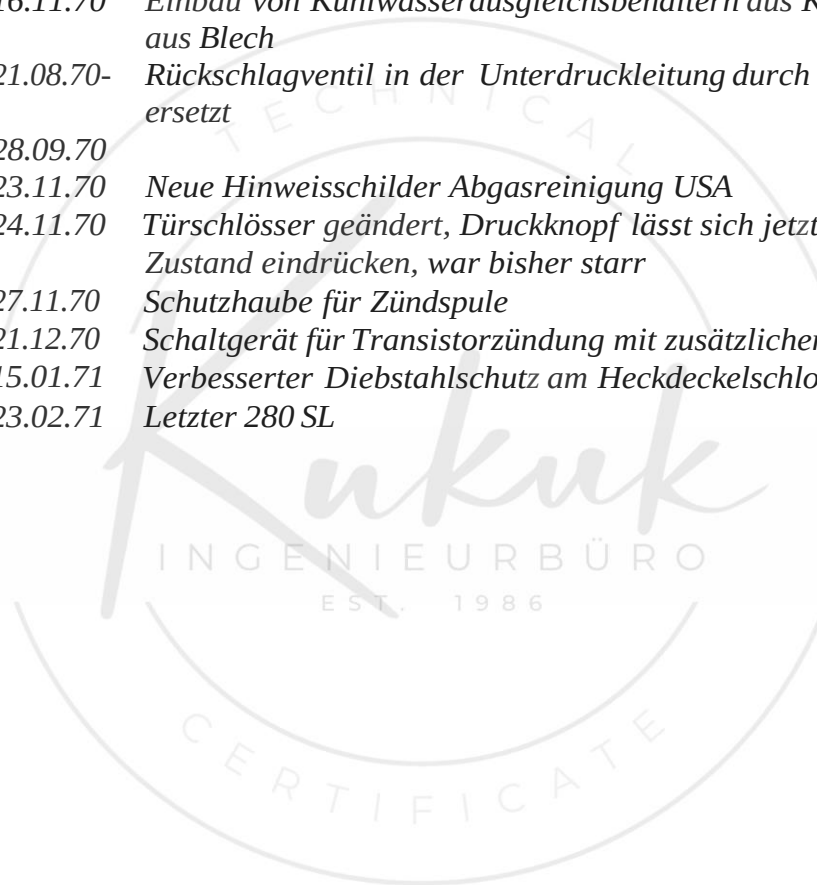
15025 17.12.69 Zierstäbe auf dem Coupédach aus Aluminium anstatt aus Messing

280 SL (W 113.044)

Änderungsliste nach Fahrgestellendnummer 1970/71

15495	20.01.70	Typenschild USA:Textänderung
15519	21.01.70	Änderung der Fensterkurbelbefestigung
15793	02.02.70	Serienmäßige Nahentstörung für USA-Wagen
15824	03.02.70	Für Frankreich wird Warnblinkanlage montiert, Schalter jedoch blockiert
16063	13.02.70	Im Kühlerbereich vereinheitlichte Schlauchschellen
16566	05.03.70	Lüfter mit Nabenhöhe 44,5 mm anstatt 40 mm
16608	05.03.70	Nur bei Abgaswagen Kabelschuh für Funktionsprüfung am Transis-

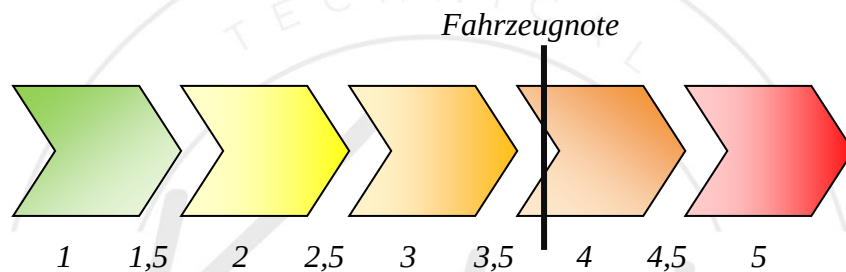
		<i>torschaltgerät</i>
16630	05.03.70	<i>Wagen mit Klimaanlage mit Ursprungsschild der Anlage neben dem Baumusterschild</i>
16820	16.03.70	<i>USA-Wagen mit Hinweisschild für Abgasreinigung an vorderer Versteifung</i>
17180	31.03.70	<i>Drehstäbe der Motorhaube verzinkt</i>
17306	07.04.70	<i>Neue Rückschlagventile zwischen Ansaugkrümmer und Servogerät</i>
18551	29.05.70	<i>Pralltopfblechstärke 0,60 mm</i>
19165	29.06.70	<i>Für Inland Warndreieck</i>
19298	02.07.70	<i>Für USA Modelljahr 1971 neues Hinweisschild auf Abgasreinigung</i>
19618	23.07.70	<i>Schwedenausführung 1971: Sonnenblende ohne Spiegel, Außenspiegel plan</i>
20059	04.08.70	<i>Zündspule mit 1,8 Ohm Vorschaltwiderstand</i>
20458- 22306	16.11.70	<i>Einbau von Kühlwasserausgleichsbehältern aus Kunststoff anstatt aus Blech</i>
21236	21.08.70-	<i>Rückschlagventil in der Unterdruckleitung durch alte Ausführung ersetzt</i>
	28.09.70	
22371	23.11.70	<i>Neue Hinweisschilder Abgasreinigung USA</i>
22465	24.11.70	<i>Türschlösser geändert, Druckknopf lässt sich jetzt in verriegeltem Zustand eindrücken, war bisher starr</i>
22497	27.11.70	<i>Schutzhaube für Zündspule</i>
22983	21.12.70	<i>Schaltgerät für Transistorzündung mit zusätzlicher Entstördrossel</i>
23353	15.01.71	<i>Verbesserter Diebstahlschutz am Heckdeckelschloss</i>
23885	23.02.71	<i>Letzter 280 SL</i>



