

GUTSCHEIN über S 200,-

für den Kauf eines Goldschmuckstückes

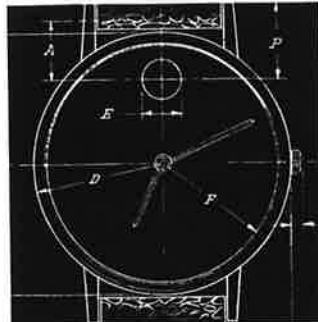
(pro Schmuckstück
ein Gutschein)

Die Leere. Die Funktion.

Das Wesentliche.

Im Jahre 1919 gründet Walter Gropius die Hochschule für Gestaltung. Das Bauhaus. Ihm schließen sich u. a. Paul Klee und Mies van der Rohe an. Ziel ist es, die Trennung von Handwerker und Künstler zu überwinden. Auch und gerade bei Gegenständen des täglichen Lebens. So entstehen im Bauhaus Stühle, Kaffeekannen, Vasen und vieles mehr. Alles wird funktional gestaltet und auf das Wesentliche reduziert.

Das Jahr 1947. Der Designer Nathan George Horwitt, ein Verehrer der Bauhauskunst, entwirft ein Zifferblatt, das in die Geschichte eingehen wird. Ohne Schnörkel und unnötige Elemente reduziert Horwitt sein Design auf das Wesentliche. Ende der fünfziger



Jahre wird dieses Zifferblatt in das Museum Of Modern Art in New York aufgenommen. Und schon wenig später schlägt die Geburtsstunde der „Movado Museum Uhr“, die Horwitt durch sein ausgewogenes Zifferblatt-Design wesentlich geprägt hat.

Die Movado Saphir Museum ist eine futuristisch anmutende Interpretation des legendären Zifferblatt-Designs.

Aber auch aus technologischer Sicht ist die Movado Saphir Museum eine Weiterentwicklung. Sie ist in bester Schweizer Präzision gearbeitet und nicht nur wasserdicht, sondern auch extrem flach. Ihr dunkles Saphirglas ist fast unzerkratztbar und mit dem Gehäuse untrennbar verbunden. Nur deshalb scheint der plastische, goldene Kreis zu schweben.

Die Movado Saphir Museum. Einzigartig in Design und Technologie.

MOVADO.
The Museum.Watch.

Für



**Clubmitglieder
Sonderkonditionen**

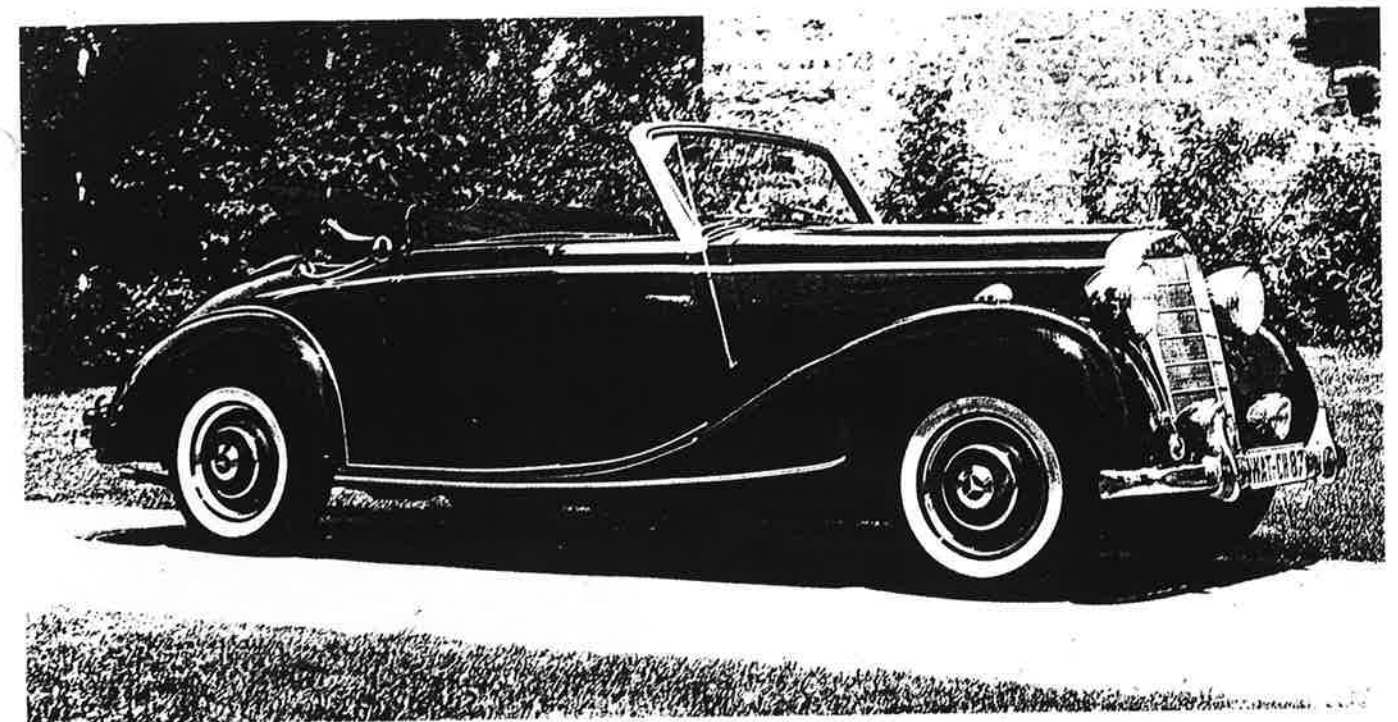
JANECKA JUWELEN · UHREN · POKALE

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



Die schwarze
Movado Saphir
Museum mit
dem nahezu
unzerkratzen
Saphirglas.
S 9.900,-

*Das
Herz-Fühlen*



Clubzeitung 3/90

**„Freunde älterer Mercedes“
eingetragener Verein**

Aus Estland erreichte uns folgende Bitte für ein Inserat. Herr Aare Pällin bietet folgende Fahrzeuge zum Verkauf an:

Mercedes-Benz 230 Bj. 1937 (schwarz) Preis: DM 49.000,--
Mercedes-Benz 170 B Cabrio

Bj. 1937 (schwarz)

Preis: DM 45.000,--

Die Autos befinden sich in gutem Zustand und wurden auch mehrmals für Spielfilme verwendet.

