

MERCEDES

zu

SONDERKONDITIONEN?

Gibt es so etwas überhaupt?

Seit kurzem ja?

HIT-MOBIL

LMK in Neudörfel, Augasse 1
macht's möglich:

Alle Mercedes-Modelle sind prompt lieferbar.

Viele von ihnen deutlich unter dem üblichen Preis.

Rufen Sie uns doch unverbindlich an! Telefon: 02622/77 412

Luxus ohne Luxuspreise: Spar und fahr mit

HIT-MOBIL

*Das
Freu-Jülichs*



Clubzeitung 2/91

**„Freunde älterer Mercedes“
eingetragener Verein**

Eine eben fertiggestellte Marktanalyse im Graphischen Gewerbe zeigt die Punkte, auf die die Auftraggeber von Druckereien besonderen Wert legen:

Qualität: 92%

Preiswürdigkeit: 89%

Service und Betreuung: 84%

Seit nahezu 125 Jahren erbringt die Wiener Traditionldruckerei

GUBERNER & HIERHAMMER

Top-Leistungen in allen drei Bereichen. Denn wir von G & H sind



und bieten maßgeschneiderte Lösungen für alle Ihre Druckprobleme.

Hochkarätiges handwerkliches Können und moderner technischer Stand sind
Ihr Vorteil für

SATZ · DRUCK · ENDVERARBEITUNG

MACHEN SIE EINEN GUTEN EINDRUCK: MIT G & H

| Impressum: | | |
|---|---|--|
| Hannes DOMINKOVITS Favoritenstraße 123 1100 Wien Tel. 602 78 00 oder 98 27 917 | Vereinsobmann  | Ansprechpartner für: Vereinsorganisation Mitgliederbetreuung Öffentlichkeitsarbeit Clubzeitung |
| Norbert KIRCHHOF Katharinenhofstraße 2 2431 Klein Neusiedl Tel. 02230/83 68 | Obmannstellvertreter  | Ansprechpartner für: Reparatur und Ersatzteil- beschaffung, Service und Restauration |
| Stefan JURASOVITS Rembrandtgasse 69 2380 Perchtoldsdorf Tel. 86 27 275 | 1. Schriftführer  | Ansprechpartner für: Vereinskoordination Öffentlichkeitsarbeit Clubzeitung |
| Alexander HÖCHST Zsigmondygasse 3/2/5 1110 Wien Tel. 588 01/49 33 | 2. Schriftführer  | Ansprechpartner für: Clubzeitung Inserate Technische Literatur |
| Manfred SCHMID Beckmannsgasse 13/10 1140 Wien Tel. 894 33 52 | Kassier  | Ansprechpartner für: Mitgliedsbeiträge Ersatzteilbeschaffung Reparatur und Restauration |
| Ing. Peter SPECHT Beethovenstraße 7 1238 Wien-Rodaun Tel. 88 84 93 | Kassier-Stellvertreter  | Ansprechpartner für: Clubfinanzen Clubarchiv Vereinskoordination |
| Siegfried SIEGL Hauptstraße 59 3200 Ebersdorf Tel. 02747/25 61 | Rechnungsprüfer  | Ansprechpartner für: Ersatzteilbeschaffung Technische Fragen Literatur und Clubzeitung |
| Monika STAHL Rothneusiedlerstraße 8 2332 Hennersdorf | Rechnungsprüfer-Stellvertreter  | Ansprechpartner für: Clubfinanzen |

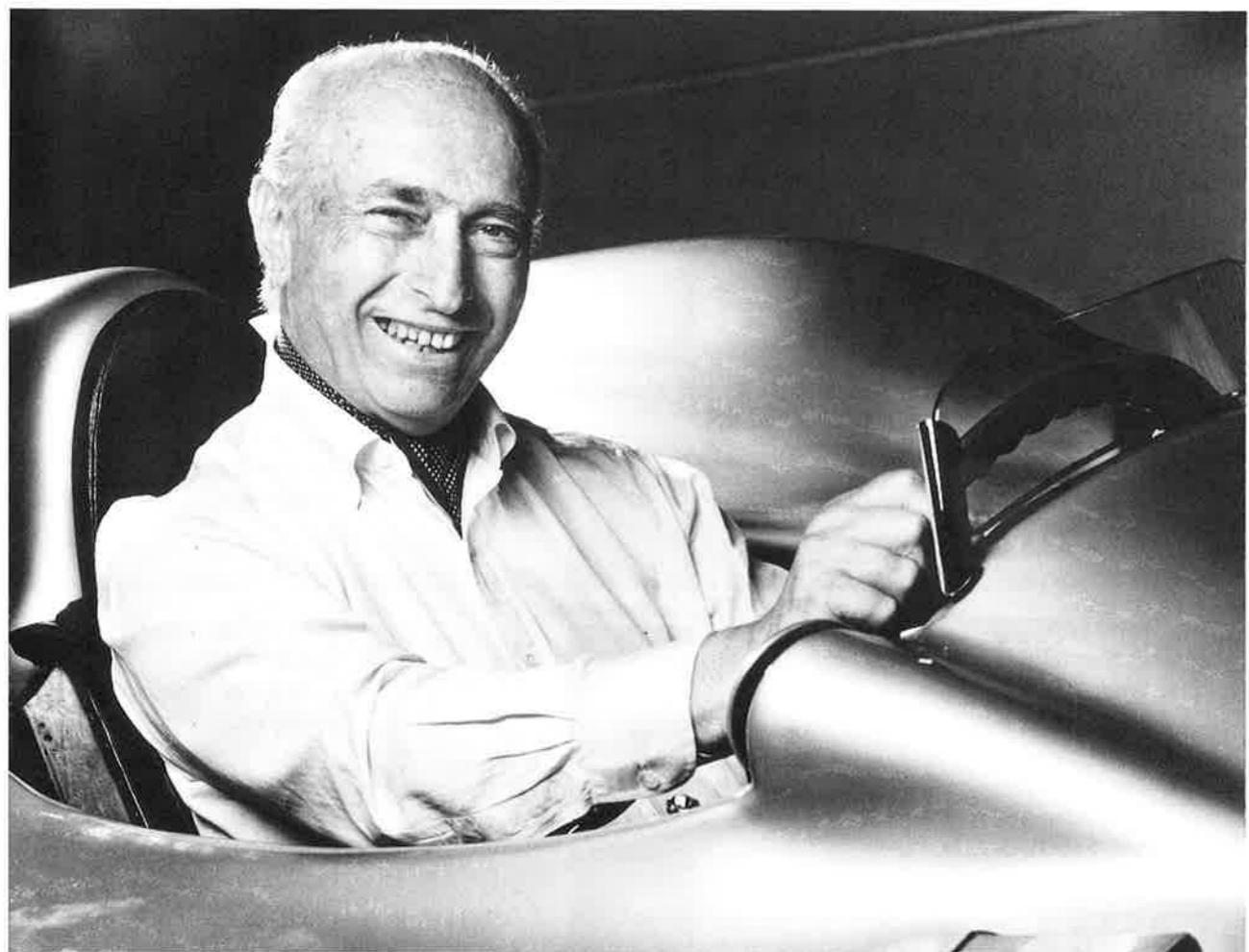
DER STERN UNTER DEN RENNFAHRERN

JUAN MANUEL FANGIO - SEIN LEBEN

JUAN MANUEL FANGIO

wurde am 24. Juni 1991

80 Jahre



Aus diesem Anlaß widmen wir diese Ausgabe unserer Clubzeitung „Stern-Zeichen“ Juan Manuel Fangio und wünschen dem Jubilar alles Liebe und Gute zum Geburtstag.