16 Bewertungskriterien

Bei dem besichtigten Fahrzeug handelt es sich um einen Daimler-Benz 280 SL (Pagode), erstmalig zugelassen im Jahr 1970, mit der Fahrgestellnummer 11304412022421. Das Fahrzeug steht seit mehreren Jahren im demontierten Zustand bei der Firma Abschleppdienst Zurstrassen GmbH. Am 15.06.2021 gab es ein Unfallereignis auf dem Firmengelände der Firma Zurstrassen. Am 04.07.2022 erfolgte dann eine Inaugenscheinnahme des Fahrzeugs und Kalkulation der Unfallschäden durch Herrn Sascha Bauer, Teamleiter CarExpert.

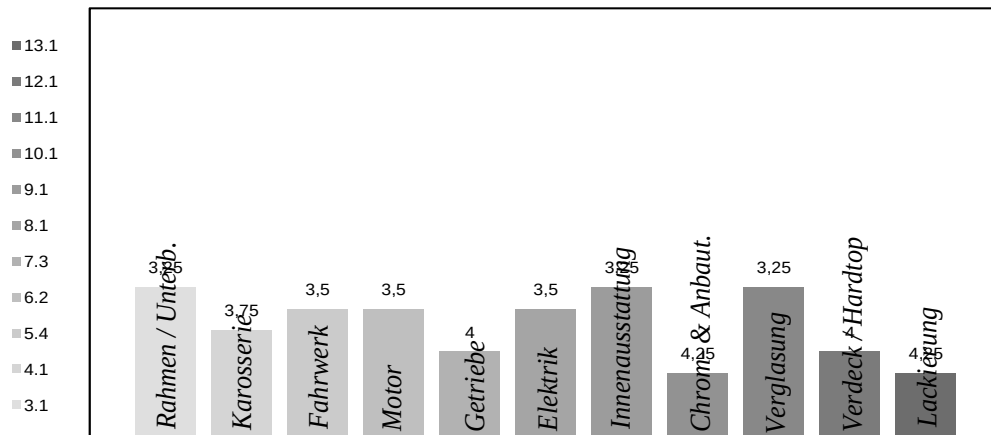
16.1 Fahrzeugzustand



Der Allgemeinzustand des Fahrzeuges kann mit „4+“ bewertet werden.

Wichtig ist hier zu berücksichtigen, dass **nur** ein neuwertiges und original erhaltenes Fahrzeug mit der Note „1“ bewertet wird, d.h. vor z.B. 50 Jahren wurde von einem Enthusiasten ein neues Fahrzeug in einem Museum konserviert und bis heute in dem Zustand erhalten. Dieses Fahrzeug sei heute ohne jegliche Standschäden o. Ä.. Vollrestaurierte Fahrzeuge können aufgrund nicht zeitgemäßer Reparatur/Fertigungsmethodik und Verwendung moderner, nicht zeitgemäßer Materialien unter Umständen lediglich die Höchstnote 1-2 erreichen.

Die unter den Punkten 3.1 – 13.1 beschriebenen Zustandsbenotungen sind nachfolgend graphisch zur Übersicht aufgeführt. Es ist hierbei zu beachten, dass die Gewichtung der einzelnen Punkte zur Ermittlung des Allgemeinzustandes unterschiedlich ist.

