

Clubzeitung 1/92

*Das  
Gelu-Gülden*



Eduard Offenbreyer

**MERCEDES-BENZ**

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**

### Liebes Clubmitglied !

Unsere Clubzeitung "Stern-Zeichen" bekommt ab dieser Ausgabe dank unseres neuen "Chefredakteurs" Axel Wolf inhaltlich eine vollkommen neue Aufmachung. Sie wurde in verschiedene Rubriken unterteilt, die sich in jeder Ausgabe wiederfinden werden, wodurch der Informationsgehalt erhöht und übersichtlich präsentiert wird. Die Rubrik "CLUBNEWS" behandelt alle den verein betreffenden Neuigkeiten.

Unter "MELANGE" findet man aktuelle Informationen die österreichische Oldtimerszene betreffend.

Im "MODELLPROFIL" werden in jeder Ausgabe eine Mercedes-modellreihe und gleichzeitig die zur Zeit ihrer Präsentation aktuellen Konkurrenten vorgestellt.

Das "THEMA" befaßt sich mit allen uns Oldtimerbesitzer betreffenden Problemen (Kat, Bleifrei,...).

"KLASSIKER VON MORGEN" informiert darüber, welche Fahrzeuge gute Chancen auf Wertsteigerung haben und daher heute schon kaufenswert erscheinen.

Die für Clubmitglieder kostenlosen Kleinanzeigen runden das Informationsangebot ab.

Wir hoffen, das "Stern-Zeichen" durch diese Neuerung aufgewertet und für genügend Information für jedermann gesorgt zu haben.

Im übrigen sind wir für alle Anregungen, Beiträge und Wünsche die Clubzeitung betreffend dankbar.

Zum Abschluß möchte ich mich noch für das späte Erscheinen der Ausgabe 1/91 entschuldigen. Aufgrund eines Unfalls unseres bisherigen "Zeitungschefs" Alexander Höchst konnte diese Ausgabe nicht rechtzeitig fertiggestellt werden, die vorbereiteten Beiträge werden jedoch auf die kommenden Ausgaben aufgeteilt.

Doch nun genug der langen Worte, viel Vergnügen mit dem neuen "Stern-Zeichen" wünscht

Obmann Hannes Dominkovits

### IMPRESSUM:

Clubzeitung der  
"Freunde älterer  
Mercedes"  
Favoritenstr. 123  
1010 Wien  
TEL: 602 78 00

CHEFREDAKTEUR:  
Axel Wolf

MITARBEITER:  
Hannes Dominkovits  
Alexander Höchst  
Norbert Kirchhof  
Manfred Schmid  
Siegfried Siegl  
Manfred Sommer

HERSTELLUNG:  
Druckerei  
Gubernér & hierhammer  
Schleifmühlg. 5

ERSCHEINUNG:  
vierteljährlich

### SEITE

2

6

8

12

22

25

27

32

### INHALT:

#### CLUBNEWS

2

#### KALENDER

6

#### MÉLANGE

Neues aus der Szene

8

#### MODELLPROFIL

Die Heckflosse - Teil 1

12

#### THEMA

Bleifrei mit dem Oldie ?

22

#### KLASSIKER VON MORGEN

Full Size - der 450 SEL 6,9

25

#### EINKAUF

Adressen der Spezialisten

27

#### KLEINANZEIGEN

32

**PROTOKOLL**

Generalversammlung 13. Dezember  
1991

**Punkt 1: Begrüßung**

Obmann Hannes Dominkovits begrüßt die anwesenden Mitglieder

**Punkt 2 a): Bericht des Obmanns**  
Hannes Dominkovits

Der derzeitige Mitgliederstand beläuft sich auf 70 Mitglieder. Die neue Clubzeitung fand besondere Anerkennung bei der Daimler Benz AG Stuttgart. Von ihr wurde der Verein an die Mercedes Benz Generalvertretung in Salzburg verwiesen, die bereits die Vereinsunterlagen erhalten hat, da sie über die Verwendung des "historischen Mercedessterns" durch den Verein zu entscheiden hat.

Weiters unterstrich der Obmann die guten Kontakte zur Firma Wiesenthal, die in letzter Zeit immer häufiger Oldtimer-Interessenten an den Verein verwiesen hat.