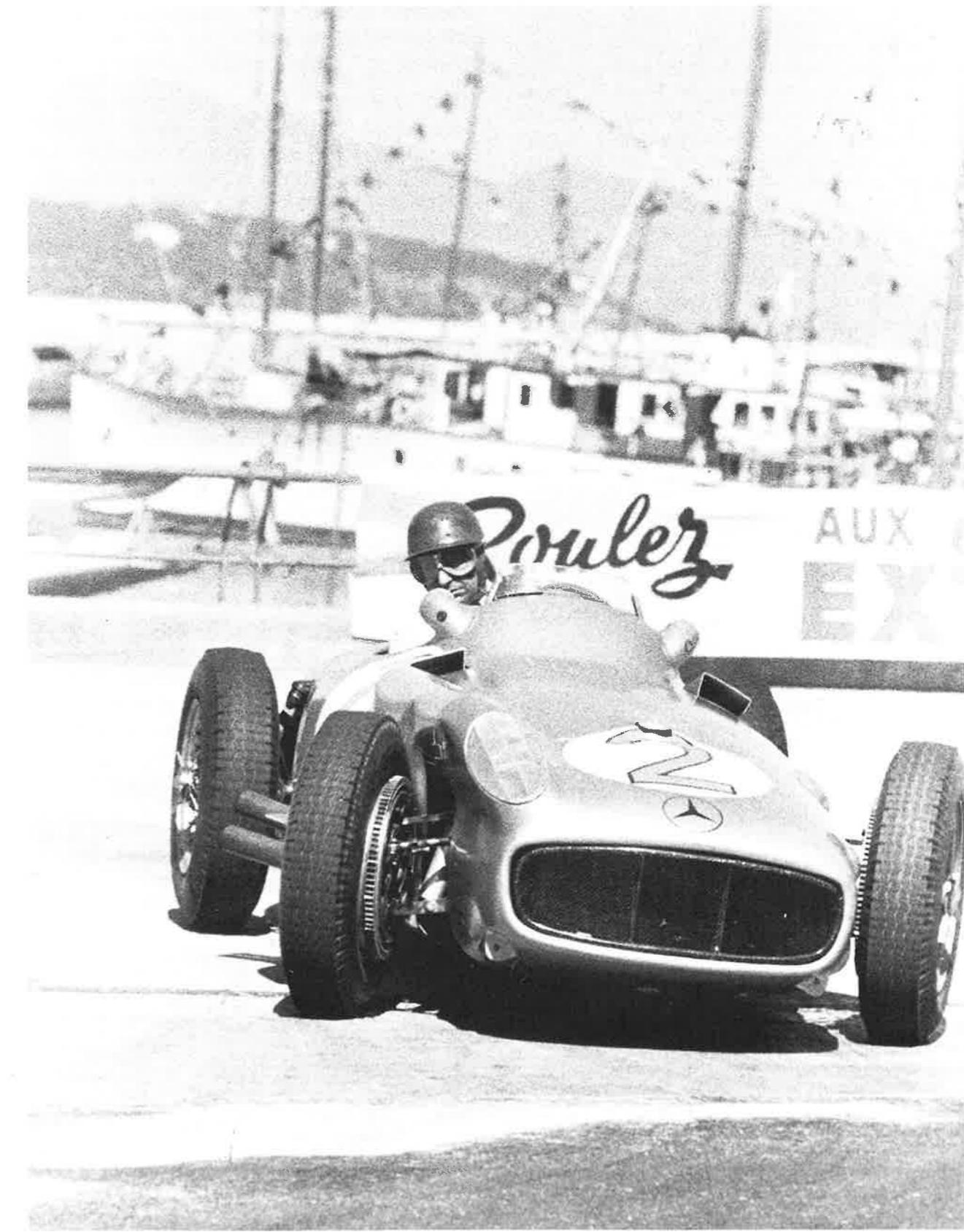
| | |
|---------------|---|
| 24. Juni 1911 | Juan Manuel Fangio kommt in Balcarce, 300 km südlich von Buenos Aires, zur Welt |
| 1923 | Beendigung der Schulzeit nach verkürzter Absolvierung des Pflichtpensums |
| ab 1924 | Ausbildung zum Automechaniker |
| 1932 | Einberufung zum Militärdienst |
| 1936 | Erstes Rennen mit einem geliehenen Ford T in Buenos Aires |
| 1940 | Erster Sieg auf einem alten Chevrolet TC beim „Gran Premio Internacional del Norte“ |
| 1946 | Mehrere Rennen auf einem Eigenbau |
| 1949 | Aufbau eines eigenen Autohauses |
| 1950 | Eintritt ins Alfa Romeo-Rennteam |
| 1951 | Weltmeister auf Alfa Romeo |
| 1952 | Schwerer Unfall in Monza |
| 1953 | Wiederaufnahme des Rennsports |
| 1954 | Eintritt in die Rennmannschaft der Daimler-Benz AG und Weltmeister auf Mercedes W196 |
| 1955 | Weltmeister auf Mercedes W196 |
| 1956 | Weltmeister auf Lancia-Ferrari |
| 1957 | Weltmeister auf Maserati |
| 1958 | Rücktritt vom Rennsport |
| ab 1974 | Präsident der Mercedes-Benz Argentina S.A. |
| 1986 | Eröffnung des Fangio-Museum |
| heute | Mercedes Händler, Ehrenpräsident der Juan Manuel Fangio-Stiftung, Kartoffelfarmer, Ehrenpräsident und Ehrenmitglied des argentinischen Automobilclubs, der Vereinigung für Straßenrennen und der Vereinigung alter Grand Prix-Piloten |

DIE ALten MEISTER UND IHRE MERCEDES-LIEBLINGE



So trifft man sich wieder. Mehr als 35 Jahre nach den großen Mercedes-Siegen „inspizierten“ Stirling Moss (links) und Juan Manuel Fangio ihre alten, vom Mercedes-Benz-Museum sorgsam gepflegten Renner: den Grand-Prix-Wagen W196 (rechts) sowie den legendären Mercedes SLR.

DIE MERCEDES-SILBERPFEILE



Die Mercedes-Silberpfeile waren kaum zu schlagen! Der Mercedes-Silberpfeil mit der Bezeichnung W196 beherrschte die Grand-Prix-Szene der Jahre 1954 und 1955. Auch beim GP von Monaco 1955 (Foto) fuhr Fangio mit dem Boliden die schnellsten Zeiten.

Juan Manuel Fangio:

„Freundschaften zählen mehr als Geld und Reichtum“
Nicht jeder kann Ruhm verkraften. Nicht jeder bleibt, der er war, wenn die Öffentlichkeit ihm zum Idol formt. Juan Manuel Fangio wurde schnell zum Idol. Sein Ruhm wuchs schon nach dem Gewinn der ersten Weltmeisterschaft fast ins Unermeßliche, und der Empfang, den ihm Argentinien damals im Jahr 1951 bereitete, war ein Volksfest für Millionen.

Doch Juan Manuel Fangio, der Sohn italienischer Einwanderer, blieb stets der Mensch, der er immer war, ehrlich und bescheiden. Heute ist das Idol 80 Jahre alt – und mehr denn je ein Mensch „zum Anfassen“, mit klaren Ansichten und Meinungen.

Fangio über sein liebstes Rennen...