Fahrzeugbenotung

Benotungspunkte 3,68 Ø

Erläuterungen zur Zustandsbeschreibung:

Note	Zustandsbeschreibung
1	Neuwertiges und bis ins Detail 100 % original erhaltenes Fahrzeug im Zustand der damaligen Erstausslieferung vom Hersteller ohne jegliche Standschäden. Sehr selten!
1-2	Fahrzeug mit einer leichten Patina, d.h. originales Fahrzeug mit äußerst geringer Laufleistung, Fahrzeug nach Originalspezifikation restauriert in „Concours Conditions“. Restauration soeben abgeschlossen. Fahrzeug der Spitzenklasse ohne fehlerhafte Aggregate oder unzeitgemäße Details.
2	Guter Originalzustand mit geringen Zugeständnissen an das Alter des Fahrzeuges. Sach- und fachgerecht vor geraumer Zeit durchgeführte, sehr gute Komplettrestaurierung unter Verwendung originaler bzw. originalgetreuer Teile und Materialien
3	Fahrzeug in fahrbereitem Gebrauchszustand mit geringen Mängeln an Optik, Technik oder Originalität.
4	Fahrzeug in restaurierungsbedürftigem, verbrauchtem Zustand eventuell nicht fahrbereit, aber weitestgehend komplett. Zum Teil Mängel an Optik, Technik oder Originalität. Restauration erforderlich jedoch leicht zu restaurieren bzw. zum Teil begonnen. Durchrostungen an Rahmen und/oder Karosserie.
5	Fahrzeug nicht fahrbereit, nicht komplett aber Restauration noch durchführbar und lohnend ansonsten guter Teileträger. Durchrostungen an Rahmen und Karosserie oder komplett zerlegt

16.2 Fahrzeugwert

Es sind Standschäden, Unfallbeschädigungen und Schäden durch unvollständige, teilweise nicht fachgerecht ausgeführte Restaurierung zu berücksichtigen.

Es wurden Gebote für das Fahrzeug eingeholt:



Audatex AUTOonline

Das Original seit 1996!

Dipl.-Ing. Klaus Kukuk
z. H. Hr. Klaus Kukuk
Kaldauer Höhe 13
51491 Overath

Verbindliches Kaufangebot

Restwert Ihres Unfallfahrzeuges

Sehr geehrte Dame, sehr geehrte Herr,

bei der Ermittlung des Restwertes wurde das langjährig bewährte deutsche Portal AUTOonline genutzt.

Das höchste Kaufangebot beträgt **35.690 EUR** (Brutto) und wurde abgegeben von der Firma

Gamma Futura GmbH

Tel.: +49 (0)30 25899996 | ankauf@gamma-futura.com; info@ullsteinauto.de
Ullsteinstr. 103 | D 12109 Berlin
UStId: DE230027540

Es handelt sich um ein verbindliches Kaufangebot eines zertifizierten Aufkäufers, gültig bis **18.07.24**.

Zum **Verkauf** kontaktieren Sie bitte die Firma unter der oben angeführten Telefonnummer, scannen den QR-Code, klicken [hier](#) oder gehen zu <https://kontakt.autoonline.de>.



Das Fahrzeug wird **garantiert** kostenfrei vom jetzigen Standort abgeholt und bezahlt. **Bitte beachten Sie, dass es für diese Garantieleistung auch der Beschreibung im Gutachten entsprechen muss**

Noch Fragen? Wir helfen gerne unter **030 / 209 691 900**

Audatex AUTOonline GmbH Ein langjähriger Partner im Kfz-Schadenbusiness!



Objekt-Nr.: 1202406264 **538798**

Standort: **D 53225**

GA-/Schaden-Nr.: 2405240230

Ansprechpartner:

Hersteller: MERCEDES-BENZ

Einstelldatum: 26.06.2024 09:09



Fahrzeug-Typ: 280 SL

Ablaufdatum: 27.06.2024 09:00

EZ lt. Fzg.-Schein: 11.1970

Einstelldauer: 23h 50m

Fahrgestellnummer: 22421 (die letzten 5 Stellen)

Anzahl Bilder: 28

Audatex AUTOonline GmbH

Am Bahnhof 4-10, 85774 Unterföhring | Tel.: +49 (0) 30 209 691 900

www.autoonline.de | kundenbetreuung@ax-ao.de

Eingetragene Geschäftsführer: David Lindsey Babin Jr., Ron Rogozinski und Arnaud Agostini
Registergericht: Amtsgericht Charlottenburg, HRB 187586 | USt-ID-Nr.: DE354259054

PrintDate: 27.6.2024 09:38:43 ACP-WE805.684



Audatex AUTOonline

Das Original seit 1996!

