

IWC

*International Watch Co. Ltd., Schaffhausen . Switzerland  
Since 1868*

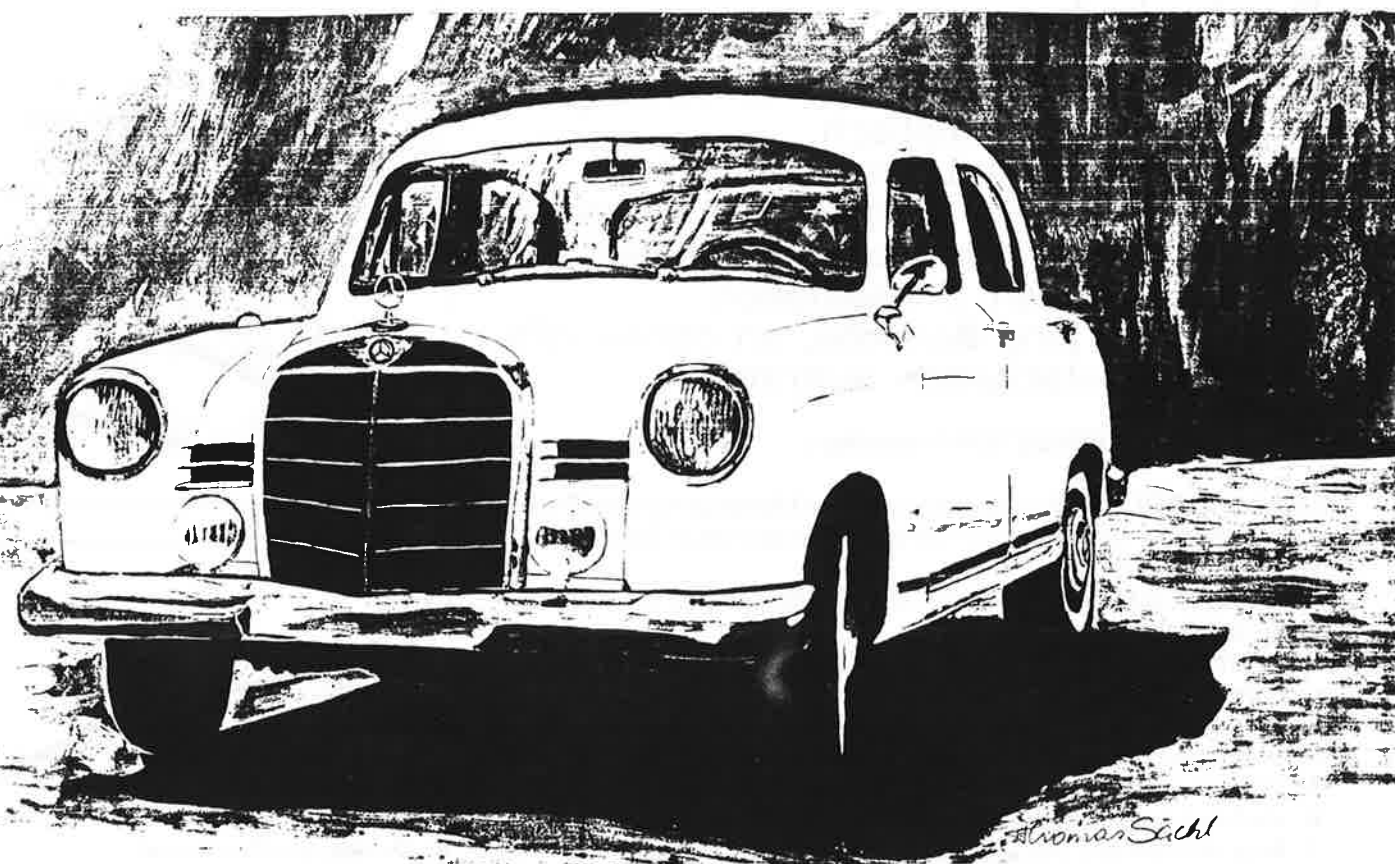
**JANECKA** JUWELEN · UHREN · POKALE

1100 WIEN, FAVORITENSTRASSE 63 · TELEFON 604 48 16  
1140 WIEN, LINZER STRASSE 214 · TELEFON 94 83 57

FÜR CLUB-MITGLIEDER  
SONDERKONDITIONEN

**GUTSCHEIN über S 200,-**  
für den Kauf eines Goldschmuckstückes  
(pro Schmuckstück  
ein Gutschein)

*Das  
Herz-Flehen*



**Clubzeitung 2/90**

**„Freunde älterer Mercedes“**  
eingetragener Verein

# ROSTSCHUTZ ELEKTRONIK

## Vorteile von CORRO STOP Rostschutz:

- schützt Lackschäden von Anfang an
- wirkt vollautomatisch
- ist völlig wartungsfrei
- schnelle und problemlose Montage
- verhindert rasches Weiterrosten von bestehenden Schadstellen
- schützt jene Bereiche, an denen 75% der Rostschäden auftreten

### Montage von CORROSTOP Rostschutz:

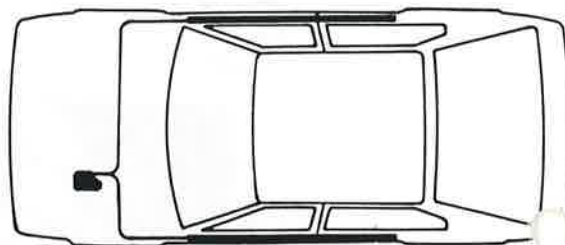
Dieses CORROSTOP-Set enthält alle zur Montage nötigen Elemente. Für die Montage sind keine Bohrungen oder Spezialwerkzeuge nötig.

1. Reinigen der Klebeflächen für das Befestigen des Steuergerätes am Batteriegehäuse
2. Anbringen des Steuergerätes mittels doppelseitigem Klebeband
3. Reinigen der Einstiege bzw. Türschweller
4. Verkleben der Bandlektrode mit Spezialkleber
5. Verlegen der Anschlußleitungen in den Motorraum
6. Verbinden der Anschlußleitungen
7. Anschließen des Steuergerätes an die Autobatterie

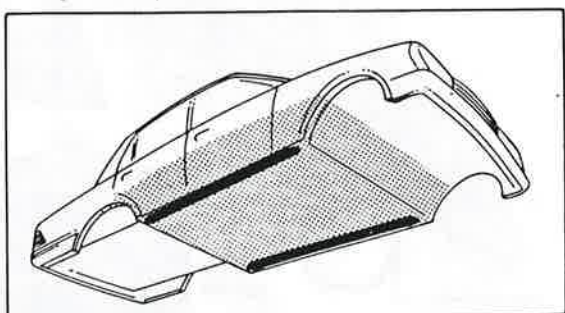
Nach dem Prinzip des kathodischen Rostschutzes.

Fachhändler:

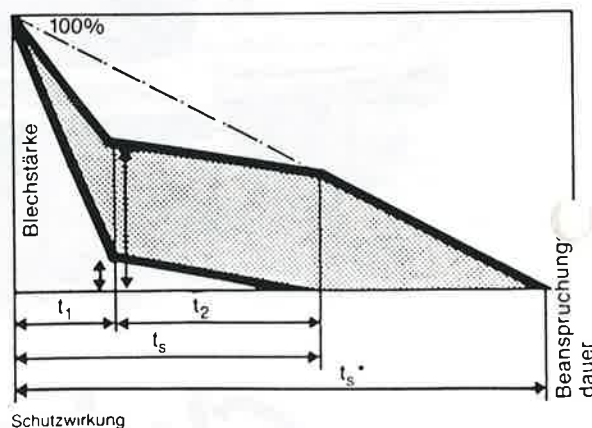
**KFZ - Reparatur**  
**Norbert Kirchhof**  
Katharinenhofstraße 2  
2431 Kleinneusiedl  
Tel. 02230/8 368



Montageanordnung



Schutzbereich



Schutzwirkung

- Abnahme der Blechstärke ohne kathodischen Schutz
- erhöhter Korrosionsschutz und Verlängerung der Lebensdauer durch CORROSTOP.
- $t_s^*$  Lebensdauer von Blechen mit kathodischem Schutz durch CORROSTOP.
- $t_1$  Zeitraum verstärkter Korrosion durch Regen, Schnee, Schneematsch, Salzstreuung etc.
- $t_2$  Zeitraum geringer Korrosion
- $t_s$  Lebensdauer von Blechen ohne kathodischen Schutz.