Für den Verkaufsabschluß kämen die BRD oder Estland in Frage.

Anfragen an: AARE PÄLLIN

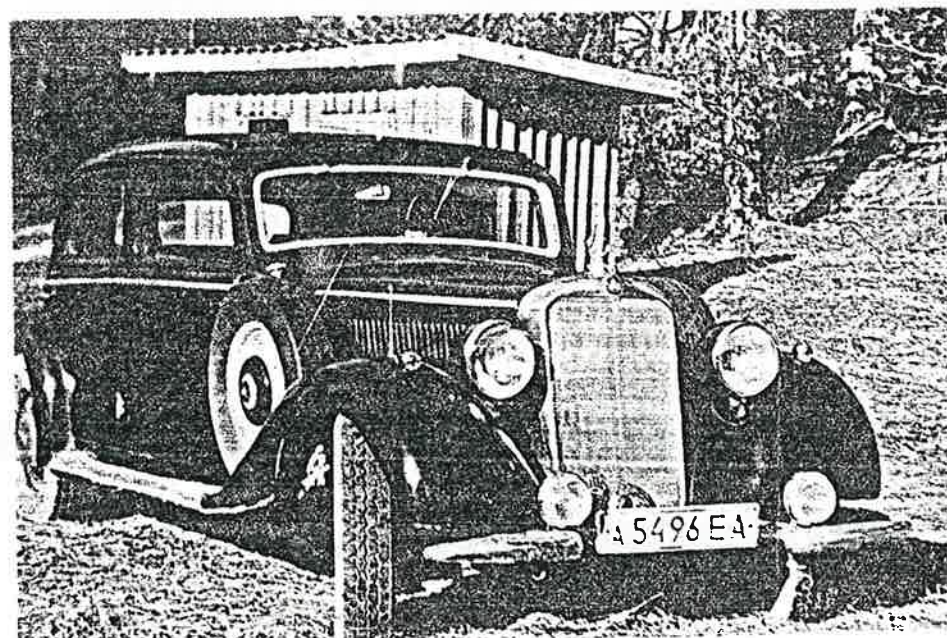
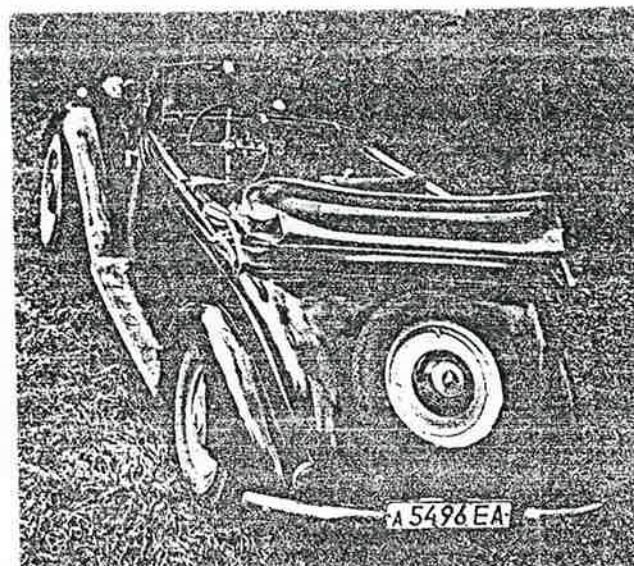
202 913 Olustvere, Viljandimaa

ESTONIA









Haben Sie Probleme mit Ihrem Mercedes-Benz Oldtimer ???
Wir helfen Ihnen !!!

KFZ - Fachwerkstätte Otto LANG
Wienerstraße 1b
3004 RIEDERBERG

Zwecks Terminvereinbarung rufen Sie uns bitte von 8-16 Uhr an.
Unsere Tel.Nr. : 02271/2203
Ebenso können wir für Sie die jährliche § 57b Überprüfung durchführen.



Impressum:

Hannes DOMINKOVITS Favoritenstr. 123 1100 Wien Tel.: 602 78 00 oder 92 87 322	Vereinsobmann 	Ansprechpartner für: Vereinsorganisation Mitgliederbetreuung Öffentlichkeitsarbeit Clubzeitung
Norbert KIRCHHOF Katharinenhofstr. 2 2431 Klein Neusiedl Tel.: 02230/83 68	Obmannstellvertreter 	Ansprechpartner für: Reparatur und Ersatzteilbeschaffung, Service und Restauration
Stefan JURASOVITS Rembrandtgasse 69 2380 Perchtoldsdorf Tel.: 86 27 275	I. Schriftführer 	Ansprechpartner für: Vereinskoordination Öffentlichkeitsarbeit Clubzeitung
Alexander HÖCHST Zsigmondyg. 3/2/5 1110 Wien Tel.: 58801/4933	II. Schriftführer 	Ansprechpartner für: Clubzeitung Inserate Technische Literatur
Manfred SCHMID Beckmanngasse 13/10 1140 Wien Tel.: 894 33 52	Kassier 	Ansprechpartner für: Mitgliedsbeiträge Ersatzteilbeschaffung Reparatur und Restauration
Ing. Peter SPECHT Beethovenstr. 7 1238 Wien-Rodaun Tel.: 88 84 93	Kassierstellvertreter 	Ansprechpartner für: Clubfinanzen Clubarchiv Vereinskoordination
Siegfried SIEGL Hauptstr. 59 3200 Ebersdorf Tel.: 02747/2561	Rechnungsprüfer 	Ansprechpartner für: Ersatzteilbeschaffung Technische Fragen Literatur und Clubzeitung
Monika STAHL Rothneusiedlerstr. 8 2332 Hennersdorf	Rechnungsprüferstv. 	Ansprechpartner für: Clubfinanzen