**Punkt 2 b): Bericht des Kassiers Manfred Schmid**  
Der Höchststand des Vereinskontos belief sich auf ÖS 18000,-- der Stand per 13. 12. 1991 auf ÖS 578,--. Vom Verein wurde ein gebrauchter Personalcomputer mit einem hochwertigen

Textverarbeitungs- und Adressverwaltungsprogramm angeschafft, weiters entfielen Kosten auf Clubzeitungen, Porto und zahlreiche Ausgaben bei den Vereinsausfahrten (Museumeintritt...). Da der Kassier das Geschäftsjahr 1991 erst mit 31. 12. 1991 abschließen kann, wurde die Buchhaltung am nächsten Clubabend (10. 1. 1992) nach Überprüfung durch die Rechnungsprüfer an den neu gewählten Kassier, Herrn Manfred Sommer übergeben.

**Punkt 3: Entlastungsantrag des alten Vorstandes**

Der Entlastungsantrag wurde einstimmig angenommen.

**Punkt 4: Neuwahlen**

In den Vorstand wurden folgende Kandidaten gewählt:

Obmann: Hannes Dominkovits  
Obmann Stv.: Norbert Kirchhof  
Schriftführer: Alexander Höchst  
Schriftführer Stv.: Siegfried Siegl

Kassier: Manfred Sommer  
Kassier Stv.: Manfred Schmid

**Punkt 5: Mitgliedsbeitrag**  
Der Erhöhung des Mitgliedsbeitrags auf ÖS 500,-- wurde zugestimmt.**Punkt 6: Ehrenmitglieder**  
Die vom Vorstand beantragte Ehrenmitgliedschaft für den Vereinsgründer, Herrn Stefan Jurasovits wurde von diesem aus

persönlichen Gründen abgelehnt.

**Punkt 7: Allfälliges**

Der Obmann bedankte sich beim Vorstand und bei den Mitgliedern für die gute Zusammenarbeit in den Jahren 1990 und 1991 und drückte seine Hoffnung auf eine ebenso gute Kooperation 1992 aus. ☛

**Liebes Clubmitglied !**

Die Chefredaktion unserer Clubzeitung hat mich ersucht im Rahmen der Aktion "Der Vorstand stellt sich vor" mich bei Euch in meiner Eigenschaft als Kassier vorzustellen.

Steckbrief:  
Manfred Sommer  
24 Jahre alt  
verheiratet  
2 Söhne

Beruflich bin ich in der Arbeitsvorbereitung der EDV-Zentrale des Bundesministeriums für Inneres tätig.

Unseren Verein kenne ich seit seiner Gründung, nur trat ich bei der Vereinsgründung nicht bei, weil ich zu diesem Zeitpunkt noch keinen Mercedes besaß. Seit ca. 1 1/2 Jahren arbeite ich aktiv am Vereinsgeschehen mit.

Bei der Vorstandswahl 1991/92 wurde ich zum Kassier gewählt und bedanke mich an dieser Stelle für das mir ausgesprochene Vertrauen.

Weiters möchte ich Euch darüber informieren, daß die Erhöhung des Mitgliedsbeitrages in keiner Weise mit meiner Wahl zum Kassier in Verbindung steht (Nicht auf meinem Mist gewachsen), sondern vor den Neuwahlen vom Vorstand mittels Abstimmung durch die anwesenden Mitglieder beschlossen wurde.

Ich stehe Euch gerne für etwaige Fragen betreffend Clubfinanzen, Vereinsorganisation, Clubzeitung und Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung.

Mit der Hoffnung auf gute Zusammenarbeit verbleibt ich.

Euer Schatzmeister  
Manfred Sommer

Zuerst mal möchte ich mich für die Verspätung des neuen "Stern-Zeichen" entschuldigen, es lag wirklich nicht an uns. Wie viele von Euch bereits wissen werden, war ich am 5. Februar dieses Jahres mit unserem Schatzmeister Manfred Sommer bei der Mercedes Benz Generalvertretung Österreich in Salzburg, wo wir uns mit Herrn Gruber über die Zukunft des Vereins unterhielten. Unter anderem wurde ein neuer Vereinsname vereinbart, nämlich "Mercedes Benz Veteranenclub Österreich."

Das Ansuchen um Genehmigung durch die Mercedes Benz AG. wurde von Herrn Gruber nach Stuttgart geschickt.

Da es sich nur um Formalitäten handelt, erwartete Herr Gruber die Antwort noch im März, so daß der neue Vereinsname bereits auf der Titelseite dieser Ausgabe hätte stehen sollen.

Wie Ihr sicher bemerkt habt, war das Warten vergeblich, die schriftliche Zustimmung durch Stuttgart ist noch nicht eingelangt. Ich danke Euch dennoch im Voraus für Euer Verständnis.

Doch zurück zu unserem Gespräch mit Herrn Gruber.