## Impressum:

### O B M A N N

Hannes DOMINKOVITS  
Favoritenstraße 123  
1100 Wien

Tel.: 0222/62 58 894  
oder 0222/92 87 322



Ansprechpartner für:  
Vereinsorganisation  
Mitgliederbetreuung  
Öffentlichkeitsarbeit  
Clubzeitung  
Inserate

### OBMANN-STELLVERTRETER

Norbert KIRCHHOF  
Katharinenhofstraße 2  
2431 Klein Neusiedl

Tel.: 02230/83 68



Ansprechpartner für:  
Reparatur und Ersatzteil-  
beschaffung, Service und  
Restauration

### SCHRIFTFÜHRER

Stefan JURASOVITS  
Rembrandtgasse 69  
2380 Perchtoldsdorf

Tel.: 0222/86 27 275



Ansprechpartner für:  
Vereinskoordination  
Öffentlichkeitsarbeit  
Clubzeitung  
Inserate

### SCHRIFTFÜHRER-STELLVERTRETER

Alexander HÖCHST  
Zsigmondygasse 3/2/5  
1110 Wien

Tel.: 0222/58801/4933



Ansprechpartner für:  
Technische Literatur

### K A S S I E R

Manfred SCHMID  
Beckmannngasse 13/10  
1140 Wien

Tel.: 0222/894 33 52



Ansprechpartner für:  
Mitgliedsbeiträge  
Ersatzteilbeschaffung  
Reparatur und Restauration

### KASSIER-STELLVERTRETER

Ing. Peter SPECHT  
Beethovenstraße 7  
1238 Wien

Tel.: 0222/88 84 93



Ansprechpartner für:  
Clubfinanzen  
Clubarchiv  
Vereinskoordination

### RECHNUNGSPRÜFER

Siegfried SIEGL  
Hauptstraße 59  
3200 Ebersdorf

Tel.: 02747/25 61



Ansprechpartner für:  
Ersatzteilbeschaffung  
Technische Fragen  
Literatur und Clubzeitung

### RECHNUNGSPRÜFERIN

Monika STAHL  
Rothneusiedlerstr. 8  
2332 Henndorf



Ansprechpartner für:  
Clubfinanzen



# FREUNDE ÄLTERER MERCEDES

eingetragener Verein

## Veranstaltungskalender 1990

### CLUBABENDE

Clubabende finden heuer noch an folgenden Freitagen statt:

- 7. September
- 5. Oktober (zu Gast ist der I. Capri Club Austria)
- 2. November (ACHTUNG TERMINÄNDERUNG !!!)

Bei der Tullner Oldtimermesse, lernten wir einen Teil, der sehr netten Mitglieder des I. Capri Club Austria kennen, die neben den Capris auch andere, ältere Ford-Modelle erhalten. Besonders freut es uns aber, daß die "Capri-Leute" aufgrund unserer Einladung zu unserem Oktoberclubabend kommen werden und bei dieser Gelegenheit auch gleich Videos über "Altford" und ein Capri-treffen vorzeigen wollen. Wir bitten deshalb um sehr zahlreiches Erscheinen, am 5. Oktober!

Für alle die es noch nicht wissen, unser Clublokal ist das Restaurant ULM, in 2385 Breitenfurt-West, Hauptstraße 25-27. Beginn ist um 19.00 Uhr.

### HERBSTAUSFAHRT

Am Sonntag den 23. September 1990 findet unsere 2. Ausfahrt statt, unser Ziel ist der steirische Wallfahrtsort Mariazell.

Treffpunkt für die gemeinsame Abfahrt um 8.30 Uhr, ist der Vorplatz des Bahnhofs Penzing, in der Cumberlandstraße, in Wien 14.

Sowohl für die Hin- als auch für die Rückfahrt ist die ausschließliche Benützung von Bundesstraßen vorgesehen! Wie bereits im Veranstaltungskalender unserer letzten Clubzeitung erwähnt, bietet Mariazell verschiedenste Varianten der Tagesgestaltung. Neben einem Besuch der Wallfahrtskirche, bieten sich schöne Wanderwege im steirischen Alpenvorland genauso an, wie eine Bootsfahrt am Erlaufsee. Weiters besteht die Möglichkeit zur Fahrt mit der schmalspurigen Mariazellerbahn, im wunderschönen Gebirgsabschnitt, zwischen Mariazell und Laubenbachmühle. Eine noch sehr junge Attraktion stellt die Museumsstraßenbahn von Mariazell zum Erlaufsee dar, auf der neben vielen interessanten alten Straßen- und Lokalbahnfahrzeugen auch die älteste, noch betriebsfähige Dampftramwaylok der Welt, aus 1884 zum Einsatz kommt. Übrigens - jedes an der Ausfahrt teilnehmende Clubmitglied erhält kostenlos eine Fahrkarte für die Benützung der Museumstram.

WIE IMMER HOFFEN WIR NATÜRLICH AUF SCHÖNES WETTER, ABER GANZ BESONDERS AUF I H R E TEILNAHME !!!!!

### WEIHNACHTSFEIER

Unsere Weihnachtsfeier ist für den 14. Dezember geplant. Sie wird im Clublokal, voraussichtlich ab 19.00 Uhr stattfinden. Näheres erfahren Sie darüber in der Ausgabe 3/90 des "Stern-Zeichens".

S.J.

### "BLEIFREI" TANKEN - ODER LIEBER DOCH NICHT?

Welcher Besitzer eines älteren Mercedes hat sich noch nicht Gedanken darüber gemacht, ob sein "Alter" auch bleifreien Treibstoff vertragen würde?

Wir von der Redaktion haben uns damit bereits ebenfalls auseinandergesetzt. Unser Kollege Siegfried Siegl ist schon einige Zeit Mitglied der bundesdeutschen "IG Pontonmercedes" und im "Pontonkurier", das ist die Clubzeitschrift dieses Vereines, erschienen auf zwei Anfragen, Stellungnahmen von Daimler Benz in Stuttgart zu diesem Thema.

Da wir meinen, daß es sich dabei um eine sehr wichtige Sache handelt, schließlich gehts um unsere Umwelt, haben wir uns dazu entschlossen, endlich Klarheit in diese Frage zu bringen und diese Briefe auch im "Stern-Zeichen", auf den nachfolgenden Seiten zu veröffentlichen.

S.J.

Verwendbarkeit von unverbleiten Kraftstoffen  
nach DIN 51607

Daimler-Benz AG Postfach 202 7000 Stuttgart 60

5300 Bonn 1

L			Name	Datum
	Ihre Zeichen - Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen - Bei Antwort bitte angeben!		
		ZKD/TP1 stm-wi	Steimle	22.10.85
	Telefon-Durchwahl: (07 11) 17 -	Telefon-Durchwahl: 7 2524 -	Telefon-Durchwahl: (07 11) 17 -	
	39 92	db d		
	5 43 96			

Mercedes-Benz Fahrzeuge  
unverbleite Kraftstoffe

Sehr geehrter Herr Friedland,

besten Dank für Ihre Anfrage.

Mit diesem Schreiben senden wir Ihnen die gewünschte Aufstellung,  
zu der wir noch folgendes erwähnen müssen:

Da die Motoren der aufgeführten Fahrzeuge nicht mit speziell gehärteten Ventilsitzringen ausgerüstet sind, muß nach jeweils drei bis fünf Tankfüllungen unverzüglich Benzin eine Tankfüllung verbleibendes Benzin verfahren werden.

Außerdem ist beim Betrieb mit unverbleitem Superkraftstoff die Zündung um 2° zurückzunehmen.

Sollte während einer anschließenden Probefahrt in einzelnen Fällen dennoch "Motorklingeln" auftreten, kann die Zündung bis max 6° zurückgenommen werden.

Wir hoffen, daß wir Ihnen damit von Nutzen sein konnten.

Mit freundlichen Grüßen  
Daimler-Benz Aktiengesellschaft

*Lisa A. Klumpp*

044348

Sitz der Gesellschaft: Stungen, Regierungsamt Stungen, HRB-Nr. 173  
Vorsitzender des Aufsichtsrats: Dr. rer. pol. Wilfried Günz, Vorstand: Prof. Dr.-Ing. E. h. Werner Breitschwerdt, Vorsitzender: Hans-Jürgen Hennrich  
Dr. rer. pol. Gernard Löhner, Dr.-Ing. E. h. Werner Dieter Edzard Reuter, Walter Ulsamer stellvertretend: Dr. jur. Manfred Gentz, Dr.-Ing. Rudolf Homig

[illegible]

20 2/89 · Ponton-Kurier

6382 Friedrichsdorf 1, 20.12.88  
Hugenottenstraße 60  
Telefon tagsüber (069) 7150-4214

Daimler-Benz AG  
ZKD/TP 1  
Herrn Steimle  
Postfach 2 02

7000 Stuttgart 60

Mercedes-Benz Fahrzeuge  
unverbleiter Kraftstoff

Sehr geehrter Herr Steimle,

als Mitglied der IG Ponton ist mir Ihr Schreiben vom 22.10.1985 bekannt, mit dem Sie über die Verwendung von unverbleiten Kraftstoffen für ältere Mercedes-Modelle informierten.