Dipl.-Ing. Klaus Kukuk
z. H. Hr. Klaus Kukuk
Kaldauer Höhe 13
51491 Overath

Weitere verbindliche Kaufangebote

Kaufangebote gültig bis: 18.07.2024

Objekt-Nr: 1202406264 **538798**

GA-/Schaden-Nr.: 2405240230

35.400 EUR
(Brutto)

Sikan Nutzfahrzeuge GmbH

Tel.: +49 177 329 31 60 | service@sikan.de
Am Feldrain 6 | D 06184 Kabelsketal
UStId: DE305026825

32.260 EUR
(Brutto)

FTH Fahrzeugtechnik Hoffmann GmbH

Tel.: 02689 5389 | info@f-t-h.de
Larsheck 24 | D 56271 Kleinmaischeid

28.930 EUR
(Brutto)

Automobile Marketing Kiefer

Tel.: 07223-2817111 | ralf.kiefer@automarkt-kiefer.de
Hurststr. 23 | D 77815 Bühl
UStId: DE813350470 | Registergericht: Amtsgericht Baden-Baden DE813350470

25.360 EUR
(Brutto)

4x4 Pistorius

Tel.: 0171 4774817 | info@4x4pistorius.de
Neuwieder Str. 15 | D 56269 Dierdorf

22.000 EUR
(Brutto)

Feldmann Automobile

Tel.: 0171-7757777 | feldmann-automobile@t-online.de
Leyherstr. 71 | D 90431 Nürnberg
UStId: DE133436223

Audatex AUTOonline GmbH

Am Bahnhof 4-10, 85774 Unterföhring | Tel.: +49 (0) 30 209 691 900
www.autoonline.de | kundenbetreuung@ax-ao.de

Eingetragene Geschäftsführer: David Lindsey Babin Jr., Ron Rogozinski und Arnaud Agostini
Registergericht: Amtsgericht Charlottenburg, HRB 187586 | USt-ID-Nr.: DE354259054

PrintDate: 27.6.2024 09:38:43 AOP-WEB05.664:



Audatex AUTOonline

Das Original seit 1996!

Dipl.-Ing. Klaus Kukuk
z. H. Hr. Klaus Kukuk
Kaldauer Höhe 13
51491 Overath

Weitere verbindliche Kaufangebote

Kaufangebote gültig bis: 18.07.2024

Objekt-Nr: 1202406264 **538798**

GA-/Schaden-Nr.: 2405240230

20.000 EUR
(Brutto)

MC Automobile

Tel.: 0171/2644744 | mcauto@gmx.de
Nienkamp 20 | D 33829 Borgholzhausen

18.990 EUR
(Brutto)

WeiWo Handel

Tel.: | f.weiwo@web.de
Herzogstrasse 25 | D 40764 Langenfeld

18.850 EUR
(Brutto)

Unfallwagen An-u. Verkauf S.

Tel.: 0172-3503677 | sm.autokleinert@gmail.com
Hühndorfer Höhe 11 | D 01723 Wilsdruff bei Dresden

5.550 EUR
(Brutto)

J.P. Automobile

Tel.: 04791/3092537; 0179/7968704 |
jpautomobile@web.de
Unter den Linden 45 | D 27711 Osterholz Scharmbeck

100 EUR
(Brutto)

CF TRUCKS

Tel.: 0591-76633 | info@freier-nutzfahrzeuge.de
Schillerstr. 22 | D 49811 Lingen
UStId: DE-327.184.600

Audatex AUTOonline GmbH

Am Bahnhof 4-10, 85774 Unterföhring | Tel.: +49 (0) 30 209 691 900
www.autoonline.de | kundenbetreuung@ax-ao.de

Eingetragene Geschäftsführer: David Lindsey Babin Jr., Ron Rogozinski und Arnaud Agostini
Registergericht: Amtsgericht Charlottenburg, HRB 187586 | USt-ID-Nr.: DE354259054

16.2.1 Händlereinkaufswert

Händlereinkaufswert	29.991,60 €
19% MwSt.	5.698,40 €
Händlereinkaufswert mit MwSt.	35.690,00 €

16.2.2 Händlerverkaufswert

Händlerverkaufswert	36.974,79 €
19% MwSt.	7.025,21 €
Händlerverkaufswert mit MwSt.	44.000,00 €

Ausgefertigt



Schlussfoto

17 Urheberrecht

Alle Texte, Bilder, Graphiken sowie ihre Arrangements unterliegen dem Urheberrecht und anderen Gesetzen zum Schutz geistigen Eigentums.

Jede Vervielfältigung bzw. jeder Nachdruck, auch auszugsweise, sowie die Wiedergabe der Abbildungen, auch im veränderten Zustand, ist nur mit schriftlicher Zustimmung des Unterzeichners gestattet. Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und erst nach vollständigem Ausgleich der dem Gutachten anliegenden Rechnung zur Nutzung freigegeben. Die Expertise wurde mit größter Sorgfalt, nach bestem Wissen und Gewissen durch Mitarbeiter vom Ingenieurbüro Kukuk erstellt.