FREUNDE ÄLTERER MERCEDES eingetragener Verein

Am 26. Jänner 1990 wurde dieser Oldtimerverein als Interessensgemeinschaft für Liebhaber der ältesten, noch bestehenden, Automobilmarke der Welt gegründet. "Die Zielsetzung des Vereins besteht darin, die Besitzer von erhaltungswürdigen Mercedesmodellen bis einschließlich Baujahr 1976 zusammenzuführen." Die wichtigsten Anliegen sind Pflege und Erhaltung der Fahrzeuge, sowie Erfahrungsaustausch und Beschaffung verbilligter Ersatzteile. Erfahrene Clubmitglieder stehen den Hilfesuchenden gerne mit

Rat und Tat zur Verfügung. Die Clubzeitung "Stern-Zeichen" erscheint vierteljährlich und bietet neben technischen Informationen und Tätigkeitsberichten auch die Möglichkeit über Inserate Ersatzteile und Fahrzeuge anzubieten oder zu suchen. Zu den gemeinsamen Aktivitäten zählen Ausfahrten, ein Jahrestreffen, Teilnahme bei Oldtimer-messen und Clubabende. Diese finden jeden

1. Freitag im Monat
ab 19.00 Uhr im

Restaurant ULM
A-2385 Breitenfurt-West
Hauptstr. 25 (Tel.: 02239/2249)
statt.

Neben den üblichen Benzin- und Dieselgesprächen sind auch themenbezogene Film- und Diavorführungen geplant. Auf dem Postweg sind wir unter folgender Adresse erreichbar:

Freunde älterer Mercedes
Postfach 60
A-2380 Perchtoldsdorf

ERLAUFSEE - ABENTEUER

9 Freunde älterer Mercedes versammelten sich am 23.9.1990 vormittags auf dem Parkplatz des Penzinger Bahnhofs (ÖBB Anschlußstelle der Fa. "Klassische Automobile" M. Schmid) bei - wie erwartet - sehr schlechten Wetterverhältnissen, um gemeinsam über die Bundesstraße 1 Richtung Westen die Herbstausfahrt nach Mariazell in Angriff zu nehmen. Nach den üblichen Startverzögerungen ("Wir sind erst neun, von den anderen 31 Clubmitgliedern wird doch noch wer kommen?") bewegte sich die Sternkolonne nach Wilhelmsburg, wo noch ein lokaler 3.5er (silbermetallic, defekte Servolenkung) aufgegriffen wurde und der Gallonenvorrat zweier Gasguzzler ergänzt werden mußte.

"Kaum kummst in de Berg, wird's schiach"! Gemäß dieser uralten Bauernregel gings durchs sonst recht schöne Traisental. In Türnitz wurden unser Clubkari-katurist Thomas Säckl und Copilot verkehrsbehindernd aufgegriffen. Dieses Team übernahm jedoch mit einem weißen 180 D sofort die Führung in der "Bergwertung" über den Anna-

und Josefsberg. Der neue Ausbau der Serpentinestrecke ließ die Motoren unserer betagten Fahrzeuge angenehm schnurren. Die Grenze zur grünen Steiermark passierten die Mercedes schon ohne den begleitenden Regen. In St. Sebastian, einem Vorort von Mariazell, fand man den notwendigen, großzügigen, Parkraum gleich gegenüber dem Bahnhof der Schmalspurbahn. Im Hotel KRONE wurde ausgiebig gespeist, und anschließend bewegten sich die mehr oder weniger Gesättigten in Richtung Dampf-Tramway, die am Bahnhof rangierend auf den Besucheransturm am letzten Betriebstag in diesem Jahr wartete. Der Clubkassier feilschte mit dem stil-echt gekleideten Kondukteur um einen günstigeren Gruppentarif und somit stand der, für alle unvergeßlichen Fahrt, mit dem kleinen dampfenden und pfau-chenden Ungetüm nichts mehr im Wege. Die 20-minütige Reise zum Erlaufsee wurde vom Clubfoto-graf Stefan laufend (im wahrsten Sinne des Wortes) dokumentiert. Das Triebfahrzeug kam nach dem Verlassen des Zuges noch auf dem "Gruppenbild mit Lok", unter dem Motto: Lauter Oldtimer, zu Ehren. Der Erlaufsee, inmitten der Berge, von Sonnenstrahlen scheu