Wie nun allseits der Presse zu entnehmen ist, wird ab Januar 1989 ein neues bleifreies Superbenzin mit 98 Oktan verfügbar sein. Es interessiert mich in diesem Zusammenhang, unter welchen Voraussetzungen dieser Kraftstoff - gerade für die mit "Super" zu betankenden Fahrzeuge - benutzt werden kann. Kann dabei eventuell auf die Rücknahme der Zündung verzichtet werden?

Für eine Stellungnahme wäre ich Ihnen sehr dankbar. Ihre Antwort werde ich gerne an Herrn Friedland zur Veröffentlichung im "Ponton-Kurier" weiterleiten.

Mit freundlichem Gruß

Volker Anders

An  
Herrn Volker Anders, 6382 Friedrichsdorf

Telefon 07 11 11 17 0  
Telefax 07 11 11 17 0  
Telex 7 222 222 222  
Teletext 07 11 17 222 22  
Telegraphischer Briefkasten  
07 11 17 222 22

6382 Friedrichsdorf 1

Herrn  
Volker Anders  
Hugenottenstraße 60Postfach 00 02 02 7000 Stuttgart 10  
20.12.88Daimler-Benz AG  
VKT/TP1 dil-gü DillingerDatum  
2 39 92 13.01.89  
5 43 96Mercedes-Benz-Personenwagen  
Neuer Kraftstoff "Super-Plus bleifrei"

Sehr geehrter Herr Anders,

vielen Dank für Ihre Nachricht.

Seit Anfang 1989 wird an vielen Tankstellen zusätzlich die neue Kraftstoffqualität "Super-Plus bleifrei" angeboten. Außer der Klopffestigkeit von 98 Oktan (ROZ) sind die weiteren Zusammensetzung und die Zusätze bei den einzelnen Herstellern noch nicht definiert, die Normung von Mindestanforderung nach DIN ist noch nicht erfolgt.

Für die Verwendung dieses Kraftstoffes bei Mercedes-Benz-PKW ist deshalb vorläufig folgendes zu beachten:

Alle Benzinmotoren unseres derzeitigen PKW-Programms in KAT- oder RUF-Ausführung sind auf bleifreien Superkraftstoff gemäß DIN 51 607 mit 95 ROZ bzw. 85 MOZ ausgelegt. Für die Verwendung des neuen, teureren Kraftstoffes besteht deshalb kein Anlaß.

Auch bei fast allen, früher gefertigten, auf verbleiten Superkraftstoff mit 98 ROZ bzw. 88 MOZ ausgelegten Motoren bestand schon bisher die Möglichkeit der Verwendung des bleifreien Superbenzins mit 95 ROZ bzw. 85 MOZ. Allerdings mußte dazu bei den meisten Fahrzeugen die Einstellung der Frühzündung korrigiert werden, um Vollastklängen zu vermeiden.

Außerdem muß bei Motoren, die noch nicht mit gehärteten Ventilsitzringen ausgerüstet sind, anläßlich jeder fünften Tankfüllung mit verbleitem Kraftstoff gefahren werden, damit sich auf den Ventilsitzen wieder eine verschleißmindernde Beschichtung bilden kann, oder das Ventilspiel ist in halbierten Intervallen zu prüfen bzw. zu korrigieren.

Ob es zukünftig möglich sein wird, bei der Verwendung des neuen Kraftstoffes bei den betroffenen Motoren auf die Korrektur der Zündstellung zu verzichten, kann erst nach Abschluß entsprechender Untersuchungen entschieden werden. So lange gelten die allen Mercedes-Benz-Service-Stationen bekannten Einstellwerte. Neue Erkenntnisse werden wir so bald als möglich veröffentlichen. Die Vorsichtsmaßnahmen hinsichtlich der Ventilsitzringe gelten unverändert.

Wir hoffen, daß wir Ihnen die gewünschten Aufschlüsse geben konnten.

Mit freundlichen Grüßen  
Daimler-Benz Aktiengesellschaft

*i. V. P. A. D. Dillinger*

*i. V. Breitbach*

*i. A. Merstevsky*

## DIE PONTONMERCEDES - TYP 180 UND 190

Im September 1953 stellte Mercedes den Nachfolger für den in Form und Technik bereits recht altertümlichen 170er vor. Das neue, sehr modern wirkende Modell 180 besaß als erster Mercedes keinen Rahmen mehr, sondern eine mit dem Aufbau verschweißte Chassiseinheit, in die Motor und Getriebe auf einem Fahrschemel von unten eingefahren wurden.



180/180 D mit Schiebedach

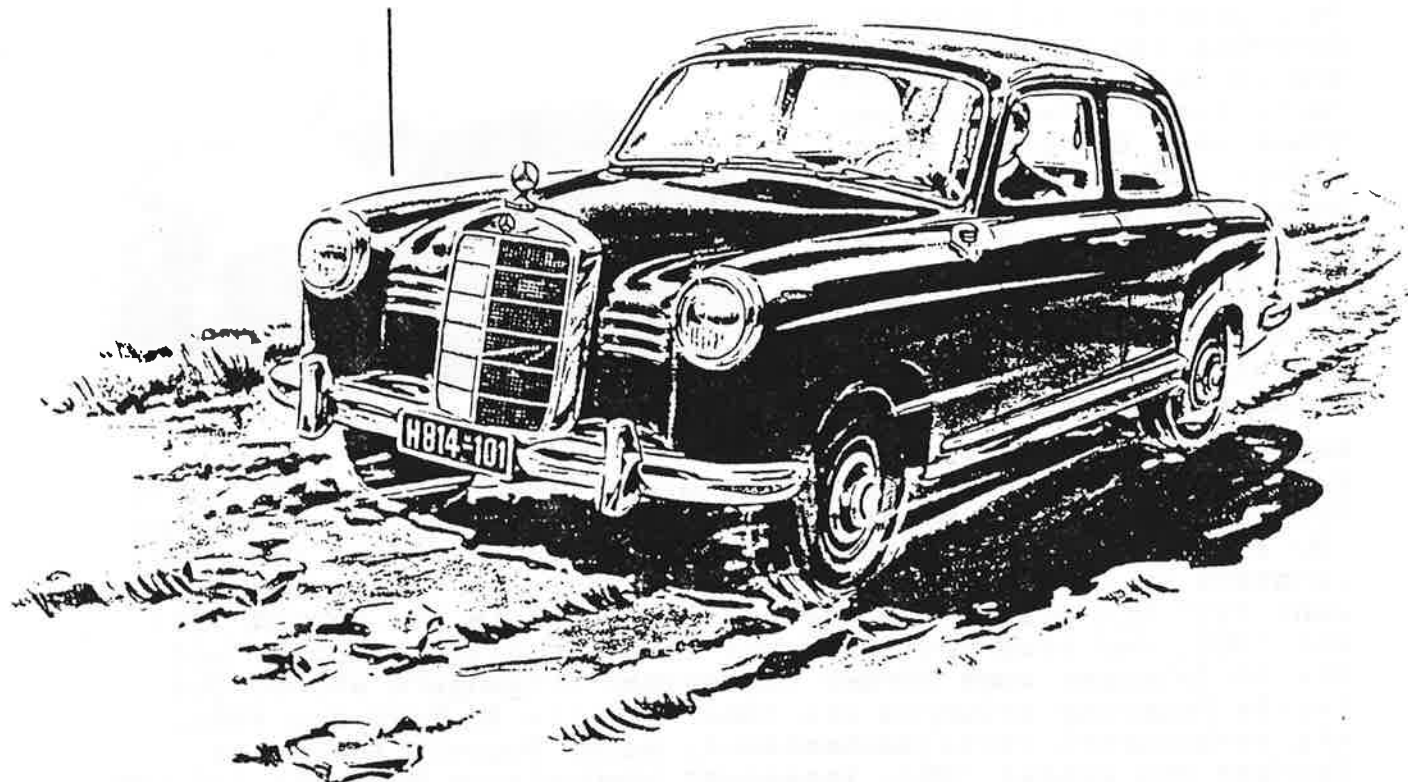
Der 180er wurde anfangs mit dem Seitenventilmotor des 170 Sb ausgeliefert, ehe er 1957, als 180a, den Hängeventilmotor des ein Jahr zuvor eingeführten Typs 190 erhielt. Ab April 1958 rüstete man die Wagen mit Dreiecksfenstern in den Vordertüren aus. Die Baureihe 180a wurde von Juni 1957 bis Juli 59 hergestellt, ihr folgte bis August 1961 der 180b, der sich optisch durch seinen breiteren Kühler und die Stoßstangen ohne Hörner von seinen Vorgängern abhob. Die letzte Neuerung erfuhren die 180er Modelle in Form des 180c, mit verändertem Ventilmechanismus, seine Bauzeit endete im Oktober des Jahres 1962. Insgesamt produzierte Mercedes 118.234 Stück vom 180-Benzin.