„Das war ganz am Anfang meiner Karriere: Buenos Aires – Lima – Buenos Aires. Wir waren Wochen unterwegs, und es gab nur wenige asphaltierte Straßen.“

Fangio über seine härtesten Gegner...

„Ohne Zweifel waren dies Stirling Moss und Alberto Ascari. Sie hatten beide ein begnadetes Talent als Rennfahrer.“

Fangio über sein eigenes Talent...

„Ich dachte während des Rennens immer, daß ich der Beste bin.“

Fangio über seine Beziehung zu den Rennwagen...

„Ich habe mit meinen Autos immer gesprochen. Ich höre, wenn es einem Auto nicht gut geht. Das ist wie bei der Musik, wenn ein Ton nicht stimmt.“

Fangio über seine liebste Grand Prix-Rennstrecke...

„Das ist eindeutig die Nürburgring-Nordschleife, eine sehr alte Strecke. Nur wenn man sie gut kennt, kann man auch sehr schnell sein.“

Fangio über die Sitten auf den Rennstrecken...

„Das Problem ist immer das Geld, und die Verpflichtungen gegenüber den Sponsoren. In unserer Zeit haben wir Fahrer, die sich während des Rennens unsportlich verhalten haben, abends beim großen Festessen einfach nicht beachtet. Das war die größte Strafe. Heute gibt es solche gemeinsamen Feste gar nicht mehr. Niemand hat mehr Zeit. Doch Unkorrektheiten auf der Rennstrecke gab es auch früher, und wird es immer geben.“

Fangio über Freundschaften unter den Rennfahrern...

„Es ist sehr ratsam, daß es Freundschaften gibt. Aber auf der Rennstrecke waren wir alle Feinde.“

Fangio über Fahrer-Vergleiche von damals und heute...

„Zu sagen, ein Senna fährt wie Fangio, ein Prost wie Moss oder umgekehrt, das ist absurd.“

Fangio über die Verständigung mit den Mechanikern...

„Mit den Mercedes-Mechanikern habe ich immer italienisch gesprochen. Wie die Resultate zeigen, glaube ich, daß mich alle verstanden haben.“

Fangio über sein eigentliches Berufsziel...

„Ich wollte ursprünglich eigentlich Fußballer werden und nicht Rennfahrer.“

Fangio über den Unterschied zwischen Motorsport und Fußball...

„Der Motorsport schafft Arbeitsplätze.“

An einem verregneten Sonntag, es war der 26. Mai 1991, Ausfahrt Mercedes und Ami-Club, fuhren wir eine der schönen Strecken des Voralpengebietes (Mostviertel) mit dem Ziel, Schloß Kremsegg, „Automobil Museum“

Frühjahrsausfahrt am 26. Mai 1991

Diese Ausfahrt war eine Premiere. Nein, falsch geraten, das Wetter war nicht etwa Cabrio tauglich, über 83,527% der gefahrenen Strecke mußten die Scheibenwischer beweisen, wozu sie vorhanden sind. Das Neue war, daß wir diesmal gemeinsam mit dem AMI-CAR-CLUB unterwegs waren. 22 Autos und deren Besitzer sowie Beifahrer versammelten sich bis 9.05 Uhr am Parkplatz Großram. Überraschend war die stolze Anzahl von 5 (!!!fünf!!!) Heckflossen. Nach einem Frühstück beim ROSENBERGER gings endlich los. Verkehrsbehindernd bewegte sich der CONVOY auf der Westautobahn bis Amstetten-West.

Danach gings auf Bundes- und Landesstraßen bis Steyr, wo für uns am Hauptplatz extra Parkplätze reserviert waren und von öffentlichen Ordnungshütern freigehalten wurden. Danach zum Essen ins Gasthaus MADER. Nachher wurden noch die Motoren und Innenausstattungen der diversen Amis begutachtet und so mancher von uns mußte sich eingestehen, so ein Auto würde mich schon reizen.

Allgemeiner Aufbruch um ca. 13.45 Uhr, die letzten OLDIES verließen den Hauptplatz des schmucken Städtchens. Ein Aufröhren der Motoren, ein Blubbern, ein Saugen am Benzintank und los gings.

Weit kamen wir nicht, die nächste Tankstelle wurde von uns bevölkert, besonders die Großmotorinen und Schweren (nicht Personen sondern KFZ) mußten einige grüne Scheine lassen. Weiter ging es Richtung Kremsegg zum Automobil-Museum.

Die Besitzer ließen uns in ihrem Park, schön geschichtet, parken. Einige von uns besichtigten das Stift Kremsmünster – noch immer bei Regen!!!

Nach Besichtigung der PKW-Privatsammlung trafen wir uns noch im Schloßcafe zu einer geselligen Runde.

An diesem Tag wurde auch die Bruderschaft unserer beiden Vereine besiegt und gemeinsam, zum Ausklang, ein fachliches Gespräch mit dem Besitzer der Privatsammlung geführt.

Die Rückfahrt gestaltete sich bei etwas schönerem Wetter. Nachdem ich die Meute zur Westautobahn gebracht hatte, wurde die Kolonne freigegeben und alle brausten los. Zwei Rennwagen aller erster Klasse, zwei Heckflossen gaben es sich mit 130-137,5 km/h, es wollte immer einer den anderen überholen (einer davon optisch nicht ansprechend).

Einige Amis und Mercedes fuhren in einer kleinen Kolonne – sprich vier-sechs bis St. Pölten, danach ein letztes Tanken (Diesel brauchten keinen Kraftstoff) der großen Autos und ab nach Hause.

Bis dato sind alle angekommen, bis zum nächsten Mal. Euer Manfred, nicht Schmid, sondern Bartik.

Ein Mercedes wie ein Donnerhall...

Wenn der Silberpfeil (W196) in Fahrt ist...

Dem dumpfen Grollen direkt nach dem Zünden des Motors folgt mit jedem Gasstoß ein respekttheisendes Fauchen, dann verändert sich die Tonlage beim Fahren, je nach Drehzahl, vom tiefen bis zum hohen Trompeten – so klingt der Formel 1-Sieger der Jahre 1954 und 1955, kurzum: Ein Mercedes wie ein Donnerhall.

Dabei war der Mercedes W196 nie jener kaum zu bändigende Typ Rennwagen wie viele andere seiner Zeit. Mit 280 PS Leistung (ab 1955) aus 2,5 Liter Hubraum des Achtzylinder-Motors verfügte er zwar über Leistung satt, doch im Vergleich zu seinem Silberpfeil-Vorgänger W154 mit Doppel-Kompressor aus den Jahren 1938-40 (435 PS) wirkte er eher zurückhaltend. Für die Fachwelt aber war sein erster Auftritt beim Großen Preis von Frankreich im Juli 54 technisch wie stilistisch (mit Stromlinien-Vollverkleidung) zweifellos eine Revolution. Juan Manuel Fangio also der große Meister selbst, ist und war sich immer sicher, daß dieser Formel 1-Mercedes selbst bis ins Jahr 1958 „konkurrenzfähig gewesen wäre“.

Tatsächlich war es so: Dieses Auto kam, sah und siegte. Und mit ihm der unvergleichliche Fangio.

Den letzten Grand Prix seiner Geschichte fuhr der Mercedes W196 am 11. September 1955 in Monza. Ein grandioser Doppelsieg von Fangio und Taruffi setzte dabei den Schlußpunkt.

Danach verstummte der schwäbische Donnerhall.