Er war sehr angetan von unserer Arbeit und legte uns nahe, uns mit seiner Hilfe österreichweit zu etablieren. Zu diesem Zweck sicherte er uns zu, das "Stern-Zeichen" in allen MB-Betrieben in ganz Österreich aufzulegen, und diese anzugeben, Kunden mit alten MB-Fahrzeugen an uns zu verweisen bzw. die Kundenkarteien zu durchforsten und entsprechende Kunden direkt anzuschreiben. Weiters bekommen wir in Zukunft genügend Pressematerial für unsere Clubzeitung zur Verfügung gestellt.

Außerdem wurde von Herrn Gruber der Wunsch geäußert, gemeinsam mit uns Treffen bzw. Ausfahrten zu organisieren, womit ich schon beim nächsten Thema wäre, dem Jahrestreffen.

Es wird im Polygon der Firma Wiesenthal & Co. stattfinden, wo ein Buffet und ein Dia-vortrag für unsere Mitglieder organisiert wird. Der vorgesehene Termin am 25. April dieses Jahres wird jedoch unhaltbar sein, da wir uns zu diesem Anlaß bereits mit unserem neuen Vereinsnamen der Öffentlichkeit präsentieren wollen und daher auf das O.K. von Stuttgart warten müssen. Der endgültige Termin wird aber noch rechtzeitig bekannt gegeben.

Zur Tullner Oldtimermesse am 30. und 31. Mai sei zu sagen, daß wir unseren Clubstand erstmals gemeinsam mit der Firma Wiesenthal gestalten werden. Herr Kenyeri, unser Ansprechpartner bei Wiesenthal, hat sich bereit erklärt, das von uns benötigte Infomaterial bzw. einige sehenswerte Fahrzeuge aus der Sammlung Wiesenthal für die Ausstellung zur Verfügung zu stellen.

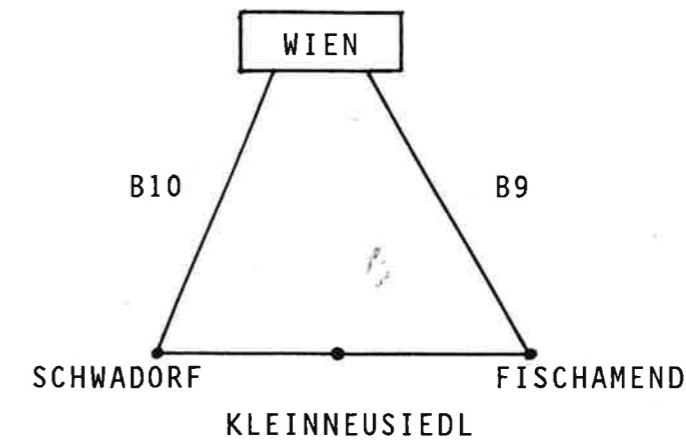
Das waren die, so glaube ich, doch recht positiven News. Ich hoffe, in der nächsten Ausgabe, die spätestens im Juni erscheinen sollte, bereits über

die Umbenennung des Vereins und andere Aktivitäten berichten zu können.

Euer Obmann, Hannes Dominkovits

AUTOMOBIL-WERKSTÄTTE  
Norbert Kirchhof  
Katharinenhofstr. 2  
2431 Kleinneusiedl  
TEL./FAX: 02230/8368

Ausführung sämtlicher mechanischer Arbeiten an Mercedes-Benz ab Baujahr 1955.



**OLDTIMER - TERMINE und TREFFEN  
IN ÖSTERREICH**

April:

25. 4. 10. Oldtimer Fahrzeug- und Teilemarkt in Steyr/Münichholz MSC Steyr  
25. 4. Jahrestreffen 1992 (voraussichtlicher Termin)

Mai:

8. 5. Clubabend  
16. 5. Veteranen-Flohmarkt in Wien (Liewers)  
22.-24. 5. Oldtimerfachmesse in Graz auf dem Messegelände  
24. 5. Ausfahrt zur Riegersburg  
30.-31. 5. Oldtimer-Messe 1992 in Tulln mit Clubstand

Juni:

5. 6. Clubabend  
6. 6. Veteranen-Flohmarkt Schwarz, Tirol  
13. 6. 2. Tiroler Veteranen u. Teilemarkt in Vomp, Marktgelände  
13.-21. 6. FIVA-World-Rallye 1992, Bregenz-Wien  
Automobil Veteranen Club Austria  
14. 6. 2. Int. Verkehrsnostalgie "Schiene u. Straße" f. Oldtimermotorräder u. -Autos MSC Steyr

Juli:

3. 7. Clubabend  
10.-12. 7. Ducati SpeedWeek am Ö-Ring 23.-26.7.