Auch im 180-Diesel werkelte anfänglich ein 170er Motor, nämlich der Vorkammer-Diesel des 170 DS bzw. 170 S-D, der als Langhuber 40 PS leistete. Die Hinterachse war bei den Dieselmotoren kürzer übersetzt. Gebaut wurden die 180 D in dieser Form von Oktober 53 bis Juli 59, wobei sie wie die Benzinern im April 58 die Dreiecksfenster in den Vordertüren erhielten. Von Juli 1959 bis August 1961 wurde der Typ 180 Db mit breiterem Kühler und "hörnerlosen" Stoßstangen ausgeliefert, während sich sein bis Oktober 62 gebauter Nachfolger 180 Dc eines 50 PS-starken Zweiliter-Dieselmotors erfreuen durfte. Die Gesamtzahl der Dieselmotoren betrug 152.383 Fahrzeuge.



190/190 D (1958)

Mit jeder Straße auf Du



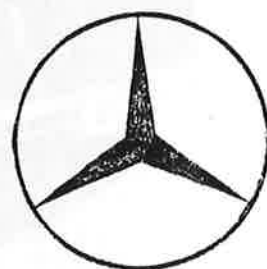
TYP 180

Selbst schlechte Straßen werden zu „schnellen Straßen“, wenn Sie in einem Mercedes-Benz Typ 180 fahren.

Ruhig und gelassen beherrschen Sie mit diesem eleganten Wagen alle Verkehrssituationen und unbesorgt können Sie seine hohe Reisegeschwindigkeit ausnutzen. Dabei sind Sie stets von sprichwörtlicher Mercedes-Benz-Sicherheit umgeben. Mit ihr genießen Sie auf jeder Fahrt seine hervorragenden Fahreigenschaften und seinen gediegenen Raumkomfort.

Den Typ 180 hindert keine schwierige Strecke, er steht mit jeder Straße auf Du!

MERCEDES-BENZ



Ihr guter Stern auf allen Straßen

## Service



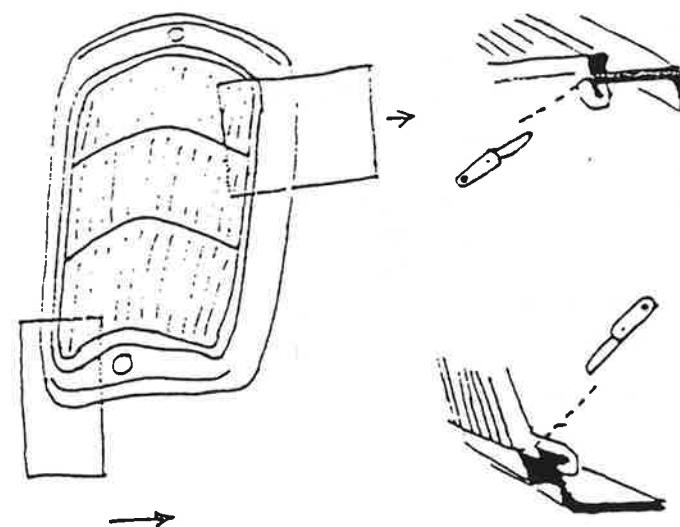
### Restaurierung eines Ponton-Rücklichtdeckels der ersten Generation

Es handelt sich dabei um das erste von im Laufe der Zeit drei verwendeten Rücklichtern der DB-Ponton-Serie. Die DB-Teile-Nr. 10 120 826 0251 und die Zeichnungen mögen zur Identifizierung dienen. Es ist das kleinste der drei Rücklichter, die abhängig von Forderungen der Gesetzgeber von Version zu Version immer größer wurden.

Zu Zeiten, als die Ponton-Mercedes noch als alltägliche Autos gefahren wurden, gab es manche Besitzer, die sich ihres älteren Modells ein wenig schämten und "optisches Tuning" betrieben. So wurden die alten, kleinen Rücklichter durch neuere und wenn möglich das zuletzt verwendete ersetzt. Vielleicht gibt es auch andere Gründe - auf jeden Fall ist das kleinste Rücklicht heute nur noch selten in brauchbarem Zustand bzw. bei gutem Zustand zu einem brauchbaren Preis zu bekommen. So werden für ein neuwertiges Paar gerne 300 bis 500 DM oder noch mehr verlangt.

Nun gibt es eine Möglichkeit auch bei kleinerem Geldbeutel ein schönes Rücklicht zu haben. Der Trick besteht darin, bei schlechten Rücklichtern das Glas vom Spritzgußrahmen zu trennen. Schlechte Rücklichter sind nämlich schon ab zehn Mark zu bekommen. Wenn die Trennung gelingt, kann man zunächst einen guten Rahmen mit einem guten Glas kombinieren, so daß ein (fast) neuwertiges Rücklicht zustande kommt.

Wie kann man Glas und Rahmen trennen? Eigentlich ist das Glas bei der Produktion fest eingepreßt worden und kann ohne Bruch nicht entfernt werden.



Die Zeichnung und Schnitte in zwei Ebenen zeigen den Aufbau der Verbindungsstelle Glas-Rahmen. Setzt man an der gestrichelten Linie ein rotglühend erhitztes Bastelmesser an und fährt stückweise um das Glas herum, kann man am Schluß die Glasscheibe herausheben (nicht jede, manchmal bricht eine), während der eingepreßte Rand wegbröckelt. Das heiße Messer muß dabei bis zum Metall eintauchen. Je nach Nase entstehen bei dieser Arbeit unangenehme Gerüche oder Gestank.

Im nächsten Schritt kann man Rahmen und Glas selbst überholen. Beispielsweise habe ich mir einen Rahmen für 20 DM schleifen und neu verchromen lassen. Wichtig ist hierbei, daß der Galvaniseur ein spezielles Bad für Spritzguß hat. Auch die Gläser kann man nacharbeiten. Entweder malt man sie nur nach mit Wacolux Transparent rot (Art.-Nr. 6102, Farbe 06) oder gelb (Farbe 03) - und zwar nur von innen - oder man sägt ein rotes, ein gelbes und ein weißes Teil mit viel Geduld aus und setzt sie zusammen.

Nachmalen ist übrigens auch angezeigt, wenn man das unselige rote Gläschen vor der Rücklicht-Glühlampe zerbrochen hat und durch ein selbstge-schnittenes ersetzen muß.

Es gibt übrigens auch eine Firma, die die fertigen Gläser anbietet. Interessanterweise haben sie die gleiche Randgestaltung, wie sie durch das Heraustrennen mit dem heißen Messer entsteht. Die Fa. W. Schanz (Neustr. 69, 5120 Herzogenrath) berechnet für ein solches Glas (Stand Anfang 1987) 50 DM.

Nachdem man nun ein wunderschönes Rücklicht hat, sei es (wegen dieser Lektüre) durch sündhaft teuren Kauf oder aber durch klebrige Finger, läßt man am besten das Auto immer zuhause oder installiert ein Metallschutzgitter, damit einem kein autofahrender Mitmensch den Juwel am exponierten Hinterteil ramponiert. Oder?

Christoph Besthorn, 6803 Neckarhausen



Der von März 1956 bis August 1959 gebaute Typ 190 hatte zwar eine mit dem 180 identische Karosserie und Fahrwerk, unterschied sich jedoch durch einen neu entwickelten Hängeventilmotor, eine bessere Ausstattung und eine Chromleiste um die Gürtellinie. Von Juli 59 bis August 61 folgte der 190b, der ebenfalls keine Hörner mehr an den Stoßstangen hatte, jedoch einen breiteren Kühlergrill. Gesamtstückzahl: 89.808 Wagen.

Die Fahrzeuge des Typs 190 D wurden von einem 1,9 Liter Kurzhubdieselmotor angetrieben und von September 1958 bis August 1959 geliefert. Für den von August 59 bis August 61 gebauten 190 Db gelten die gleichen optischen Abänderungen wie für den Typ 190b. Insgesamt wurden 81.938 Dieselwagen gefertigt.