Manfred Sommer

(Bezugsquelle Bericht/Fotos Presseinformation Mercedes-Benz AG)

Mercedes 170 V

3. Teil

Mit einer Reihe von Verbesserungen stellte Daimler-Benz im Mai 1950 den 170 Va vor. Zunächst hatte man die Zylinderbohrung von 73,5 auf 75 mm erweitert, was

einen Hubraum von 1767 ccm ergab. Aus der Leistung von 38 PS waren jetzt 45 geworden, das Drehmoment von 10 auf 11 kpm bei 1800 U/min gestiegen. Durch eine Verbreiterung der hinteren Spur um 46 mm hatte man die Straßenlage weiter verbessert.

Der breiteren Spur entsprechend gab es im Wageninneren eine Kleinigkeit mehr Platz, und als besonders angenehm bewertete man die bessere Zugänglichkeit des Kofferraumes beim 170 Va (unten angelenkter Heckdeckel). Die Vordersitze ließen sich, auch während der Fahrt, einzeln nach vorwärts oder rückwärts verstehen, der Signalring auf dem Lenkrad war drehbar und diente zugleich als Winkerbetätigung. Neu waren auch die breiten Bremsbacken, eine wirksame Entfrostungsanlage der Frontscheibe und der Zweitotp-Auspuff. „Die breitere Spurweite der schraubengefederten Pendelachse hinten, neuerdings mit Teleskop-Stoßdämpfer, hat die Straßenlage verbessert“, schrieb (Das Auto) und sprach von einer guten „Ausgeglichenheit aller Organe und ihrer Funktion im Verhältnis zur Leistung“. Den Durchschnittsverbrauch ermittelten die Tester mit 10 bis 12 Liter pro 100 km, bei Vollgas kamen sie auf 14 Liter. „Das vollsynchrone Getriebe schaltet sich leicht; weniger gewöhnt man sich an die Handbremskrücke links – man muß sich, um sie zu greifen, weit nach vorne beugen...“

Der 170 Va kostete 7400 Mark, und mit seinem Erscheinen setzte man den Preis der noch vorhandenen 170 V von 7800 auf 7380 Mark herab. Die laufenden Betriebskosten (ohne Treibstoff) eines 170 Va ermittelte man mit 17 Pfennig pro Kilometer – damals bezahlte man aber für die jährliche Haftpflichtversicherung auch nicht mehr als 273 Mark, für einen Garagenplatz 20 Mark pro Monat und für einen Kredit, um den Wagen zu finanzieren, 6,5 Prozent. Die deutsche Automobilindustrie war 1950, fünf Jahre nach dem Zusammenbruch, wieder recht flott in Fahrt. Bei VW baute man 82.399 Fahrzeuge, bei Opel wurden 41.341 Olympia gefertigt, bei Ford 24.443 Taunus, bei Borgward 8.744 Hansa. Von Daimler-Benz kamen 11.876 170 V, 16.421 170 S und 5.606 170 D. Im Herbst verließ der 50.000. Nachkriegs-Personenwagen vom Typ 170



die Montagehallen in Sindelfingen. Mit dem Va gewann Daimler-Benz zahlreiche neue Kunden, aber es gab auch eilige „Umsteiger“. Die Werbung versprach längere Lebensdauer des Motors, mehr Komfort im Interieur, bessere Fahreigenschaften – und wer eine Probefahrt machte, fand zumindest die beiden letztgenannten Punkte bestätigt. Die Schaltung des Getriebes ging noch leichter als beim 170 V (der Schalthebel war jetzt in einer Gummiführung gelagert), die Heizung zeigte mehr Effizienz, und eine Spitzte von 116 km/h war auch beeindruckend. Bis April 1952 gab es dieses Modell, ehe es vom 170 Vb abgelöst wurde.

Mercedes-Benz 170 Vb

Ende April 1952 kam der Mercedes-Benz 170 Vb auf den Markt. Äußerliches Kennzeichen dieses Typs waren die beiden waagrechten Lüftungsschlitzte in der Motorhaube, wo vorher 28 schräge Kiemen saßen. Auch führten die Stoßstangen jetzt weit um die Wagenseite herum und die Windschutzscheibe, um etwa 15 Prozent in ihrer Fläche vergrößert, hatte einen schmalen, in Gummi eingefassten und verchromten Rahmen bekommen. Abermals hatte man bei Daimler-Benz den Fahrkomfort des Hundertsiebzigers gesteigert: Die vorderen Schraubenfedern hatten etwas von ihrer Härte eingebüßt, die hintere Spurweite war auf 1360 mm vergrößert worden. Ganz neu war die hypoidverzahnte Hinterachse. Auch im Interieur gabe es kleine, aber feine Veränderungen, so einen verdeckten Scheibenwischerantrieb.

Mit einem Verkaufspreis von 7900 Mark war die viertürige Limousine vom Typ 170 Vb um einiges teurer als der Va, was seine Ursache nicht zuletzt in dem erhöhten konstruktiven Aufwand bei diesem Fahrzeug hatte. Zum Vergleich: Im Sommer 1953 kostete der Borgward 1800 als Vierüriger 9380 Mark, der (erste) Opel Olympia Rekord 6310 Mark, ein Citroen 11 CV 7400 Mark, ein

MG TD Roadster 7100 Mark. Für den engagierten Mercedes-Benz-Fahrer waren dies aber kaum Alternativen, und ein Preis unter 8000 Mark für ein Automobil mit dem guten Stern auf dem Kühler sowie einem Karosserie-Styling, das sich in seiner ganzen Linienführung streng konservativ gab, war für manchen Kunden wichtiger als andere Kriterien. Auch im Ausland verzeichnete Daimler-Benz einen guten Absatz. Schon 1949 konnte die deutsche Automobil-Industrie 15.333 Exemplare wieder ins Ausland verkaufen. 1953 waren es 177.000 Fahrzeuge. Bei Daimler-Benz machte der Anteil in jenem Jahr 35 Prozent aus, ein Wert, der im Laufe der Zeit weiter anstieg – nicht zuletzt wegen der Beteiligung des Hauses am internationalen Renngeschehen, seit 1952 ein stark verkaufsfördernder Faktor im Personenwagen-Vertrieb. Aber auch die an Bedeutung zunehmende Fertigung von Fahrzeugen mit Dieselmotor trug dazu bei, daß die Exportquote bei Daimler-Benz stieg... Die Produktions- und Zulassungszahlen waren bei Daimler-Benz im Jahre 1952 weitaus schwächer als im Vorjahr gewesen und beserte sich wieder 1953. Der 170 Vb hatte nicht ganz die in ihn gesetzten Erwartungen erfüllt. Von den Benzinmodellen der 170er Baureihe wurden 1952 nur 8.598 Stück verkauft, von den Dieseltypen 14.849.

Mercedes-Benz 170 D

Schon während des Krieges hatte man bei Daimler-Benz an einer Diesel-Version des Vierzylindermotors vom Typ 170 gearbeitet. Und als das Aggregat serienreif war, fand es zunächst dennoch keinen Eingang in den Personenwagenbau, sondern wurde in einem Nutzfahrzeug über einen längeren Zeitraum „getestet“, und zwar im von der Firma Böhringer (Göppingen) gebauten Unimog, ein Landwirtschafts-Vielzweck-Fahrzeug, das später von Daimler-Benz in eigener Regie weitergebaut werden sollte. Auf der Hannover-

Messe des Jahres 1949 war dann der Mercedes-Benz 170 D erstmals zu sehen. „Man kann der Versicherung ohne weiteres Glauben schenken, daß mit diesem Motor bis zu 80.000 Kilometer ohne Generalüberholung gefahren werden können!“ urteilte die Presse und verglich den Motor mit jenem des früheren 260 D, fand ihn aber wesentlich laufruhiger als das Vorkriegsaggregat. Das von Daimler-Benz-Ingenieuren entwickelte Vorkammersystem in Verbindung mit einer von Bosch gelieferten Einspritzpumpe erwies sich in der Tat als zuverlässig und leistungskonstant über lange Laufzeiten. Paul Pietsch schrieb, er sei „selten von einer Maschine so begeistert“ gewesen. Nur bei einem Kaltstart meinte man, am Lenkrad eines ausgewachsenen Fünftonners zu sitzen.