Bentley-Aufmarsch bei Pfarrer Prantl im August 1991

August:

7. 8. Clubabend  
15.-16. 8. 6. Int. Damberg-Bergpreis f. Oldtimermotorräder u. -automobile MSC Steyr  
28.-30. 8. VIII. Int. Oldtimerrallye-Platschberg-Steiermark Steirischer Oldtimer-Club

September:

4. 9. Clubabend  
4.-6. 9. Int. Oldtimer Festtage, Fünf Sterne Fahrt rund um die Olympiastadt Innsbruck ÖAMTC Tirol  
5.-6. 9. 7. Int. Sauzahn-Bergpreis f. Oldtimermotorräder u. -automobile MSC Steyr  
19.-20. 9. 6. Schloßbergpreis, Forchtenstein-Rosalia u. 5. Bentleyausfahrt, Niederösterr. Österr. Gesells. für hist. Kraftfahrwesen  
27. 9. Ausfahrt zum Neusiedlersee

**VERANSTALTUNGEN DER INTERNATIONALEN MERCEDES BENZ CLUBS**

**AUSTRALIEN**

- Mercedes-Benz Club Australien, Queensland  
17. 4. National Rallye

**DEUTSCHLAND**

- Mercedes-Benz SL-Club Pagode  
21. 8.-23. 8. Jahrestreffen  
Mercedes-Benz Interessengemeinschaft  
18. 6.-22. 6. 12. internationales Jahrestreffen in Erding bei München  
Mercedes-Benz 190 SL-Club  
7. 8.-9. 8. Jahrestreffen  
Mercedes-Benz 300 SL-Club  
14. 5.-17. 5. Jahrestreffen in Düsseldorf  
Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club  
28. 5. -31. 5. Jahrestreffen  
Mercedes-Benz Veteranenclub von Deutschland  
5. 5. - 8. 8. Jahrestreffen in Ladenburg

17. 6.- 21. 6. MVC-Klassikertreffen auf Schloß Fuschel / Österreich

17. 7.-19. 7. MVC-Nutzfahrzeugtreffen in Kassel  
1. 8.- 2. 8. Bertha-Benz-Gedächtnisfahrt

**FRANKREICH**

- Mercedes-Benz Club France  
Mai oder Juni Ausflug Großraum Paris

28. 5. -31. 5. Rallye Annuel du Club

20. 6. -27. 6. Coupe de l'age d'or

- September Ausflug Großraum Paris

30. 11.-15. 12. Hauptversammlung des Clubs im Automobilzentrum von Pantin

**GROSSBRITANNIEN**

- Mercedes-Benz Club Ltd.  
26. 5.-30. 5. 40 Jahre-Jubiläum MB Club England, Jahrestreffen in Stratford

**ÖSTERREICH**

- Freunde älterer Mercedes/Österreich  
24. 5. Ausfahrt Riegersburg  
27. 9. Ausfahrt Neusiedlersee

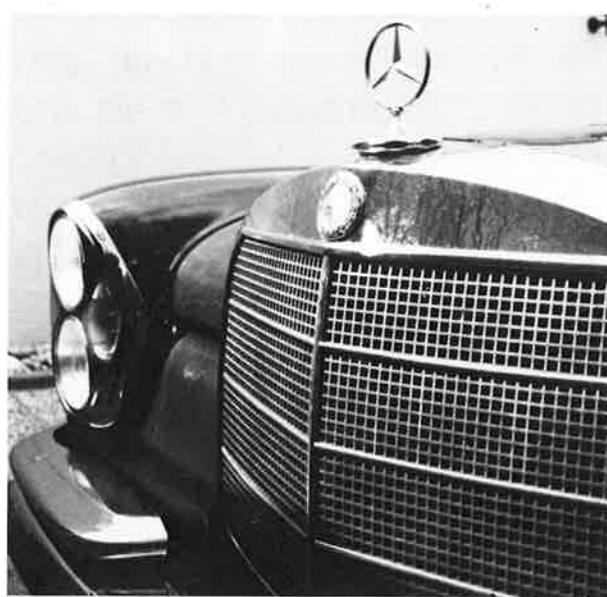
**SCHWEDEN**

- Daimler-Benz Sektion Automobilhistoriska Klubben  
9. 5. Mercedes Market  
13. 6. The Mercedes Day  
22. 8. Five Mile Rally  
29. 8. The Pagoda Meeting  
22.10. Mercedes Evening at Philipson

**USA**

- The International 190 SL Group, Inc.  
21. 8.-23. 8. National Meeting, Santa Clara/Californien  
Mercedes-Benz Club of America  
6. 6.-13. 6. StarFest in Phoenix/Arizona