180 D, Karosserie Binz (1954-59)

Erwähnenswert ist noch, daß die Karosseriewerke Miesen in Bonn und Binz & Comp. in Lorch/Württ. in geringer Stückzahl viertürige Kombiwagen auf Basis des "kleinen" Ponton-mercedes herstellten. Die Fahrzeuge wichen durch ein höheres Eigengewicht, Reifen der Dimension 6,70-13 extra und eine Nutzlast von 650 kg von den Limousinen ab. Die Gesamtmaße des Miesen-Kombis waren 4425 x 1740 x 1700 mm, jene des Kombiwagens von

Binz 4446 x 1740 x 1600 mm.

Wer übrigens ins Auge faßt, einen Ponton zu erwerben, sollte auf jeden Fall die nachfolgend aufgezählten, bereits bekannten Schwachpunkte der Pontonserie beachten:

**Mechanik:** Der gesamte Antriebsblock an den vier Schrauben vor der Kardantunnel-Unterseite kann sich lösen und beim Bremsen ist es dann sogar möglich, daß der Ventilator den Kühler berührt / die über einen Kugelpf in Motor-nähe betätigte Umlenkung der Lenkradschaltung darf kein Spiel haben (insbesondere in den Gängen 3, 4 und R) / die Spurstangen dürfen nicht ausgeschlagen sein / die Pendelachsmanschetten müssen ohne Beschädigungen und außerdem noch weich sein.

**Karosserie:** Rost an den Kotflügeln im Bereich der Scheinwerfer / Rost am Innenkotflügel bei der Verschraubung mit dem Kotflügel und an der Naht zum Gabelträger / Rost an der Motorhaube, über den "Kiemer", da hier Wasser stehen bleibt / Schottblech zwischen Motorraum und Armaturenbrett muß vorhanden sein / Durchrostung des Kastens für Batterie / vordere Quertraverse am Übergang zu den Längsträgern weggerostet / Rost an den Schwellern und der Traverse unter der hinteren Sitzbank / Rahmenboden darf keinesfalls durchrostet sein !!! / Rost an A-Säule, besonders beim Übergang zum Kotflügel / Rost an den Reserveradmulden und Tür- und Kofferdeckelunterkanten / Rost an den Hinterkotflügeln beim Türansatz, speziell aber rechts im Bereich der Tankklappe.

S.J.

## Technische Daten Mercedes Benz, Baureihe W 120/121

	Mercedes 180	180 a,b,c	180 D 53-61	Mercedes 190	Mercedes 190 D	180 D (2.1)
Motor	4 Zyl. Otto	4 Zyl. Otto	4 Zyl. Vork.-Diesel	4 Zyl. Otto	4 Zyl. Vork.-Diesel	4 Zyl. Vork.-Diesel
ccm	1767	1897	1767	1897	1897	1988
Leistung/Min	52 PS/4000	65 PS/4500 68 PS/4400 (180 b)	43 PS/3500	75 PS/4600 80 PS/4800 (190 b)	50 PS/4000	48 PS/3800
Verdichtung	1 : 6,7	1 : 6,8 / 1 : 7,0	1 : 19	1 : 7,5 / 1 : 8,5	1 : 21	1 : 21
Ventil-Steuerung	seitl. Nockenwelle	OHC	seitl. Nockenwelle	OHC	OHC	OHC
Vergaser	1 Fallstrom Solex 32 PICB	1 Fallstrom Solex 32 PICB / 34 PICB	Bosch Einspritzpumpe	1 Fallstrom Solex 32 PAITA	Bosch Einspritzpumpe	Bosch Einspritzpumpe
4-Gang-Getriebe	I = 4,05:1; II = 2,38:1; III = 1,53:1; IV = 1,00:1; Einscheibentrockenkupplung; Lenkradschaltung					
Vorderradaufhang.	mittels Doppelquerlenker, Schraubenfedern und Stabilisator					
Hinterradaufhang.	Pendelschwinge, ab 9/55 Eingelenk-Pendelachse					
Länge x Breite x Höhe	4485 x 1740 x 1560 mm					
Zul. Ges. Gewicht	1600 kg	1615 kg	1650 kg	1650 kg	1660 kg	1660 kg
Spitze km/h	126	136	120	139-145	126	120
0 - 100	31 Sek.	21 Sek.	37-39 Sek.	19-20 Sek.	29 Sek.	36 Sek.
Verbrauch in Litern	11,5 Normal	10,5 Normal	8,0 Diesel	11,5 Super	8,5 Diesel	8,0 Diesel
Bauzeit	1953-57	1957-62	1953-61	1956-61	1958-61	1961-62
Stückzahl	52.186	76.048	141.161	89.808	81.938	11.822
Preis in DM	7950,- bis 8760,-		9450,- bis 10.300,-	9450,-	9950,-	9450,-

verstecken. So kaufte ich mir, als universitär gebildeter Mensch, ein Buch in dem die meisten dieser Oldies abgebildet waren. Es war das Buch: "Deutsche Autos von 1945 bis 75", von Werner Oswald.



Eine neue Welt tat sich da für mich auf. Besonders angetan hatten es mir die Autos aus den 50er und 60er-Jahren. Ich verglich die Abbildungen mit den Inseraten aus dem Bazar und meine Entscheidung fiel auf den Mercedes 180/190. Ich war sofort verliebt in diese runde Form, im Geiste sah ich mich schon mit diesem noblen, exklusiven Gefährt herumfahren. Natürlich wußte ich, daß man so ein altes Auto auch ein wenig herrichten muß, doch dachte ich mir, das wäre schnell gemacht. Es sollte ja nur soviel sein, daß man das Picklerl bekommt und daß es optisch gut aussieht. Mit etwas Polyester - ich hatte mir zuvor selbst ein Surfbrett gebaut und fühlte mich daher als Kunststoffexperte - wäre das schnell getan. Doch zuerst mußte das gute Stück noch gekauft werden. Das war jedoch nicht so einfach, denn die meisten der angebotenen 180er erwiesen sich als totale Leichen. Doch der mittlerweile zu einer fixen Idee gewordene Wunsch, einen Ponton zu besitzen, ließ mich nicht aufgeben und im November 85 war es dann endlich so weit, ich hatte ihn gefunden, meinen Mercl!

Er stand in einem Hinterhof im 14. Wiener Bezirk. Auch der Verkäufer schien ein sympatischer Kerl zu sein, der einem nicht den letzten Schrott anzudrehen versucht. Der Mercedes sah auf den ersten Blick ganz gut aus und so organisierte ich einen Freund der einen Anhänger besaß um ihn abholen zu können, denn fahrbereit war er zwar, doch war die Stoßstange abmontiert und es fehlte auch der Beifahrersitz - dafür gab's eine durchgehende Sitzbank dazu, und noch jede Menge Ersatzteile. Manfred Schmid, jener sympatische Kerl, machte das, was er auch heute noch in diesem Verein macht, er kassierte und ich konnte mit meiner Neuerwerbung nach Hause fahren. Nach Hause, das war in diesem Fall die elterliche Garage in Tünnitz.

Den Winter verbrachte das Auto in dieser Garage, es hatte sich herausgestellt, daß doch einiges geschweißt werden mußte und das sollte dann im Frühjahr bei einem Bekannten, der eine Schlosserei in Wien hatte gemacht werden. Doch was da nach Demontage mancher Teile zum Vorschein kam .....

Ich konnte nicht die ganze Zeit am Auto arbeiten, denn es stand im Freien. So ging das Jahr 1986 vorüber, das darin bestand Teile auszubauen, Rost zu entfernen, zu schleifen und zu putzen. Es war wieder Winter geworden, ohne daß ein Ende der Arbeit in Sicht war, trotzdem waren viele Kleinigkeiten fertiggestellt worden. Lüftungsventilatoren, Zier- teile, Heizkühler usw.

Im Frühjahr 1987 wurden dann alle rostigen Teile radikal



## "EINE UNENDLICHE GESCHICHTE"

von unserem:



Autos, das war für mich bisher immer etwas mit vier Rädern mit denen man von A nach B gelangen konnte. Für einen Studenten, der mit Mutter's Fiat 128 - einer racinggelben Rostschüssel - die Straßen unsicher machte, war es natürlich am besten, wenn dieses Etwas vollgetankt übernommen werden konnte. Ich hatte also zu dieser Zeit eine sehr vernünftige Einstellung Autos gegenüber, doch das sollte sich mit dem Erwerb meines ersten eigenen Fahrzeuges gründlich ändern, wie diese kleine "unendliche Geschichte" zeigen soll.