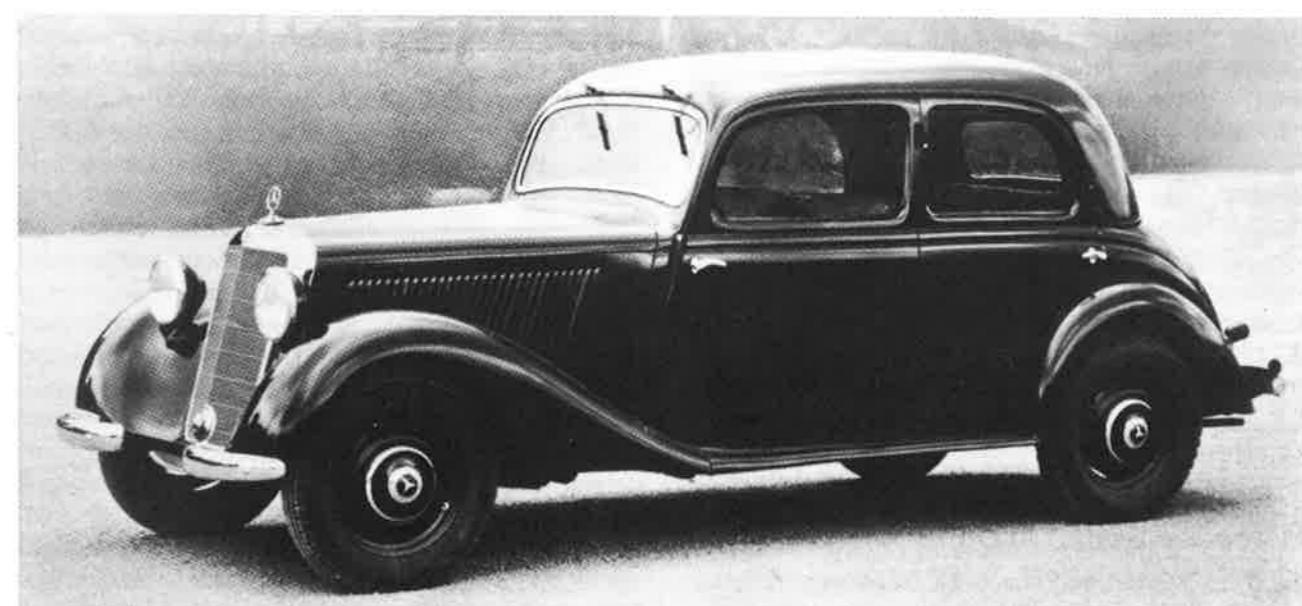
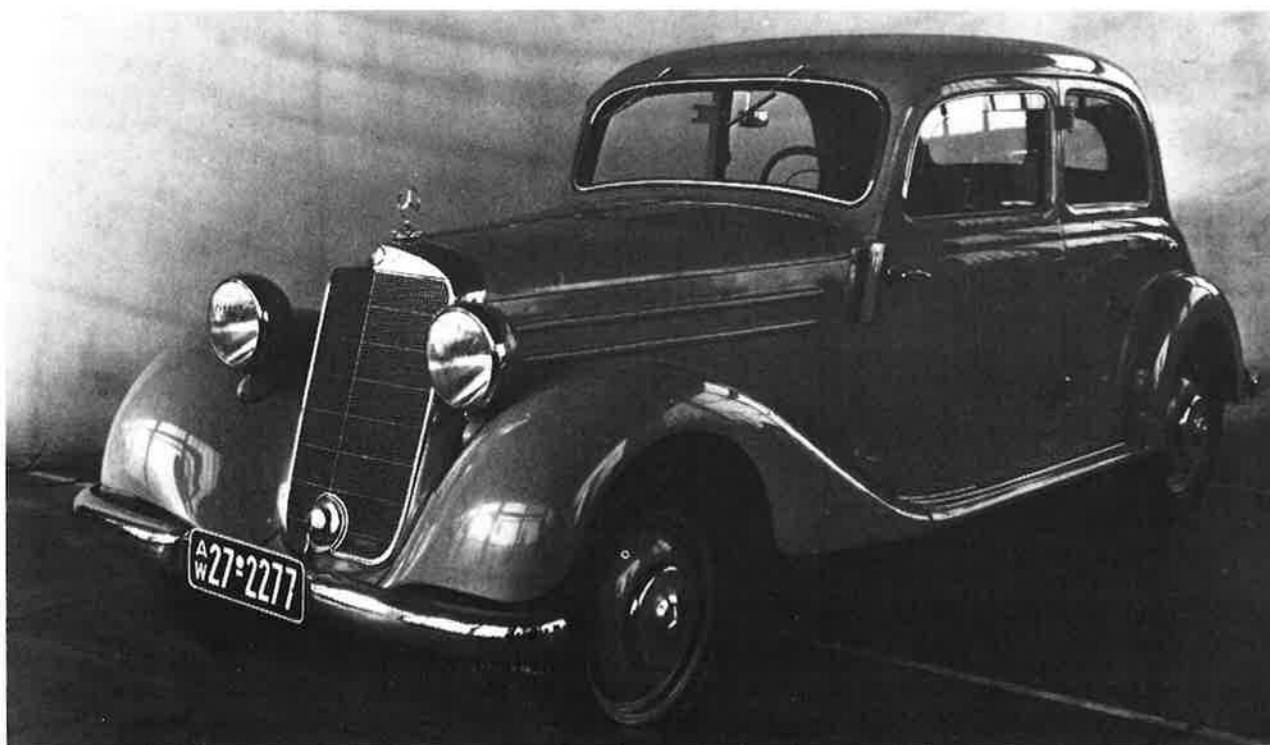
Äußerlich unterschied der 170 D sich nicht von seinem Schwesternmodell mit Vergasermotor. Für ein paar Mark erhielt der Kunde einen verchromten „Diesel“-Schriftzug für den Kühlergrill – ansonsten war das Fahrzeug nur akustisch von einem Mercedes 170 mit Benzinmotor zu unterscheiden und natürlich durch den kleinen Hebel zwischen Tachometer und Zeituhr, der die Glühkerzen in Funktion setzte. Der 170 D lief zwar nur 100 km/h, aber der Verbrauch von nicht mehr als 6,5 Liter Dieselöl pro 100 Kilometer war das entscheidende Argument. Eine Testfahrt, die 1949 in Form einer Parforce-Tour von Freiburg nach Hamburg unternommen wurde, ergab über eine Distanz von 800 Kilometer einen Kraftstoffverbrauch von genau 50 Liter zu 32 Pfennig – somit waren die Herren vom Schwarzwald zur Waterkant für 16 Mark gereist. Übrigens gab es damals an den Tankstellen noch kein spezielles Schmieröl für Dieselmotoren, erst 1950 wurden solche Schmierstoffe in Deutschland angeboten.