**Photos Gesucht!**  
 Liebes Clubmitglied,  
 Zur besseren Illustration  
 unserer Artikel suchen wir  
 laufend Photos von klassischen  
 Mercedes-Benz, daher ersuchen  
 wir die werte Leserschaft um  
 Mithilfe. Sollten Sie an einem  
 Abdruck in unserer Zeitung  
 interessiert sein, so senden  
 Sie bitte Ihre Photos mit  
 genauer Modellbezeichnung und  
 Baujahr an die Redaktion.  
 Die schönsten und originellsten  
 Photos werden am Ende des  
 Jahres von einer kompetenten  
 Jury (=der Vorstand) ausgewählt  
 und prämiert und - wenn die  
 Photographen einverstanden sind  
 - auch als Titelbild in unserer  
 Clubzeitung Verwendung finden.  
 Die Preise sind ausgewählte  
 Mercedesmodelle in den Maßstä-  
 ben 1:18 bis 1:87 (Sponsoren  
 werden noch gesucht!)  
 Besten Dank im Voraus, die  
 Redaktion.

**GRATULATION:**

Wir gratulieren unserem Kassier Stv. Manfred Schmid zur bestandenen KFZ-Mechanikermeisterprüfung.

**Spruch der Saison:**

*An antique car is like  
 Another man's wife  
 You may look and admire  
 But do not touch !*

**BESONDERE "PICKERLÜBERPRÜFUNG"**

Liebe Clubkolleginnen- und kollegen !

Es kann jedem Besitzer eines älteren Automobils passieren, daß er so wie ich heuer im Jänner plötzlich eine Ladung vom Verkehrsamtsamt bekommt und eine besondere Überprüfung des KFZ's gem. §56 KFG über sich und sein Fahrzeug ergehenlassen muß.

Diese Überprüfung soll lt. einem Erlaß des Verkehrsministers vom April 1991 für alle KFZ, die älter als 13 Jahre sind, zusätzlich zur routinemäßigen "Pickerlüberprüfung" (§57a KFG) durchgeführt werden.

Durch den Erhalt der Ladung veranlasst, wollte ich einmal in Erfahrung bringen, wie diese Überprüfung gehandhabt wird und wie man sich dabei am besten verhält.

Wenn einen diese Ladung in den unwirtlichen Wintermonaten ereilt, wo unsere Lieblinge normalerweise einen verdienten Winterschlaf abhalten - nur keine Panik:

-Man kann entweder nicht reagieren und bekommt - lt. Auskunft einer freundlichen Verkehrsamtsdame - nach jeweils 6 Wochen 2x eine neuerliche Ladung mittels RSB-Brief mit einem neuerlichen Termin, der ca. 4 Wochen nach dem Datum der Ladung festgelegt ist, zugesellt. Das heißt, man hat nach Erhalt der 1. Ladung ca. 16 Wochen bis zum unverschiebblichen 3. Termin Zeit sein Fahrzeug auf "Hochglanz" zu bringen.

-Oder, man füllt gleich das bei der 1. Ladung beiliegende "Ansuchen um Terminverschiebung" (kostet ÖS 120,- Bstm.) aus und wählt eine günstigere Überprüfungszeit. Die Begründung "eingewinterter Oldie" ist lt. Amtsauskunft für eine mehrmonatige Verschiebung ausreichend.

-Oder, man bekommt von einer

Werkstätte eine Reparaturbestätigung, wobei bekanntgegeben werden muß, wann das Fahrzeug voraussichtlich wieder verkehrs- und betriebssicher sein wird (kostet ÖS 30,- Bstm.). Dieser Termin muß natürlich einigermaßen plausibel sein. Die unvermeidliche Überprüfung kann nach dem Ministeriumserlaß jedenfalls nur in den Bundesprüfanstalten für KFZ (in Wien; 1210. Tranzlg. 1) oder in den Prüfanstalten der jeweiligen Landesregierung durchgeführt werden. Die anderen auf der Ladung angeführten Prüfstellen sind zur Überprüfung älterer Fahrzeuge nicht ermächtigt. Eine diesbezügliche Beschwerde der Sachverständigen gegen den Ministeriumserlaß ist im Laufen.

Dies hat den Vorteil, daß bei der geringen Kapazität der ermächtigten Prüfstellen nicht damit zu rechnen ist, daß in absehbarer Zeit wirklich "alle" Oldies vorgeladen und überprüft werden.

So kann ich alle Besitzer von in Niederösterreich angemeldeten Fahrzeugen beruhigen:

-Nach Auskunft eines Juristen der Landesregierung wird in NÖ die Überprüfungsaktion amtlicherseits boykottiert, da rd. 25% des KFZ-Bestandes überprüft

werden müßten, und die Prüfstellen ohnedies schon überlassen sind.