Angefangen hat es irgendwann im Jahre 1985. Ich hatte mir gerade ein wenig Geld zusammen- gespart, um mir damit einen fahrbaren Unter- satz zuzulegen. Und wie jeder, der eine dicke Briefftasche, mit wenig Inhalt besitzt, habe auch ich vorerst den Bazar studiert. Natürlich nur die ersten Spalten von Oldtimer, Wracks, bis zu Autos bis 10.000,-. Die "riesige" Aus- wahl hat es mir jedoch nicht leicht gemacht, noch dazu hatte ich keine Ahnung wie denn diese Autos überhaupt aussehen, die sich hinter verschiedensten Typenbezeichnungen



entfernt. Entweder aufgeben oder ordentlich machen. Manchmal war ich dem Aufgeben jedoch schon sehr nahe. Neue Stege wurden gebogen und eingeschweißt. Die Türsäulen, Träger, Bodenplatte, das Rücklichtgehäuse und noch viele kleinere Rostlöcher wurden ausgeschweißt. Endlich waren dann im Sommer alle Schweißarbeiten beendet. Optisch hatte sich jedoch seit November 85 nicht viel getan. Von der vielen und mühsamen Arbeit konnte man fast nichts sehen. Irgendwie deprimierend! Doch immerhin, ich hatte Schweissen gelernt.

Ein neuer Abschnitt bringt neuen Mut. Die Teile wurden im Wageninneren verstaut oder notdürftig eingebaut. Dann hinauf auf den Anhänger und von Wien ging's wieder nach Tünnitz. Dort wurden die Bremsleitungen erneuert und ein neues Handbremsseil eingebaut. Die Karosserie wurde unten sandgestrahlt und mit Rostschutz grundiert. Und dann ging's an die Beulen .....

Der milde Winter 87/88 gestattete es auch über Weihnachten im Freien zu arbeiten. Im Februar erstrahlte der Wagen dann in glänzendem "Federweiss", gespritzt von einem Freund der in Tünnitz eine Kfz-Werkstätte, und auch eine Spritzkabine besitzt.



Im April ist es dann soweit.



Alles bis auf den Motor ist fertig. Im Innenraum wurden die Türverkleidungen neu gemacht, die Sitzbänke überzogen, Teppiche wurden verlegt und der Himmel erstrahlte wieder in weissem Samt.

Im Mai war es dann endlich

so weit, Überprüfung und Pickerl in der Mercedes-Werkstatt Sankt Pölten, nachdem vorne neue Bremsbacken eingebaut wurden und die Bremsschläuche und noch vieles mehr erneuert wurde. Der Motor zeigte sich jedoch in nicht mehr allzu gutem Zustand. Die Kompressionswerte betrugen: 28-40-23-46 % Druckverlust nach 445.500 Kilometern. Er rauchte, aber mit Zudrücken beider Augen bekam ich dann doch das Pickerl und einer ersten Ausfahrt stand nichts mehr im Wege.

Im Oktober 89 wurde dann auch noch der Motor generalüberholt bei Kilometerstand 465.000.



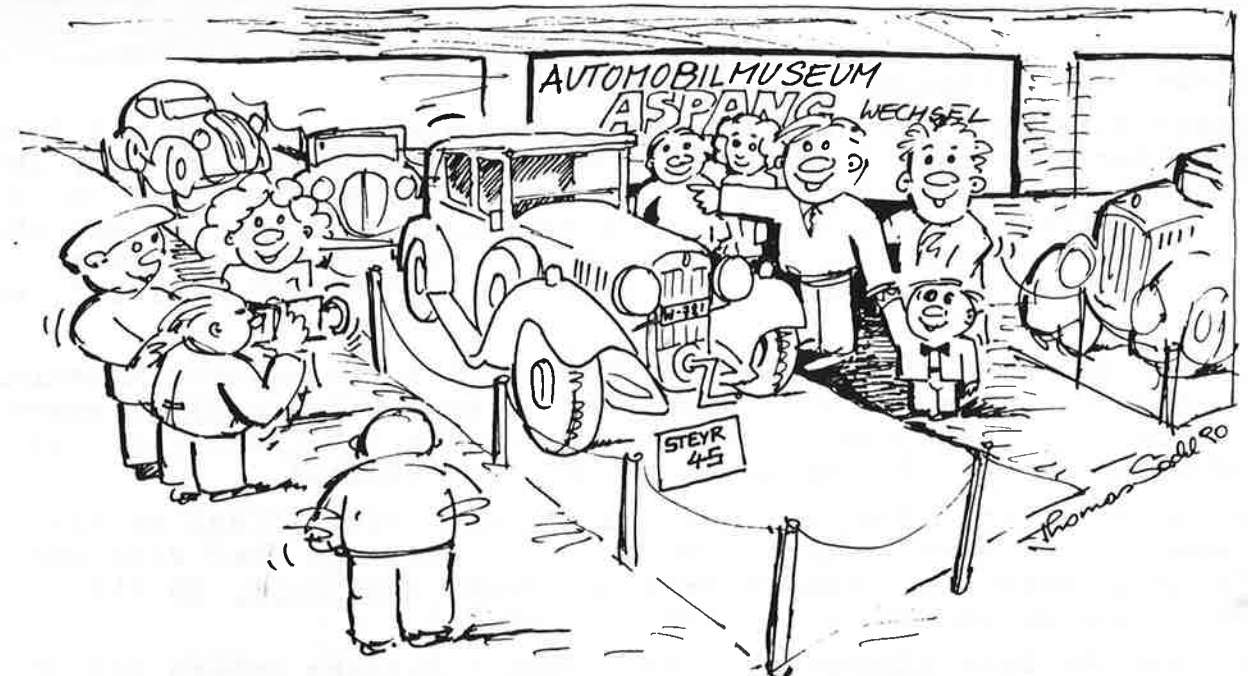
Heute fahre ich mit meinem 180er immer noch von A nach B und gebrauche ihn als Alltagsfahrzeug. Nur ist es heute das Fahren, das unheimlich viel Spaß macht und nicht mehr allein das Ankommen. Es ist immer wieder ein Erlebnis und ich hoffe, daß das noch lange so bleiben wird - das heißt: ich bin überzeugt davon!

Denn: "NUR EIN MERCEDES IST EIN MERCEDES".

## S T E R N - Z E I C H E N - R Ü C K B L I C K

Sonntag, 20. Mai 1990. Um 8.30 Uhr hatten sich 10 Oldies zu unserer 1. Ausfahrt auf dem Parkplatz der SCS eingefunden. Die Tatsache, daß viele Oldtimerfreunde das Automobilmuseum Aspang bereits kennen und das wechselhafte Wetter dürfte einige Mitglieder, die ihr Kommen zugesagt hatten, von der Teilnahme abgehalten haben und so setzte sich die Kolonne in Richtung Aspang in Bewegung. Gerhard Pippensteiner (hellgrüner 280 CE), mittlerweile zu unserem MAZ-Meister avanciert, hielt die gemütliche Fahrt auf Video fest. (Ein Zusammenschnitt unserer Veranstaltungen wird bei der Weihnachtsfeier, am 14. 12. gezeigt). Nach der Besichtigung des wirklich gut bestückten Museums fand die Veranstaltung bei einem Mittagessen im "Goldenen Hirschen" ihr Ende.

H.D.





## Oldtimer Messe Tulln 1990

Am 9. Juni, pünktlich um 8.00 Uhr öffneten sich die Pforten des Tullner Messegeländes zur größten Oldtimerveranstaltung in Österreich, organisiert vom OSCT (Oldtimer- u. Sportwagenclub Tullnerfeld). Fünf Messehallen voll Oldtimerei (Fahrzeuge, Flohmarkt, Literatur, ...). Unser erster großer Auftritt in der Öffentlichkeit!

Vertreten mit einem 190 D Ponton, einer 200 D "Heckflosse", einem 300 SEL 6.3, einem 250 CE und dem Publikumsmagnet, einem 170 S wurde die Veranstaltung ein Riesenerfolg. So konnten wir zu den letzten beiden Clubabenden bereits einige neue Mitglieder begrüßen und auch die Presse wurde auf uns aufmerksam. Ein Artikel über unseren Verein, in der Oldtimerecke der Wiener Zeitung sorgte für reges Interesse an unseren Aktivitäten (siehe auch Seite 18).

Mitte Juni flatterte uns eine Einladung zum 1. Oldtimer-Korso auf den Kahlenberg in Haus. Kurzfristig konnten wir 10 Mitglieder mit Begleitung und insgesamt 12 Fahrzeuge zusammentrommeln, die sich am 8. Juli neben einigen MG-s, Alfas und anderen Oldtimern in Nußdorf versammelten. Anschließend an die Fahrt über die Höhenstraße, die das Seitenblicke-Team des ORF anführte, wurden einige Teilnehmer, darunter auch unser Herr Falzl, interviewt.