Werner Oswald testete den Mercedes-Benz 170 D für „Das Auto“ im Jahre 1950 und schrieb: „Ein leichter Druck aufs Gaspedal und weg ist das unschöne Geräusch (des Dieselnagelns). Sobald der Motor auf Touren kommt, zeigt er für einen Diesel eine erstaunliche Laufruhe, die keinen wesentlichen Unterschied zum

Benzinmotor mehr erkennen läßt... Nichts ist zu spüren von der sonst bei Dieselmotoren selbstverständlichen Trägheit.“ Nur: Es schien Probleme mit der Spritzfuhr gegeben zu haben, in Form von Luftblasen in der Einspritzpumpe. Oswald riet deshalb seinen Lesern, beim 170 D den Tank nie ganz leerzufahren. Kritik fand ferner der nicht gerade reichlich bemessene Kofferraum (das ja auch für den 170 V zutraf), das seinerzeit noch freiliegende Scheibenwischergestänge, das „etwas zu schräg gestellte“ Instrumentenbrett und die fehlende Möglichkeit, ein Radiogerät auf befriedigende Art und Weise einzubauen zu können. Auch die Belüftungsanlage wurde als nicht optimal bezeichnet (die Heizung kostete seinerzeit noch einen Aufpreis von 140 Mark), und man wünschte sich eine bessere Zugänglichkeit des Ölmeßstabes. Dafür widerfuhr der Straßenlage des 170 D großes Lob, man vermerkte eine nur geringe Kurvenneigung und eine ausgezeichnete Wirkung der Bremsen. Vor allem habe man stets „ein absolutes Gefühl der Sicherheit“, hieß es. Die Beschleunigungswerte hielten sich – dieselmäßig – in bescheidenen Grenzen. Von 30 auf 60 km/h war man, wenn man zum 3. Gang durchschaltete, in 9,5 Sekunden, von 40 auf 80 (4. Gang) in 21,1 Sekunden, von 0 auf 90 km/h in 38,9 Sekunden. Den 170 D gab es nur als viertürige Limousine zu kaufen, das Auto kostete 9200 Mark. Später wurde der 170 D auch als unkarossiertes Fahrgestell verkauft (6750 Mark) – aber damals kostete eine Satz Koffer, passend für den Hundertsiebziger, aus echtem Leder auch nur 295 Mark... Pietsch schrieb nach einer Testfahrt mit dem 170 D, er sei von dem Wagen so begeistert und habe sich so an ihn gewöhnt, daß es ihm schwerfiel, ihn wieder ins Werk zurückzugeben. Er fand den Wagen schlechthin „verblüffend“.

Mercedes-Benz 170 Da

Parallel zum Mercedes-Benz 170 Va kam das Modell Da auf den Markt. Auch beim Motor dieses Modells hatte man die Bohrung auf 75 mm erweitert (jetzt 1767 ccm), aus 38 PS waren 40 PS geworden, und auch



die Verbesserungen am Fahrwerk hatte man dem Dieselauto zugute kommen lassen. Äußerlich waren der 170 Va und der 170 Da weiterhin genau identisch, auch ihre Produktionszeit von Mai 1950 bis April 1952 verlief parallel, schon aus fertigungstechnischen Gründen. Der größere Motor verbrauchte nicht mehr als maximal 6,5 Liter Diesekraftstoff (das entsprach knapp 5,5 kg) auf 100 km. Verglichen mit dem damaligen Benzinpreis, kam man auf einen Gegenwert von nur 3,8 Liter Vergaskraftstoff auf 100 km.

„Das Auto“ lobte den 170 Da als einen „Rekord an Wirtschaftlichkeit, Fahreigenschaften und Sicherheit“, wie ihn kein anderer Wagen der Mittelklasse aufweise. Der österreichische Motorjournalist Ernst Wiese, für seine Exkursionen rund um die Welt seit langem bekannt, unternahm 1951 mit einem 170 Da eine Reise zum Polarkreis. Auf schlechtesten Straßen, manchmal bis zu 18 Stunden am Tag auf Achse, unterzog er den Wagen einem harten Test. Wiese bewältigte die 8800-Kilometer-Reise in zehn Tagen. Seine gesamten Treibstoffkosten bezifferte er auf 200 Mark. Vier Diesel-Mercedes nahmen auch an der ADAC-Deutschlandfahrt im Jahre 1952 teil. Auch diese Fahrzeuge kamen trotz wenig zartfühlender Behandlung auf keine höheren Verbrauchswerte als durchschnittlich 6,8 Liter. Übrigens nahm an jener Fahrt auch erstmals ein Mercedes-Benz 220 teil; er konkurrierte mit dem allgemein favorisierten Opel Kapitän.

Ein 170 Da brachte mit seinen 1250 Kilogramm mehr als einen halben Zentner mehr auf die Waage als der 170 Va, und in der Zuladung lag er mit 315 Kilogramm etwas unter der des Benziners mit 320 Kilogramm, obwohl schon ein kleiner Kraftstofftank - 37 statt 42 Liter, noch im Motorraum untergebracht - vorhanden war. Zum erhöhten Gewicht des Diesel-Mercedes trugen nicht zuletzt die beiden schweren Batterien bei (6 Volt, 75 Ah), sie waren unter den vorderen Sitzen untergebracht. Erst bei den S-Typen mit Dieselmotor wanderten die Akkus in den Motorraum und der Kraftstofftank ins Heck des Wagens.

Ein Mercedes-Dieselmotor war zwar überaus langlebig, doch als Austauschaggregat schlug er höher zu Buche als ein Benzinmotor. Im Tausch kostete ein Da-Vierzylinder 1100 Mark gegenüber 675 Mark, die man für den Austauschmotor vom Typ 170 Va zu zahlen hatte. Die Kosten für eine Tauschmaschine vom Typ 220 beliefen sich auf 1375 Mark.

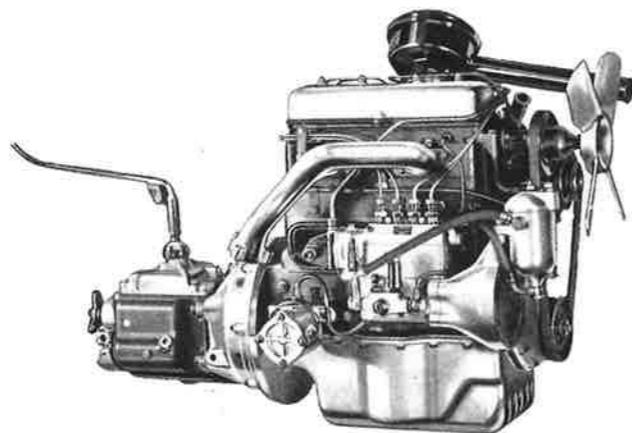
Für den 170 Da kamen - wie für andere Modelle (nicht nur aus dem Hause Daimler-Benz) auch, unabhängig von der Zeit ihres Erscheinens - unterschiedliche Werksangaben auf den Markt. Einige Prospekte bescheinigen dem Wagen einen 39-Liter-Tank, andere 37 Liter. Auch Batteriekapazitäten differieren (75, 84, 87 Ah) wie auch die Menge der einzufüllenden Kühlflüssigkeit. Es sei dieser Hinweis gestattet, um auf die Verschiedenheit von Angaben seitens des Herstellerwerkes zu machen.