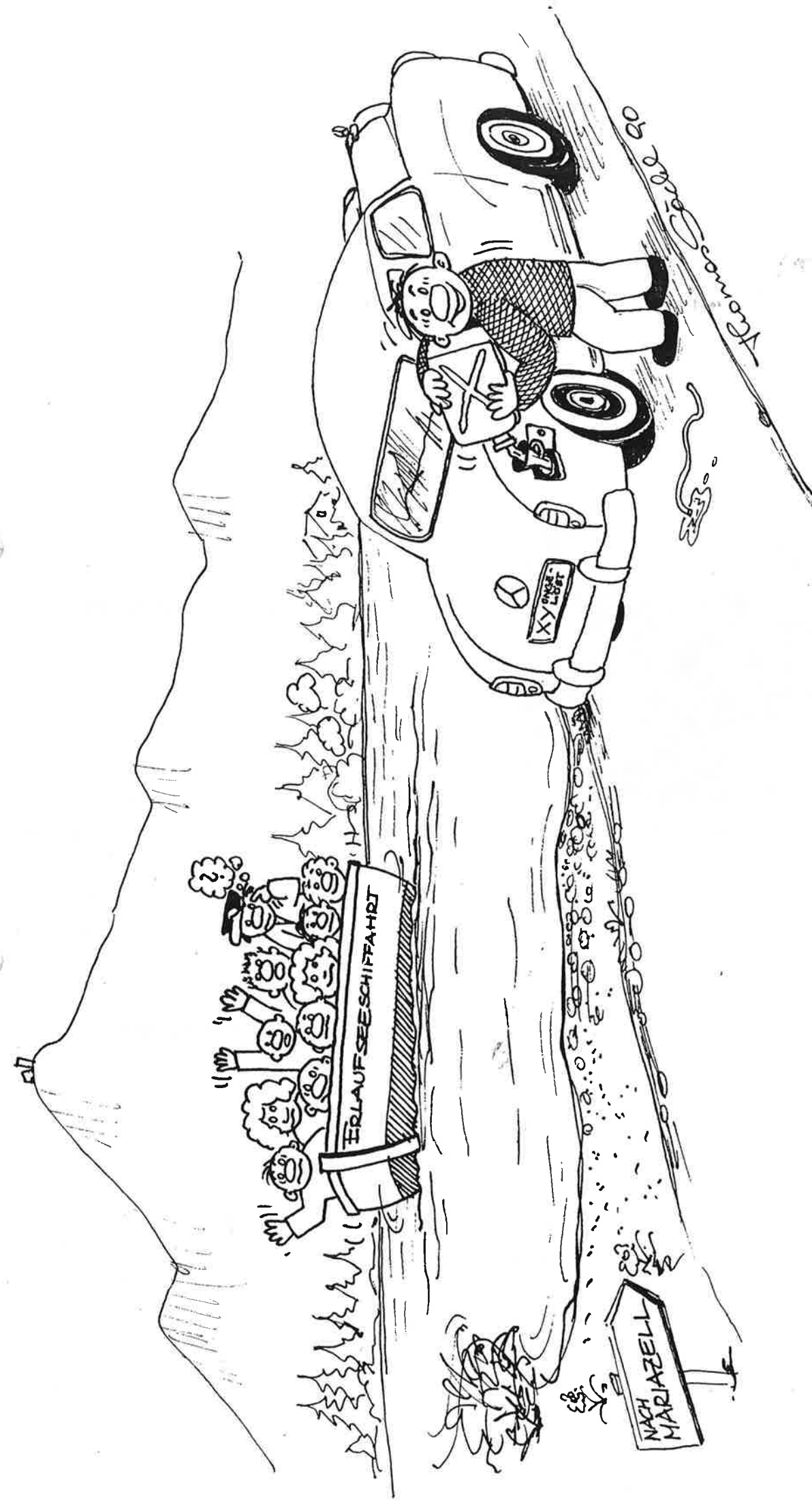
beleuchtet, lud zu einer ereignisreichen Bootsfahrt ein. Der Ausflug am See, in einem ehemaligen Minensuchboot des 2. Weltkrieges, bot ein wunderschönes Panorama der umliegenden Bergwelt. Die Eindrücke wurden durch den Bootsführer, bei abgestellter Maschine, dokumentiert. Justamend an der tiefsten Stelle des Gebirgsees, die eigentlich der Wendepunkt der Fahrt sein sollte, weigerte sich der Schiffsdiesel, auf die Startbefehle zu reagieren. Die Fahrgäste wurden gebeten, das anscheinend sehr niedrige Treibstoffniveau durch Gewichtsverlagerung zu verändern. Der Motor spuckte einmal kurz, als wollte er sagen: "Heit tua i eich nix mehr" und stand nun endgültig still.

"Zwanzig auf der Wasserwüste eingeschlossene Freunde älterer Mercedes in Seenot" - sahen die Bootsgäste schon als Schlagzeile in der morgigen Boulevardpresse stehen. Doch Robert Bosch sei Lob und Dank, die Bordsirene funktionierte noch, und das Signal wurde vom Schwesterschiff am Kai gehört, welches sogleich zu Hilfe eilte, den streikenden Kahn in Schlepp nahm und mitsamt den feixenden Fahrgästen ans Ufer brachte. Die Dampfboi war schon

fast beim Abfahren, doch der "Schurli vom Dienst" rettete die Situation ("Felix, renn und sog eana, se so in no auf meine Forgest woarten!") bravourös. Auf diesen Schreck hinauf wurde im Zug gleich ein originaler mariazeller Schluck herumgereicht (ob Mariazeller Jagasaftl oder Mariazeller Magenlikör bitter ließ sich später nicht mehr eruieren). Am Parkplatz wurden noch die üblichen Erinnerungsfotos geschossen und 2 besonders Eilige verließen uns verfrüht. Der Rest fuhr gemeinsam über das Gscheid, die Kalte Kuchl und Auf dem Hals zur "Waxeneck-Hütte" bei Piesting, wo die Herbstausfahrt bei Fleischbrotten, Mehlspeisen und anregenden Getränken ihren Ausklang fand.