- Falls das Ministerium aber auf der Durchführung des Erlaßes beharrt, wird es möglicherweise eine Ausnahmeregelung für Oldtimer geben. In Wien sieht die verkehramtliche Vorgangsweise dzt. so aus:

-Es werden alle KFZ, die älter als 15 Jahre, sind der Reihe nach ab Kennzeichen W100.000 vorgeladen. Alle Nobelnummern, Wunschkennzeichen und nach dem 1. 1. 1990 ausgegebenen alphanumericen Kennzeichen können demnach vorläufig aufatmen.

-Die Überprüfung in der Tranzlgasse erfolgt für Oldtimer nach eigenen, inoffiziellen Kriterien, Schwerpunkte dabei sind Lenkung, Bremsen, Bodenplatte und tragende Teile.

-Bei der Abgasprüfung wird mit zugeschrückten Augen oder besser Nasen gearbeitet.

-Ziel ist es, die "Rostschüsseln auszusondern".

Die Überprüfung ist kostenlos, nur im Falle daß Mängel festgestellt werden, ist ein Kostenbeitrag von ÖS 170,-- zu bezahlen.

Was sonst noch passiert, wenn Mängel festgestellt werden, kann ich Euch vielleicht

(hoffentlich nicht!) im Mai berichten.

Euer  
Thomas Steirer

#### NEUES AUS DER OLDTIMERSZENE :

Kurier vom 27. Jänner 1992

##### **Oldtimer-Plakette und Paß**

Das Verkehrsministerium half mit - echte Veteranen kommen jetzt ins ÖMVV-Register. Nach langen Verhandlungen ist es der Fachorganisation der Oldtimerszene - dem Österreichischen Motor-Veteranen-Verband (ÖMVV) - gelungen, mit den wichtigsten Clubs und dem Verkehrsministerium eine Oldtimer-Regelung zu finden. Es wurde das Veteranen-Register gegründet.

Dabei war es für die Behörde oft schwierig, ein altes Auto von einem sammelwürdigen Oldtimer zu unterscheiden. Jetzt geht man folgendermaßen vor: Sachverständige der zum ÖMVV gehörenden Veteranenclubs begutachten das Fahrzeug, das in die Registrierung aufgenommen werden soll. Ein nach internationalen Gepflogenheiten aufgebauter Überprüfungsbogen wird angelegt, zwei Fotos werden beigegeben. Diese Unterlagen werden an den ÖMVV weitergeleitet, der sie nochmals überprüft.

Dann werden eine Plakette mit der Registriernummer und einigen Kenndaten angefertigt sowie eine "Identitätskarte" aus Plastik geprägt. Damit wird das Fahrzeug von der Behörde als "rollendes Kulturgut" anerkannt. Diese Bestätigung ist nur auf das Fahrzeug bezogen und wird beim Verkauf weitergegeben.

Für Mitglieder von Oldtimerclubs im ÖMVV kostet die Registrierung 600 Schilling, für Nicht-ÖMVV-Mitglieder 2600 Schilling.

Bereits am 11. Jänner 1992 fand die erste Einschulung der Bevollmächtigten bei einer Tagung des ÖMVV statt. Besonderes Augenmerk werden die Sachverständigen auf Originalität legen. Die möglichste Annäherung des Fahrzeugs an den Neuzustand soll angestrebt werden.

Im Gesetz ist aber festgehalten, daß ein Auto nicht besser sei muß, als es ausgeliefert wurde. Dadurch kann der überprüfende Behördenvertreter die gesetzlichen Sonderregelungen zur Anwendung bringen, betreffend z. B. Beleuchtung, Bereifung, Gemischaufbereitung und Bremssystem.

Diese ganze Aktion der Kulturguterhaltung betrifft nur einen

verschwindend geringen Teil des österreichischen Kraftfahrzeugbestandes - wahrscheinlich nicht einmal 3000 Fahrzeuge.

#### MOTORKLASSIK MÄRZ 1992

Mercedes-Klassikzentrum  
Selbstversorgung

Mercedes wird in absehbarer Zukunft Klassik-Freunde verstärkt mit Oldtimer-Ersatzteilen und sogar mit einem Restaurierungs-Service versorgen. Ende letzten Jahres erfolgte der Besluß des Mercedes-Benz-Vorstandes, der historischen Abteilung unter Max Gerrit von Pein ein professionelles Zentrum für Ersatzteil-Fertigung, -Koordinierung und Restaurierung anzugliedern.