Mercedes-Benz 170 Db

Auch der Mercedes-Benz 170 Db ließ sich äußerlich kaum vom Parallelmodell 170 Vb unterscheiden, als es

mit diesem im Mai 1952 die Va- bzw. Da-Typen ablöste. Der Db wurde bis zum Oktober 1953 gebaut, womit vom D/Db/Db insgesamt 33.823 Wagen dieser Reihe das Werk verließen.

Die Verbesserungen des Vb fanden sich selbstverständlich auch beim Db wieder: die weicheren Schraubenfedern vorn, die verbreiterte hintere Spur (jetzt 1360 mm), die Hypoid-Hinterachse. Auch die Motorhaube mit den zwei waagrechten Schlitten hatte man dem Db gegeben sowie die neuen Stoßstangen, die um die Fahrzeugkanten herum in die Seiten der Kotflügel verliefen. Kostete die Benzinmotor-Ausgabe des Hundertsiebzigers 7900 Mark, so war der Diesel genau eintausend Mark teurer. Von beiden Modellen gab es jetzt auch - auf Sonderwunsch und bei auswärtigen Karosserieherstellern gefertigt - Kombiwagen, nicht nur Ambulanzen, wie schon bei früheren Hundertsiebzigern. Die Kombis wogen 100 kg mehr, hatten aber auch um eine 100 kg erhöhte Zuladekapazität.



Das Argument vom wirtschaftlichsten Personenwagen seiner Zeit galt für den Diesel-170er noch immer. „Mit welchem Wagen können vier Personen von Frankfurt nach München für DM 10,- Betriebsstoffkosten fahren?“ - auf diese Frage, formuliert im 170-Db-Prospekt vom April 1953, gab es natürlich nur eine Antwort: In einem Mercedes. Und daß man in „schon 48 Sekunden“ auf 100 km/h zu kommen vermochte, stimmte nicht nur die Daimler-Benz-Werber stolz. „Der Diesel erfreute sich nicht nur in Deutschland besonderer Beliebtheit“, schrieb Paul Schweder in der ADAC-Motorwelt, „sondern vor allem in jenen Ländern, in denen große Preisunterschiede zwischen Benzin- und Diesekraftstoff bestehen. Das ist zum Beispiel in Holland, Spanien und Belgien der Fall. Man könnte direkt neidisch werden!“

Als Extras erhielt man für den Wagen - natürlich für jede Version, ob mit Diesel- oder Benzinmotor - Schiebedach, Reserveraddeckel, Radio, Spezialkoffer, Nebellampen in verschiedenen Versionen, Kühlerjalousien, Rückfahrscheinwerfer, Skihalter, Fußmatten, Polsterschonbezüge, Radzierblenden, Mehrklanghupen und beleuchtete Nationalitäts-Kennzeichen. Das Reserverad-Abdeckblech kostete 50 Mark, das Sicherungsschloß dazu 5 Mark 80. Einen gläsernen Aschenbecher konnte man sich im Fond für 4 Mark 90 installieren

lassen, Liegesitzbeschläge verzeichnete der Zubehörkatalog für 110 Mark pro Stück. Auch ließ sich das dunkle Lenkrad gegen ein weißes auswechseln (Mehrprix: 38 Mark), und wer sein Auspuffendrohr mit einer Chromblende schmücken wollte, erhielt dieses für ganze 6 Mark. Für einen Satz Bordwerkzeuge bezahlte man 19 Mark 10 und für das Db-Set 26 Mark 95.

Obwohl Vb und Db eine Reihe markanter Unterscheidungsmerkmale gegenüber dem Va und Da aufwiesen, ließ sich das neuere Modell auf dem Typenschild vom alten nicht unterscheiden - hier hatte man die Bezeichnung Va bzw. Da beibehalten, und in der Werksstatistik wurden auch die Produktionszahlen der V/Va/Vb ebenso zusammengenommen wie die der Modelle D/Db/Db.

In den OÖ-Nachrichten vom 1. Juni 1991 stand folgender Bericht:

Hatz auf alte Autos:

Betrifft: Besondere Überprüfung. So harmlos, wie der Brief des Verkehrsministers an die Landeshauptmänner beginnt, werden es Besitzer älterer Autos nicht empfinden: Halter von mehr als 12 Jahre alten Fahrzeugen werden künftig von der Behörde aufgefordert, bei der amtlichen Pickerlprüfung vorzufahren. Werkstätten-, Arbö- und ÖAMTC-Atteste sind dann für Wagen vom Baujahr 1978 und darunter ungültig.

Rot und Schwarz haben es in ihrem Regierungspakt festgehalten: Alte Autos gehören von der Straße.

Das Wie tat Verkehrsminister Rudolf Streicher per Rundschreiben vom 22. Mai 1991 an die Landeshauptmänner kund. Alte Fahrzeuge, die der wiederkehrenden Begutachtung nach § 57 unterliegen (Pickerlprüfung), werden künftig gemäß § 56 des Kraftfahrgesetzes „besonders überprüft“.

Schon bisher traute das Verkehrsministerium den Werkstätten mit ihren § 57-Überprüfungen nicht sonderlich: Ein Prüfwagen der Bundesstelle lauert auf seiner Österreich-Tournee vor Werkstätten auf Autos mit frisch geklebten Pickerl. Dann wird die Prozedur nach amtlichen Verfahren wiederholt. Überprüfern, die sich zu Freundschafts-Pickerln hinreißen lassen, geht es an den Kragen.

In Hinkunft müssen die 523.000 PKW, die 13 oder mehr Jahre alt sind, den privaten Prüfstellen fernbleiben. Die Halter werden von den zuständigen Behörden schriftlich verständigt, daß sie sich an einem vorgegebenen Tag zu einem bestimmten Zeitpunkt mit ihrem oben und unten gesäuberten Auto bei der Prüfstelle einzufinden haben. Zur „besonderen Überprüfung“. Wird dem Aufruf nicht Folge geleistet, „ist gemäß § 44 Abs. 2 lit. a KFG 1967 die Zulassung aufzuheben“.

„Mehr als die bisherige Pickerl-Untersuchung können die Kfz-Prüfstellen der Landesregierung auch nicht

machen“, sagt ein ÖAMTC-Techniker: „Die Behörde hat die gleichen Testgeräte, sie hat nach den gleichen Gesichtspunkten zu prüfen“.

Was allerdings wegfallen kann, sind das Augenzwinkern und der Ermessensspielraum. Der Techniker sieht in der amtlichen Prüfung keinen grundsätzlich feindlichen Akt gegen die Altabtobesitzer, sondern nur einen freundlichen Akt des Ministers für die Ämter der Landesregierungen: „Weil die Überprüfungsstellen schlecht ausgelastet sind, wird ihnen Geschäft zugebracht“.

Zu den derzeit 523.000 Kraftfahrzeugen mit 13 und mehr Jahren auf dem Buckel gesellen sich jedes Jahr zwischen 150.000 und 180.000 Prüflinge dazu. Allerdings scheidet vom derzeitigen Bestand ein Teil wegen Altersschwäche aus.

Netto gewinnt aber die Behörde: Kommen in diesem Jahr die 94.000 Fahrzeuge aus dem relativ schwachen Zulassungsjahr 1978 dran, werden im nächsten Jahr schon die von 1979 vorgeführt. In dieser Periode wurden schon 150.000 Neufahrzeuge zugelassen. Somit haben sich die Staatsdiener ihre Arbeitsplätze mit steigender Beschäftigung selbst gesichert.