Der Schreiber dieses Berichtes kam gerade noch von dort, wo zu später Stunde keine Tankstelle mehr den Sternendurst befriedigen will, die restlichen 50 Kilometer mit dem letzten Tropfen Super (verbleit) nach Hause. (Resümee: keine Ausfahrt mehr ohne vollen Reservekani-ster!).

s.s.



SO SEHEN PREISTRÄGER AUS !

Unser Clubmitglied Herr Hans Faltl errang bei der Höhenstraßenbergwertung am 8. Juli 1990 den hervorragenden 2. Platz. Das Preisträgerfahrzeug ein 170 S Bj. 1950 (schwarz) W 136 ist auch derzeit das älteste Fahrzeug in unserem Verein. Wir alle gratulieren recht herzlich.



IN EIGENER SACHE!

Achtung unser Verreinsobmann Hr. Hannes DOMINKOVITS hat eine neue Telefonnummer: 602 78 00.

Wir suchen für die Oldtimermesse am 8. und 9. Juni 1991 bestgepflegte Fahrzeuge um unseren Verein entsprechend zu vertreten.

Ebenso wären wir froh, wenn auch von unseren Clubmitgliedern Beiträge für unser "Stern-Zeichen" zahlreich einlangen würden.

!! ACHTUNG !!

Unsere

JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG

findet am

Freitag, den 25. Jänner 1991

um 19.00 Uhr im Clublokal
Gasthof ULM in Breitenfurt
statt.
Wir bitten die werten Clubmitglieder um zahlreiches Erscheinen.

Der Vorstand

MERCEDES 170 V

1. Teil:

Revolution bei Daimler Benz in der Mittelklasse: ein preisgünstiger Vierzylinder - der Typ 170 V! In seinem äußeren Erscheinungsbild war der 1936 auf der Berliner Automobilausstellung präsentierte Mercedes Benz 170 V ein ganz "normales" Auto. Die Linienführung entsprach dem Zeitgeschmack, orientierte sich nicht am amerikanischen Geschnörkel und entsprach in vielen Punkten althergebrachter Daimlertradition.

Der neue Vierzylinder sollte kein Luxuswagen sein, sondern ein anspruchsloses Auto mit guten Fahreigenschaften, sparsamer Maschine und ausreichend Platz für vier Personen mit Gepäck.

Die Karosserie sah dem Vorgänger ähnlich. Der verlängerte Radstand ergab jedoch eine schlankere Linie. Solche Grundzüge machten dieses Modell zum meistverkauften Personenwagen der Daimler - Benz AG vor dem 2. Weltkrieg. Die Einführung der Schwingachsen hatte für den Fahrzeugrahmen eine erhöhte Verwindungsbeanspruchung mit sich gebracht. Den

bisher üblichen Leiterraahmen hätte man verstärken und damit schwerer machen müssen, um diese Aufgabe zufriedenstellend zu lösen, entschied man sich daher für eine neue Chassis-Bauform mit X-förmig angeordneten Ovalrohren. Diese Konstruktion bewährte sich außerordentlich gut.

Der vierzylinder Reihenmotor war anspruchslos. Er hatte stehende Ventile, einen recht einfachen Steigstromvergaser mit Fallbenzinzufuhr, ein 33 Liter fassender Tank befand sich vorne an der Spritzwand im Motorraum (zum Tanken war die Motorhaube zu öffnen) Ein Vierganggetriebe, dessen 3. und 4. Gang synchronisiert war ergänzte die Ausstattung.

Ein Vollsynchrongetriebe wurde erst 1940 eingebaut (also in jene Exemplare, die Hitler der Wehrmacht zu Verfügung stellte).

Die Käufer der Nachkriegswagen mußten diesen Luxus nicht mehr missen. Als der 170 V 1936 in Berlin präsentiert wurde, gab es praktisch keine Lieferzeit, denn die Produktion lief zu dieser Zeit schon einige Monate. Diese Wagen hatten jedoch noch einen etwas kleineren Motor.

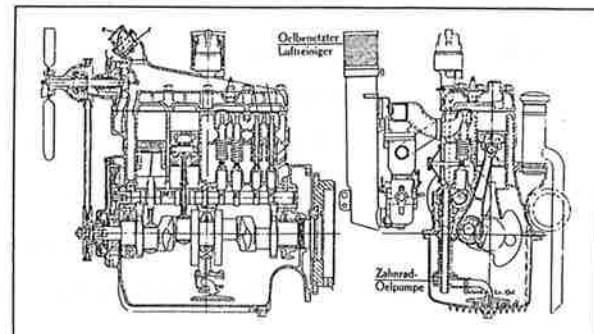
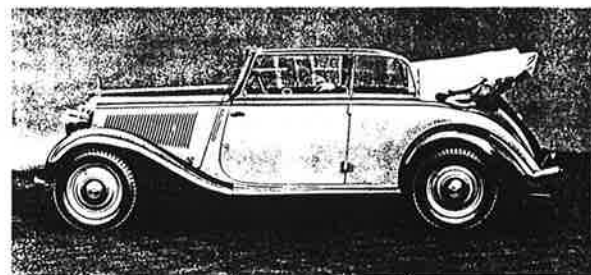
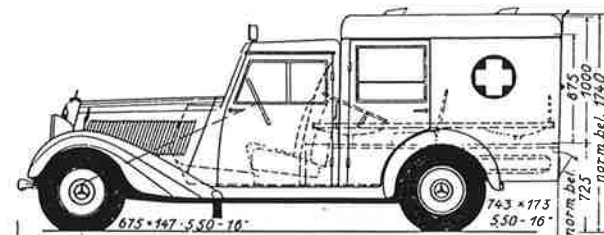
In jeder Hinsicht war der 170 V

komfortabel. Besonders die Fondpassagiere konnten sich in einem ungewohnt üppigen Raum wohlfühlen. Somit hatte der Nachfolger des 170 Sechszylinder durch den erweiterten Radstand größere Beinfreiheit und damit Fußraum. Breite Türen beim Zweitürer boten genug Platz für einen bequemen Einstieg nach hinten, wengleich der Viertürer im Verkauf beliebter war. Das Angebot an Karosserievarianten war außerordentlich vielfältig:

- zwei- oder viertürige viersitzige Limousine
- viertürige Cabriolimousine
- zweitüriger viersitziger Tourer (ab 1939 auch viertürig)
- zweisitziger Roadster mit "Schwiegermattersitz"
- vierfenstriges Cabriolet B (ab 1937 Cabriolet A)
- Sonderaufbauten wie Kübelwagen, Kraftdroschken mit Trennscheibe sowie Polizeifahrzeuge.

Der Motor leistete 38 PS bei 3400 Umdrehungen pro Minute und hatte ein Verdichtungsverhältnis von 6:1. Damit erreichte das Fahrzeug, je nach Aufbau eine Spitzengeschwindigkeit von 108 bis 112 km/h - für

damals beachtlich - Der Durchschnittsverbrauch lag zwischen 11 und 12 Liter auf 100 Kilometer. Ab 1939 wurde das Tankvolumen auf 43 Liter vergrößert.



GROSSVATERS STERNE

An meinem Mercedes-Spleen ist eigentlich mein Großvater "schuld": er hatte seit den Fünfzigerjahren von jeder S-Klasse ein Modell besessen, also vom Ponton 220 S über 220 SE W 111, 250 SE W 108 bis zum 280 SE W 116. Diese Limousinen hatten mir schon immer besser gefallen als die Autos meines Vaters, der beim Neuwagenkauf stets die Marke wechselte.

Als mein Großvater 1985 verstarb, erbte ich seinen letzten Wagen, den oben erwähnten 280 SE; das Auto war zu diesem Zeitpunkt 9 Jahre alt und hatte nur 22.000 km auf dem Buckel - so etwas gibt man nicht her, oder?

Da mir Autos schon immer besser gefielen, je älter sie waren, wurde bald die Idee geboren, die "Modellgalerie" meines Großvaters im Nachhinein zu komplettieren. Nach einem kurzen Seitensprung mit einer Renault Caravelle - zwar kein Mercedes, aber immerhin ein Cabrio - konzentrierte ich meine Suche im Basar und an anderen Quellen auf die bewußten Modelle. Viele Kilometer war ich auf Achse, viel Schrott

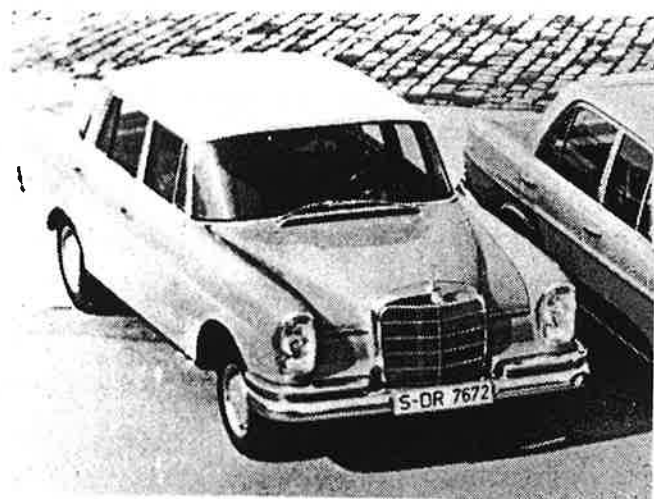
wurde mir um viel zuviel Geld präsentiert, doch eines Samstags im Basar war es wieder soweit: "220 SE, Bj. '65, guter Zustand, Tel. abends" - so oder so ähnlich hieß es zum x-ten Mal. Ich rief an. "Kennen sie diegasse?". "Ja, ich wohne doch gleich ums Eck".

"Na gut, dort steht er in der Garage, in 15 Minuten treffen wir uns dort". Präsentiert wurde mir keine makellose, aber doch erfreulich schöne und (Trommelwirbel !) tatsächlich nahezu rostfreie Heckflosse. Der Preis war äußerst fair. Das kleine Teufelchen Vernunft, das ständig "Wozu brauchst du eigentlich so einen Riesenkübel, hast doch schon einen!?" stichelte, wurde von einer fehlerfreien Ankaufsüberprüfung in meiner Stammwerkstätte und von der Tatsache, daß Lackierung und Innenausstattung des Wagens ganz genau dem seinerzeitigen Auto meines Großvaters entsprachen, glatt an die Wand gespielt - ich kaufte den Wagen, er ist die Nummer 2 in meiner - zukünftigen?-Sammlung. Der Kauf erfolgte im Winter; im darauffolgenden Frühjahr ließ ich den Wagen abschmieren und die Bremsanlage erneuern - das war's.