Der Ersatzteil-Vertrieb soll sowohl über Mercedes-Niederlassungen, als auch "direkt ab Werk", grundsätzlich jedoch, so von Pein "an jeden" erfolgen. Der Untertürkheimer Klassik-Chef schließt nicht aus, daß es dabei zu Kooperationen mit den alteingesessenen Mercedes-Teilehändlern und -Restaurierern kommt. Zur Zeit wird begonnen, die Infrastruktur der neuen Mercedes-Abteilung zu sichern, ein exakter Start-Termin für das Projekt steht noch nicht fest.

**DIE HECKFLOSSE:**

Kapitel I 220 220S 220SE 59-65

Die erste Modellvorstellung in der Rubrik "Modellprofil" ist der Heckflossenbaureihe gewidmet, die sich heute besonderer Beliebtheit erfreut. Da aber die große Modellvielfalt in dieser Baureihe den Rahmen eines Heftes sprengen würde, haben wir uns entschieden, das Thema Heckflosse in mehreren Folgen abzuhandeln.

Wir gehen chronologisch vor, weil im Jahr 1959 - entgegen den ursprünglichen Plänen von Daimler-Benz - nur die Modelle 220 220S 220SE vorgestellt wurden. Die später präsentierten Vierzylindermodelle sowie die Coupés und Cabrics werden in den nächsten Heften folgen. In einem eigenen Kapitel werden dann noch die Spezialaufbauten behandelt werden.

Etwas unorthodox ist auch die von uns gewählte Präsentationsmethode: Die Heckflossen der "1. Stunde" stellen wir anhand der Texte aus dem Originalprospekt vor, weil dieser neben Information aus 1. Hand auch einige unterhaltsame Formulierungen bieten kann; dazu aber später.



Den Vorgänger der Heckflosse :  
220/219, 220 S und 220 SE.

**Allgemeines über die Heckflosse:**

Am 11. August 1959 wurde auf der Stuttgarter Rennstrecke Solitude die damals als "Mittelklasse" eingestuften 220 220S 220SE Modelle erstmals der Presse vorgestellt. Die werksintern W 111 genannten 220 waren - wie oben bereits erwähnt - die Vorboten einer Flut neuer Modelle, die auf längere Sicht einerseits die Pontonbaureihe und andererseits auch die großen 300er ablösen sollte. Zu diesem Zweck wählte Daimler-Benz das Konzept der Einheitskarosserie, die nach und nach mit den bewährten Vierzylinder Benzin- und Dieselmotoren bezeichnungsweise mit den 2,3 und 3 Liter Sechszylindermaschinen angeboten wurde, so ergab sich eine große Modellvielfalt, die dazu beitrug, daß die W 111 (Sechszylinder) und W 110 (Vierzylinder) insgesamt bis

1968 973.033 mal verkauft wurden.

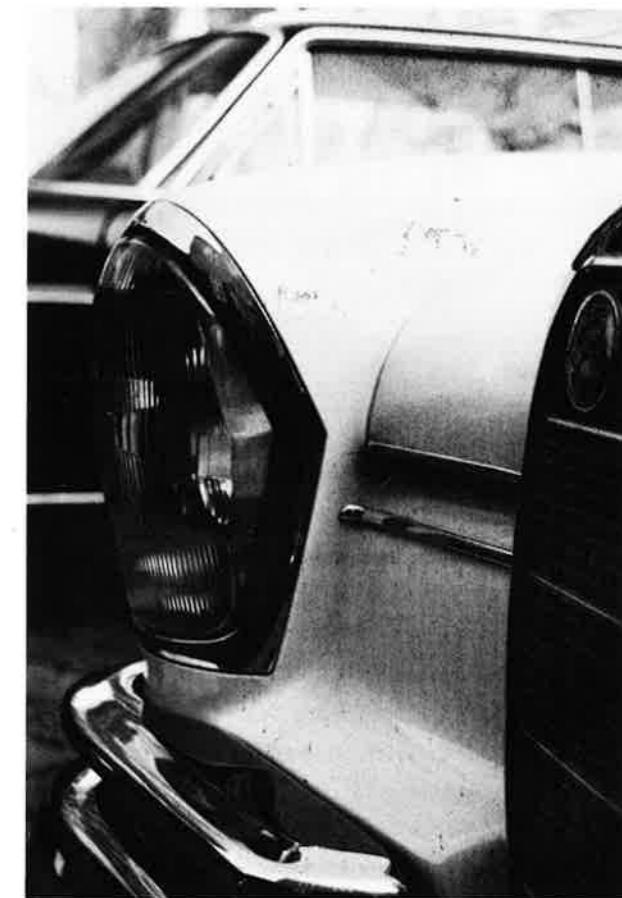
**Die neue Karosserieform:**

Die elegante, aber nicht modische und heute vor allem durch die Heckflossen (sprich Peilstange) charakterisierte Karosserie läutete bei Daimler-Benz ein neues Design-Zeitalter ein: Die Rundlichkeit der Ponton-Modelle wurde endgültig über Bord geworfen, statt dessen verwendete man zeitgemäße Stilelemente wie den Hüftschwung und die Trapezlinie mit ihren aus Italien kommenden strengen geometrischen Formen und klaren kantigen Umrissen.