Nach dem kostenlosen Mittagessen fand die Preisverleihung für den schönsten Oldie statt. Die Jury, bestehend aus Prominenten wie Alexandra Hilverth, Peter Seisenbacher u. a., entschied sich für einen wirklich makellosen Triumph, den 2. Platz belegte aber doch ein Mercedes: der schwarze 170 S, Bj. 1950, von Herrn Falzl, das älteste Fahrzeug in unserem Verein.

H.D.

Liebe Clubkolleginnen und Kollegen!

Unser Mitglied, Herr Kellerer (Besitzer des einzigen /8 mit durchgehender vorderer Sitzbank im Club), brachte mir einige sehr interessante Motorzeitschriften und Testberichte, aus der Zeit um 1970. Unter anderem fand ich in einer dieser Zeitungen den diesmal abgedruckten Artikel von der "Entdeckung" des /8, mit getarnter Karosserie, erschienen in der Zeitschrift "MOT Auto-Kritik", vom 13. August 1966.

Da wir für's "Stern-Zeichen" immer derart interessantes Material benötigen, würde ich mich sehr freuen, wenn wir von Mitgliedern, die in Besitz solcher Dinge sind, diese zur Verfügung gestellt bekommen würden. Kopien davon reichen uns vollauf.

Außerdem - der Aufruf von unserem Kollegen Siegi Siegl an die Leser des "Stern-Zeichens 1/90", eigene Beiträge über sich und Ihr Auto oder zum Thema "ältere Mercedes" überhaupt, an die Redaktion zu senden, gilt nach wie vor !!!

Zahlreiche Beteiligungen für die nächste Ausgabe fehlen leider noch (d. h. es ist überhaupt noch nichts eingelangt), weshalb ich Euch bitte, Euch hinzusetzen und uns ein paar Zeilen zu schreiben. Schließlich soll das "Stern-Zeichen" eine Zeitung von Clubkollegen für Clubkollegen sein und nicht das Alleinwerk von nicht einmal einer Handvoll Zeitungsbastlern.

Für Eure tatkräftige Unterstützung - was unsere Clubzeitung betrifft, bedanke ich mich schon im voraus !!!

Bei dieser Gelegenheit möchte ich aber auch gleich bekanntgeben, daß ich nun endlich (von mehreren Seiten wurde danach bereits der Wunsch laut) eine Selbsthilfswerkstätte gefunden habe. Die Anlage ist in Besitz eines Vereines und kann gegen einen geringen jährlichen Mitgliedsbeitrag und eine ebenfalls nicht sehr hohe Stundengebühr benützt werden. Vorhanden sind Gruben- und Hebebühnenplätze, eine (spartanische) Lackierbox und auch ein Kran für Motorausbauten. Da ich derzeit noch über einen Pauschalbeitrag unseres Vereines in Verhandlung bin, möchte ich noch keine näheren Angaben machen, wer aber bereits dringende Arbeiten verrichten möchte und jetzt schon davon gebrauch machen will, möge sich bitte unter der im Impressum angegebenen Telefonnummer, zwischen 18.00 und 21.00 Uhr an mich wenden.

Auf Eure Zuschriften ans Vereinspostfach freut sich schon

Euer Schriftführer

Stefan Jurasovits



## Mercedes 1968

In der Neuheitenvorschau (Heft 11/66) haben wir vermutet, daß wohl zum Herbst 1967, also zur nächsten Frankfurter Automobilausstellung, mit einem neuen Mercedes 200/200 D/230 zu rechnen sei. Ende Juni hat nun der Sprecher des Daimler-Benz-Vorstandes, Dr. Zahn, bei der Bilanzbesprechung jedoch erklärt, daß Mercedes auf der IAA 1967 mit dem jetzigen Produktionsprogramm vertreten sein werde.

Mit einem diplomatischen Winkelzug der Art, daß zwar die Typenbezeichnungen, nicht unbedingt aber Form und Ausstattung gleich bleiben werden, ist bei dieser Formulierung eigentlich nicht zu rechnen, und der Markt drängt nicht zu der Änderung. Sicher ist jedoch, daß neue Typen im Versuch laufen. Wir haben in den vergangenen Monaten schon mehrfach Versuchswagen in der Umgebung von Stuttgart gesehen, konnten sie bisher aber noch nicht fotografieren, bis uns dieser Tage auf der Autobahn Stuttgart-München drei 200/230-Prototypen vor die Kamera liefen. Das Foto beweist, daß die neue Karosserie erwartungsgemäß dem 250/300 entspricht. Die aufgesetzten Heckflossen dienen natürlich nur zur Tarnung.

Zu Einzelheiten: Wahrscheinlichkeit und Augenschein deuten darauf hin, daß Innenraumlänge und -breite dem Mercedes 250/300 entsprechen werden, vordere Haube und Radstand werden für die Vierzylindermotoren kürzer sein. Vielleicht ist auch die Übernahme des 230-Sechszylindermotors vorgesehen, der ja auch unter der Haube des 190/200 Platz fand (durch seitliche Versetzung des Kühlers hinter der A-trappe). Es gäbe somit weiterhin einen kurzen Sechszylinder wie den 230, der die Nachfolge des seinerzeit wenig erfolgreichen, aber in vieler Beziehung idealen 219 angetreten hat und nicht fallengelassen werden sollte.

Mit einem kleineren Modell etwa in der Länge des früheren 180/190 (4,50 Meter) ist weiterhin nicht zu rechnen; der neue 200/200 D/230 wird ca. 4,75 Meter lang sein, 15 cm kürzer als der 250/300. Es gab Prototypen eines kleinen Mercedes (mod. 7/64), aber inzwischen macht die Zusammenarbeit Volkswagen/Audi/Mercedes eine solche innere Konkurrenz nicht ratsam. An sonstigen Einzelheiten zeigt das Foto, daß der neue Typ vielleicht 14 Zoll- statt 13 Zoll-Räder haben wird. Tankstutzen am Heck nicht mehr hinter dem Kennzeichen, sondern in einer separaten Klappe rechts daneben, Heckleuchtenanordnung wie beim 250/300, vermutlich runde Scheinwerfer und darunter eine eckige Kombination von Blink- und Nebellampen ähnlich wie jetzt beim 200/200 D/230.

Neben dem 230-Sechszylinder in der kurzen Karosserie ist auch ein Sechszylinder-Diesel denkbar. Wir wurden kürzlich auf der Autobahn in der Nähe von Stuttgart von einem unwahrscheinlich schnellen Mercedes mit Karosserie und Bezeichnung des 190 D überholt. Er lief in der Ebene zwischen 145 und 150 km/h.

Jedenfalls soll 1967 kein Mercedes-Modellwechseljahr werden - aber entgegen den Mercedes-Verlautbarungen und eigentlich auch den Wahrscheinlichkeiten hat Ernst Hornickel, der seine Worte nicht aus dem Ärmel zu schütteln pflegt, in der Sport-Illustrierten einen ganz neuen Mercedes angekündigt:

„Heute hat Dr. Scherenberg schon eine Neukonstruktion auf dem Prüfstand, die die Aera Nallinger endgültig ablösen wird und in einer Karosserie erscheinen soll, bei deren Erwähnung diejenigen, die sie sehen durften, mit den Augen rollten und mit der Zunge schnalzten. Auf alle Fälle wird der Sommer 67 nicht nur eine Sternschnuppe, sondern einen durch und durch neuen Mercedesstern auf die Erde fallen lassen; und er wird das sein, was nicht nur die Redaktionsvolontäre einen Knüller nennen.“  
Vielleicht stimmt's, aber bestimmt nicht so bald.





## Oldtimer- Ecke

Von Hannes G.  
Unterberger

### „Freunde Älterer Mercedes“

Endlich hat auch die älteste noch bestehende Automobilmarke ihren Oldtimer-Verein (Bisher gab es lediglich eine Interessengemeinschaft für den 190 SL): Seit Jänner 1990 sind die „Freunde Älterer Mercedes“ jetzt aktiv. Die Zielsetzung des eingetragenen Vereines ist es, Liebhaber aller Mercedes-Modelle bis zum Baujahr 1976 zusammenzuschließen. Die Baujahrs-grenze deutet zwar nicht auf einen reinen Oldtimer-Klub hin, doch die Mehrzahl der betreuten Fahrzeuge fällt unter den Terminus „Youngtimer“.