Inzwischen bin ich einige

Urlaube damit gefahren, habe zahlreiche schöne Ausflüge unternommen, auch an der heurigen Veranstaltung "Die wilden 50'er" teilgenommen und dabei den Kilometerstand von 106.000 auf 123.000 hochgeschraubt. Nun kenne ich den Wagen halbwegs gut, und ich fahre ihn sehr gerne. Doch die Suche geht weiter. Weiß vielleicht jemand einen 220 S

Helmuth Baier



MERCEDES 170: DIE ZWEITE AUFLAGE DER "S" TYP

Formal stark an die Vorkriegs-230er Typen angelehnt entstand ein zwar konservatives, aber ein in vielen Details verbessertes Auto. Der 170 S wurde am Pariser Autosalon 1949 vom Publikum begeistert aufgenommen. Kein Wunder die Neuerungen unter und am Blech des Autos machten ihn zum neuen Mercedes-"Volkswagen".

Ein überarbeiteter Motor der jetzt 52 PS leistete, ein voll-synchronisiertes Getriebe, Schraubenfedern an allen vier Rädern, damit ergaben sich wesentlich bessere Fahreigenschaften. Auch ein richtiger Kofferraum und eine Ganzstahlkarosserie waren weitere Ausstattungsdetails. (ein Umstand der die Restaurierung eines 170 S gegenüber dem V-Typ um Klassen einfacher werden läßt). Darüberhinaus gab's jede Menge Karosserievarianten von den Nutzfahrzeugen über die Limousine zum Cabriolet A und B (heute nahezu unbezahlbare Sammlerstücke).



CLUBRESÜMEE 1990

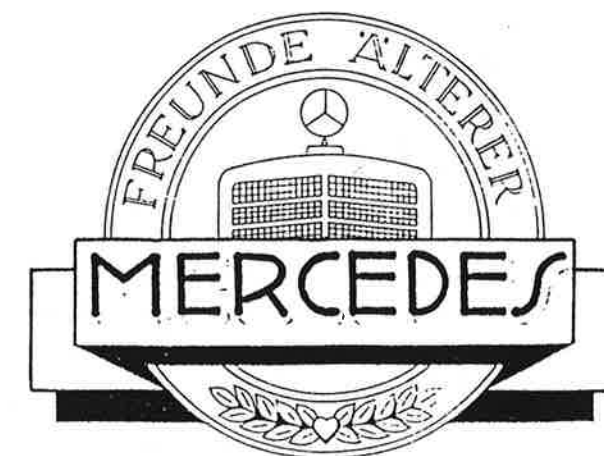
Das erste Jahr unseres Bestehens geht zu Ende. Sehr viel geschah in dieser Zeit. Clubgründung mit Behördenhürde, Entstehen und redaktionelle Organisation der Clubzeitung, Bemühen um Sponsoren und ähnliche finanzielle Unterstützungen usw..

Fixieren von gemeinsamen Ausfahrten; wie auch das Jahrestreffen am Parkplatz unseres Clublokales in Breitenfurt gehören zur "Vereinsarbeit". Sehr knapp geplant und mit viel Streß verbunden war die Vorstellung der Freunde älterer Mercedes auf der Oldtimermesse in Tulln, unter anderem mit vier Fahrzeugen von Clubmitgliedern. Der große Erfolg gab uns Recht und - besonders wichtig - verbreiteten Bekanntheitsgrad. Der darauf folgende Mitgliederzuwachs spricht Bände. Ende 1990 konnten immerhin mehr als 50 Mitglieder gezählt werden. Sehr erfreulich für diesen kurzen Zeitraum unseres Bestehens. Interessant ist auch die Tatsache, daß bei Gesprächen miteinander viele spezielle Fähigkeiten und Beziehungen aufgedeckt werden,

die dem Club letztlich zugute kommen. Hier gleich eine Bitte an alle Mitglieder, die glauben, Ihr Wissen oder Können dem Verein lohnend zur Verfügung stellen zu können: Bitte teilt eure Daten der Vereinsleitung zwecks Protokollierung mit. Wir werden eine Mitgliederliste mit den entsprechenden Fähigkeiten unserer Spezialisten nach Fertigstellung an alle Interessierten senden. Weiters bitten wir um Berichte des "persönlichen Oldtimeralltages" an die Redaktion. Wir brauchen das dringend zur Zeitungsgestaltung!

Es war viel zu tun in diesem Jahr, hoffen wir für das neue das Beste.

s.s.



Gedanken zum Ankauf eines Oldtimers

Grundsätzlich muß sich jeder, der mit dem Gedanken spielt, einen Oldtimer zu kaufen, vorerst darüber im klaren sein, daß er kein Automobil nach heutigen Qualitätsnormen kauft, sondern einem Hobby nachgeht, das ihn zumindest solange in Atem hält, bis er jenes Auto sein eigen nennt. Im Einklang damit versteht es sich von selbst, daß man sich die nötigen Kenntnisse über Technik und eventuell auch Blech-Bearbeitung, Wartung und Service aneignet bzw. sich auf allfällige Reparaturen in der Garage einrichtet. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, eine Werkstätte Ihres Vertrauens, die sich auch mit diesem Fahrzeug identifizieren kann und über die typenspezifischen Problemkreise Ihres Oldtimers Bescheid weiß, mit etwaigen Restaurierungsarbeiten zu beauftragen.

Ich spreche nicht über die Masse der Menschen, die aus Gründen des Zeitgeistes sich einen Oldtimer kauft, weil es anscheinend „in“ zu sein scheint, ich spreche von jenen Menschen, die sich beim Anblick dieses oder jenes Automobils daran erinnern, daß schon der Vater, Großvater oder Onkel solch ein Fahrzeug hatte, die beim Anblick jenes Autos in Erinnerungen an Kindheit und Jugend schwelgen, und dann, wenn sie sich in ihr Alltagsauto setzen, jäh aus ihren Träumen gerissen werden.