Begründet wird das Beschäftigungsprogramm des Verkehrsministers mit einer probeweisen Überprüfungsaktion der BH Salzburg Umgebung: „Mit der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Fahrzeugen älteren Jahrgangs steht es oft nicht zum Besten. Bedenken in diese Richtung erscheinen generell gerechtfertigt“, heißt es in dem ministeriellen Schreiben.

Den Werkstätten ist es nur recht, wenn die für sie oft problematischen älteren Autos zur Behörden-Überprüfung müssen. Je fester die Tester mit den Schraubenziehern in die morschen Holme stoßen, desto lauter klingeln die Werkstattkassen. Stehen Reparaturkosten und Zeitwert des Fahrzeuges in einem ungünstigen Verhältnis, kann gegebenenfalls ein Gebrauchtwagen angeboten werden. Oder gar ein Neuwagen auf Leasing. Was wiederum die Banken entzückt.

Ausschreibung für die 3. Hollabrunner Weinlandmesse Oldtimerrallye 1991

Diese Veranstaltung findet am Samstag, dem 17. August 1991 statt.

Veranstalter ist die HOLLABRUNNER VERANSTALTUNGS- und MESSE GES.M.B.H.

Unterstützt wird sie durch den OLDTIMERCLUB WEINVIERTEL.

Berechtigt zur Teilnahme sind alle Personenkraftwagen und Motorräder bis Baujahr 1970 (und interessante, jüngere Liebhaberwagen). Alle teilnehmenden Fahrzeuge müssen zum Straßenverkehr zugelassen und haftpflichtversichert sein. Die Teilnehmer haben die Straßenverkehrsordnung einzuhalten. Für Personen- und Sachschäden übernimmt der Veranstalter keine Haftung.

PROGRAMM:

Eintreffen der Teilnehmer mit ihren Kraftfahrzeugen bis 9 Uhr in Hollabrunn, Übergabe der Fahrtpapiere, technische Abnahme, Fahrerbesprechung um 9.15 Uhr, Start ab 9.30 Uhr.

Rückkehr der Fahrzeuge am Messegelände Hollabrunn nach dem Befahren einer vorgegebenen Strecke durch das westliche Weinviertel mit zahlreichen Sonderprüfungen ab ca. 12 Uhr, Mittagessen gratis, Bewachung der Fahrzeuge durch uniformierte Aufsichtsorgane, um 14 Uhr: Besprechung des Nachmittagsprogramms mit allen Teilnehmern (beim Springbrunnen vor dem Hollabrunner Stadtsaal im Messegelände), 17 Uhr Siegerehrung.

NENNUNG UND STARTGELD:

Nennungen senden Sie bitte an Dr. Gerhard OFNER
Umseerstraße 12
3040 NEULENGBACH
Tel. 02772/3878

Nennschluß ist der 10. August 91. Nachnennungen können nach Maßgabe der Möglichkeiten berücksichtigt werden.

Nenngeld für OCW Mitglieder:

öS 100,-, andere Teilnehmer öS 250,-.

Sollte die Nennung und die Überweisung des Nenngeldes nicht bis zur 10. August 1991 erfolgen, wird das Startgeld auf öS 400,- erhöht.

Das Startgeld zahlen Sie bitte auf das Oldtimerclub Weinviertel Konto Nr. 53.462 der Raiffeisenbank Hollabrunn ein (BLZ 32.322)

LEISTUNGEN DES VERANSTALTERS:

Fahrtunterlagen, Mittagessen für zwei Personen, Pokale und Erinnerungsgeschenke, technische Betreuung durch den ÖAMTC.

FAHRTLEITUNG

Dr. Gerhard Ofner

KLEINANZEIGEN:

Verkauf:

Mercedes-Benz 180 B - Bj. 1960
restauriert, neuer Motor
VB öS 95.000,-
Hr. Thomas KURZ
Hietzinger Hauptstraße 27
1130 Wien
Tel. 8771987

Verkauf:

Mercedes-Benz 230 SL - Bj. 1964
„Pagode“ Roadster mit Hardtop
ROSTFREI
VB öS 380.000,-
Hr. Karl RITTER
8020 GRAZ
Tel. 0316/32468

Verkauf:

Mercedes-Benz 123 - Bj. 1978
6 Zyl. - 250
162.000 km - cafebraun
Schaltgetriebe, Schiebedach
+ 4 neue Winterreifen
VB öS 40.000,-
Hr. Günter SCHWARZL
Tel. 03156/2563

Verkauf:

Sehr schöne Stoßstange für
W 111 Hochkühler - Coupé (vorne),
öS 25.000,-
(NP öS 50.000,-)
Hr. Siegfried SIEGL
Tel. 02747/2561
16.30 - 17.30 Uhr

Verkauf:

Orig. Betriebsanleitungen:
250 (C), 280 (C), 250 E, 280 CE 200/8, 220/8
Typenschilder: 220 SE + 250 SE
je öS 200,-
Hr. Manfred SOMMER
Tel. 396654
18.30 - 20.00 Uhr

Verkauf:

Frontscheibe W 110
Heckscheibe W 110 ohne Heizung
Heckleuchten 200 D (W 110)
Stoßstange vorne + hinten W 111
(Heckflosse) - Stk. öS 2.500,-
Hr. Christian FRÜHMANN
Rueppgasse 2/16
1020 Wien
Tel. 864301/14 Fa. Ingolmark

WHB PKW Typen ab August 1959:
190 c, 190 Dc, 200, 200 D, 220 b, 220 Sb, 220 SEb,
230, 230 S, 250 S, 250 SE, 300 SE, 300 SEb,
300 SEL, 230 SL, 250 SL; (Kopie öS 500,-)
ausleihen gratis (Micro-Fiches)

Hr. Christian FRÜHMANN
Rueppgasse 2/16
1020 Wien
Tel. 864301/14 Fa. Ingolmark

Tausche Betriebsanleitung MB 250 SL XII 1967
gegen Betriebsanleitung MB 230 SL

Hr. Axel WOLF
Mariensteig 1
1130 Wien
Tel. 826276

Suche ETL (A4) von 280 SL + 230 SL
(gerne auch leihweise gegen Vergütung)
Hr. Siegfried SIEGL
Tel. 02747/2561
16.30 - 17.00 Uhr

Abzugeben: ETL 180 D, 219, 220 S, 300 SEL 3,5,
300 SEL 6,3, 280 SE/C 3,5, 250 CE, 180 a
Hr. Siegfried SIEGL
Tel. 02747/2561
16.30 - 17.00 Uhr

Verkauf:
190 D, 200 D, 190 b (W110)
/8 Baujahr 1968
1500 Feuerwehr
219 Kasten
Hr. Werner PUSCH
Triester Straße 362
1230 Wien
Tel. 695244

Verkauf:
Becker Europa, STEREO Cassette, neuwertig
öS 2.500,-
Hr. Gerhard PIPPERSTEINER
Ortsstraße 10
2331 Vösendorf
Tel. 0222/695746

Verkauf:
HONDA CIVIC 1,5 GL 16V
elektr. Schiebedach
Garagengepflegt
ca. 48.000 km
VB öS 115.000,-
von 19.30 - 20.00 Uhr
Tel. 8338533 oder
6025926
Fr. Margit KEIM oder
Hr. Manfred BARTIK

Verkauf:
5 Alufelgen mit 205/70/14 VR
Micheline XTX
öS 4.000,-
Hr. Franz KINZEL
Spechtgasse 58
2340 Mödling
Tel. 02236/42600 od. 48587

Verkauf:
230.6 18
Baujahr 1973
Preis nach Vereinbarung
Hr. Josef HANZLIK
Tel. 887171