Das wichtigste Anliegen des Vereines sind die Pflege und Erhaltung der Mercedes-Modelle bis Baujahr 1976 durch Erfahrungsaustausch, erleichterte, sowie verbilligte Ersatzteilbeschaffung. Es stehen erfahrene Klubmitglieder Hilfesuchenden gerne mit Rat und Tat zur Verfügung.

Die Klubzeitung erscheint vierteljährlich und bietet viele technische Informationen sowie die Möglichkeit, Teile anzubieten oder zu suchen.

Jeden ersten Freitag im Monat ab 19 Uhr finden die Klubabende im Restaurant Ulm, 2385 Breitenfurt-West, Hauptstraße 25-27, statt. Neben den üblichen „Benzingsprachen“ sind Film- und Diavorführungen geplant.

Die Termine für die nächsten Klubabende sind der 6. Juli, der 3. August, der 7. September, der 5. Oktober und der 9. November 1990.

Am 23. September 1990 steigt eine große Klubausfahrt, die nach Mariazell führt.

Neben einem Besuch der Wallfahrtskirche steht eine Fahrt mit der Mariazeller Bahn im Gebirgsabschnitt zwischen Mariazell und Laubenbachmühle auf dem Programm.

Weiters ist eine Fahrt mit der Museumsstraßenbahn Mariazell-Erlaufsee geplant. Auf dieser nur an bestimmten Tagen befahrenen Schmalspurstrecke kommt die älteste betriebsfähige Dampftramwaylok der Welt zum Einsatz.

Treffpunkt für die Ausfahrt ist der Vorplatz des Bahnhofes Penzing, 1140 Wien, Cumberlandstraße. Abfahrt ist um 8.30 Uhr.

Der Termin der Veranstaltung kann sich noch verschieben, da sich die Veranstalter nach den noch nicht feststehenden Betriebstagen der Museumstramway richten wollen.

Als Jahresabschluß findet am Freitag, dem 14. Dezember 1990, die Weihnachtsfeier im Klublokal statt.

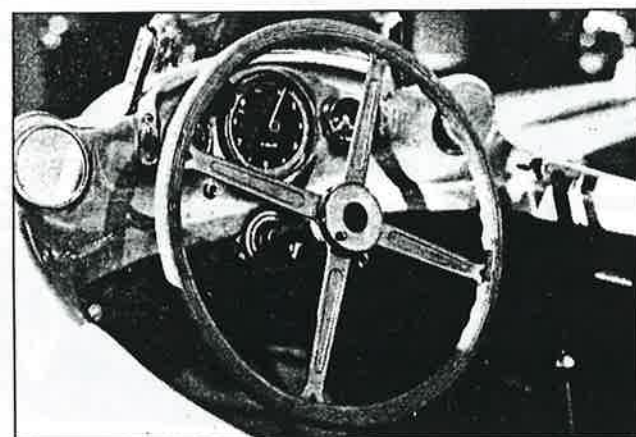
Mitgliedsbeitrag beim Verein „Freunde Älterer Mercedes“ ist keineswegs dem Prestige und den Ersatzteilpreisen der Marke angeglichen: Die 300 Schilling, die jährlich eingehoben werden, dienen der Abdeckung sämtlicher durch den Vereinsbetrieb entstehenden Spenden.

Die „Freunde Älterer Mercedes“ stehen Interessierten gerne zur Verfügung: telefonisch unter 0 22 2/62 58 894 oder 86 27 275 bzw. schriftlich durch das Klubpostfach: Postfach 60, 2380 Perchtoldsdorf.

### ERSTES PRESSEECHO!

Am Mittwoch den 27. Juni 1990, kurz nach der Tullner Oldtimer-messe, erschien der auf dieser Seite wiedergegebene, sehr positive Artikel über unseren Club in der „WIENER ZEITUNG“.

Wir haben uns über die kostenlose Werbung sehr gefreut und danken vor allem dem „Schreiber“ dafür, daß er sich für die Vorstellung unseres Clubs, noch dazu ohne unser Wissen, entschieden hat!!! S.J.



An diesem Lenkrad des Mercedes 300 SLR „kurbelte“ Stirling Moss. Ein wunderschöner „S-Klasse“-Mercedes, wie er von den Freunden älterer Mercedes gepflegt wird  
Fotos: Unterberger



## STERN - ZEICHEN - KLEINANZEIGENECKE

### K.F.Z. - VERKAUF

180 D, Bj. 1957, weinrot, guter Zustand verkauft: Johann Lausenhammer, 2384 Breitenfurt, Hochrotherdstraße 13, Tel.: 02239/4124 nur ab 20.00 Uhr.

190 b, Bj. 1960, schwarz (lackierungsbedürftig), teilrestauriert, neu verchromte Stoßstangen, Achsschenkel, neue Bremsen, kein Rost, VB: 8S 28.000,--. Fa. Schmid, Beckmannsgasse 13, 1140 Wien, Tel.: 894 33 52, 7.00 - 8.00 Uhr.

180 D Kombi, Bj. 1957, unrestauriert, gegen Gebot, 250 SE, Bj. 1967, sehr guter Zustand, Zweitwagen, garagegepflegt, gegen Gebot. Dr. Gerhard Ofner, Tel.: 02772/3878 od. 45 01 086.

### K.F.Z. - GESUCH

220 D bzw. 240 D Flachkühler(!), mit Schaltgetriebe in 1A-Zustand, evtl. mit Leder sucht: Friedrich Steiner, Schwarzspanierstraße 15, 1090 Wien, Tel.: 42 66 45.

### TEILE - VERKAUF

Div. Motore und Motorteile für 200 D, W110, sowie 220 D/240 D, W115 günstig abzugeben. Alle Teile für 230 E/Bj. 81 Automatik, Servo, Schiebedach, Kopfstützen hinten. Rückwärtige Sitzbank für W116, blau Velour mit Kopfstützen abzugeben. Norbert Kirchhof, Tel.: 02230/8368.

Gebe Motor für 280 SE, W116 (auch für 280 E, /8), Transistorzündung defekt, sowie neuen, noch zerlegten Motor für 190 D Ponton, 50 PS um 8S 13.000,--. Zusammenbau möglich. Siegfried Siegl, Tel.: 02747/2561, 16.30 - 17.00 Uhr und von 20.00 - 22.00 Uhr.

### TEILE - GESUCH

Grün getönte Heckscheibe für /8, nur mit fein verdrahteter Heckscheibenheizung sucht: Peter Brunnmayr, Tel.: 02236/25 964.

Scheinwerferglas, Bosch H4, für /8, sucht wegen Steinschlags: Stefan Jurasovits, Tel.: 06 27 275.

Heckflossenleder, Farbe und Zustand egal, jedoch komplett sowie el. Fensterheber für W111 sucht: Siegfried Siegl, Tel.: 02747/2561, 16.30 - 17.00 Uhr und 20.00 - 22.00 Uhr.

### LITERATUR - GESUCH

Bücher, Kataloge, Prospekte für Mercedes und „Horch“ gesucht (alles anbieten!): Norbert Kirchhof, Tel.: 02230/8368.

### SONSTIGES

Steht Ihr Oldtimer längere Zeit in feuchter Umgebung? Feuchtigkeit- und Schimmelschutz für Ihren Innenraum, sogenannte „Trockenmittel - Silica gel“ in kleinen Papiersäckchen. Bedarf für einen PKW ca. 30 Stück - 1 Garnitur = 30 Stück à 8S 200,--. Interessenten wenden sich bitte an: Siegfried Siegl, Tel.: 02747/2561, 16.30 - 17.00 Uhr und 20.00 - 22.00 Uhr.

Sammle alles über schienengebundene Verkehrsmittel wie Eisenbahn, Tram- und O-Bus! Sollten Sie in Besitz von Ansichtskarten, Fahrplänen, Fotos oder ähnlichem Material sein und dies nicht mehr benötigen, bitte ich Sie mir dieses zum Clubabend mitzubringen oder telefonisch anzubieten (auch Einzelstücke, egal ob alt oder neu): Stefan Jurasovits, Tel.: 86 27 275, abends.

### FIRMENRABATTE!

Auskünfte über Rabatte von Firmen, die den Mitgliedern der „Freunde Älterer Mercedes“ gewährt werden, erhalten Sie bei allen Clubabenden oder telefonisch bei den Herren Hannes Dominkovits, Stefan Jurasovits und Manfred Schmid (siehe Impressum).

Unser ganz besonderer Dank gilt der Fa. MERCEDES BENZ WIESENTHAL UND CO, in Wien 10, die auch diesmal wieder, sehr rasch, aber vor allem KOSTENLOS das aktuelle „STERN-ZEICHEN“ vervielfältigte !!!