Schnell ist man am sogenannten „Bazillus veteranorum“ infiziert, auch kurz Oldtimerfieber genannt, und versucht nun, in den Besitz eines solchen Fahrzeugs zu kommen.

Für den Kauf ist in dieser Geschichte wichtig, daß sich der zukünftige Käufer auf ein bestimmtes Fahrzeug festgelegt hat und genau weiß, was er will. Nun kann er in aller Ruhe Fachzeitschriften, Tageszeitungen und Firmen nach seinem Oldtimer-Traum durchstöbern. Gleichzeitig ist es angeraten, sich über den Originalzustand seines Fahrzeugs zu informieren und eventuell Literatur darüber zu besorgen.

Dann weiß unser zukünftiger Oldtimerbesitzer, wie sein Auto ausgesehen hat. Sobald er ein Fahrzeug gefunden hat, ist es ratsam, sich einen Fachmann zur Besichti-

gung mitzunehmen und den Marktpreis bei Klubs oder einschlägigen Firmen zu eruierten. Danach erst kann es an die Besichtigung gehen, wobei in der Euphorie gerne die eine oder andere Kleinigkeit übersehen wird, eine Tatsache, die sich nach dem Kauf oft als überaus kostspielig herausstellt. Nur ein klarer Kopf bewahrt vor irreparablen Misereen.

Unzählige Hilferufe aus aller Welt, die uns erreichen, beweisen die Wichtigkeit des Grundsatzes: „Kein Kauf ohne genaueste Besichtigung!“ Alle möglichen Angebote sollten eingehend geprüft werden, daß man nicht Gefahr läuft, Schrott zu kaufen.

Bei Liebhaberfahrzeugen ist es ratsam, sich eine Checkliste von den Baugruppen zu erstellen und Punkt für Punkt durchzugehen, um dann ein klares Bild vom Zustand des Fahrzeugs zu bekommen, was wieder für die Wertbestimmung wichtig ist.

Es ist aus langjähriger Erfahrung ratsam, zur ersten Besichtigung kein Geld mitzunehmen, denn es ist schneller ausgegeben als verdient.

Zum Wert oder Preis des Fahrzeugs ist zu sagen, daß dies von verschiedenen Seiten betrachtet werden kann. Dem einen erscheint die Summe X für ein Fahrzeug überhöht, da dessen Zustand nicht dem Marktwert entspricht, jemand anderer hingegen, der das Fahrzeug gerne haben möchte, ist bereit, auch mehr zu bezahlen, nur um in den Besitz des gesuchten Objekts zu kommen.

Auch die Automobilklubs stehen gerne für eine Ankaufs-Überprüfung zur Verfügung. Ich weiß allerdings, daß angesichts des Traumwagens Ratschläge oft keinerlei Bedeutung haben, da der Geist des Käufers sich schon mehr als Besitzer denn als Restaurierer sieht. Kühl überlegende und rationell eingestellte Käufer sind die vernünftigsten, denn schließlich soll ja das Vergnügen an dem erstandenen Automobil im Vordergrund stehen und nicht der Frust über eine „Leiche“!

W. W.

Aus Altersgründen zu verkaufen:
Mercedes-Benz 190 Bj. 1962
Erstbesitz, guter Allgemeinzustand. Anfragen an die Rechtsanwaltskanzlei Dr. Wolfgang Zatlach Tel.: 587 06 36
Kennwort: Mercedes 190 von Herrn Frosch.

Verkaufe:
200 D Bj. 1967 schwarz
S 60.000,--
280 CE Bj. 1978 Inarisilber
el.Fensterheber, Stahlschiebedach, Leichtmetallfelgen, Scheinwerferwaschanlage, Velourssitze, VB 100.000,--
Hr. Noll - Tel. 94 96 36 abends

Verkaufe:
180 D Bj. 1958 zum Herrichten oder Ausschachten VB. 6.000,--
Hr. Schneider - Tel. 22 62 214 ab 18 Uhr.

Verkaufe:
Anhängervorrichtung für /8
div. Radkappen, Radios(Becker)
div. Starter + Lichtmaschinen
ab Bj. 1956
230E W 123 Automatic zum Ausschachten, alle Teile vorh.
4 Sommerreifen + Felgen 7,25 - S 13 weißwand
4 Winterreifen + Felgen 7,25 - S 13 weißwand,
Orig. DB Alufelgen 6 1/2 J x 14
Orig. DB Alufelgen 6 J x 14

Hr. Norbert Kirchhof
2431 Kleinneusiedl
Tel. 02230/8368

Verkaufe:
Literatur - 2 Bände WHB 108-113 (Kopie) + ETL 250 C/CE mit Motor ETL (Kopie A4)
Div. Innenausstattungssteile für W 108 3,5, Veloursausstattung, ebenso Scheiben (nicht getönt) und Stoßstangen.
Hr. Siegl Tel. 02747/2561
16.30 - 17.30 Uhr.

Verkaufe:
280 SE/W 108 Bj. 1971, weinrot, Doppelscheinwerfer, Lenkradschaltung, Chrom neuwertig, sehr gepflegter Gesamtzustand, Auspuff, Bremsen und Bereifung neu, Kompression sehr gut, zusätzlich noch vorhanden: Getriebe + Einspritzpumpe
Preis: 65.000,--
Hr. Gweidl Tel.: 02663/7083

Verkaufe:
Teilrestaurierter 190 c
Bj. 11/62 zum Aufbauen oder als Teilesponder
Hr. Klaus-Dieter Schwarz
Breubergstr. 3 - Postfach 1205
D - 6114 Groß-Umstadt
Tel.: 06078/2599