Verbunden mit traditionellen Elementen des Hauses (Kühlermaske) und amerikanischen Akzenten wie den Flossen und den Panoramاسcheiben ergab sich eine Mischung aus europäischen und amerikanischen Design, die dieser Modellreihe eine eigenständige Linie verlieh.

**Bewährte Technik:**

Grundsätzlich baute das neue Auto auf der Technik des Vorgängers auf, die Rahmenbodenanlage stammte aus dem Ponton, wurde aber modifiziert, ebenso wie die 2,2 Liter Motoren. Aus diesem Grund wurde zur besseren Unterscheidung auch oft vom 220 SEb gesprochen, denn sogar den Einspritz-



Die in Berlin liebevoll „Trieauge“ genannten Scheinwerfer hat Mercedes beim 300 SL Roadster eingeführt.

motor gab es seit 1958. Eine wichtige Neuerung im Automobilbau stellten aber die von Béla Barény (ein Österreicher, was sonst?) entwickelten Knautschzonen in Verbindung mit einer stabilen Fahrgastzelle dar, sie machte die Heckflosse zum Vorreiter in Sachen Crash-Sicherheit.

Versetzen wir und also in das Jahr 1959: Der neue Mercedes wird uns vorgestellt und wir staunen nicht schlecht, denn im Prospekt steht über den 220 S/SE:

Eine Klasse für sich

## Der Wagen neuer Maßstäbe

Der neue Mercedes-Benz 220 S setzt neue Maßstäbe - seine Neukonstruktion repräsentiert den lebendigen Fortschritt im Automobilbau.

Vier Anforderungen stellt der anspruchsvolle Fahrer an einen Wagen dieser Klasse:

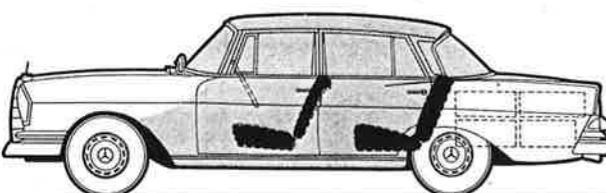
außerordentliche Fahrsicherheit, großen Fahr- und Raumkomfort, hohe Fahrleistung bei guter Wirtschaftlichkeit und - nicht zuletzt - moderne Eleganz der Karosserie.

Schon die Erste Fahrt mit dem 220 S läßt Sie spüren, daß in ihm eine wunderbare Harmonie von kraftvollem Temperament, bestechender Straßenlage und ideal ausgewogener Federung erreicht ist.

Ein klassischer Mercedes-Benz, klar in der gestreckten Linienführung, sauber im Stil, technisch von hoher Qualität verkörpert der 220 S die Prinzipien, die der ältesten Automobil-Fabrik der Welt in ihrer mehr als 70-jährigen Geschichte Weltgeltung verschafft haben: modern aber nicht altmodisch zu sein, technisch an der Spitze zu liegen und Wertarbeit auch in den kleinsten Details zu leisten.

In diesem Wagen leben die jahrzehntelangen Erfahrungen weiter, die nicht zuletzt bei den härtesten Rennen gewonnen wurden.

Modern und wohlabgewogen - so ist der neue Mercedes-Benz 220 S das Musterbeispiel eines vornehmen, repräsentativen Reisewagens.



## Vom Fahrkomfort zur Fahrkultur

Betrachten Sie ihn bitte von vorn: der niedrige und breite Kühler, die eleganten Leuchteinheiten, die wuchtigen, glatten, um die Kotflügel herumgeführten Doppelstoßstangen, alles bildet eine wohlabgewogene Einheit. Die gestreckte Karosserie mit den großen Vollsichtscheiben und breiten Türen, der straffen, ästhetisch klaren Linienführung und dem dezenten Chromschmuck ist frei von kurzlebigen, modischen Extravaganzen.

Schon die erste Fahrt in diesem Wagen wird Sie begeistern!

Die Harmonie von kraftvollem Temperament, bestechender Straßenlage und ideal ausgewogener Federung wird Sie den bedeutenden Schritt vom Fahrkomfort zur Fahrkultur spüren lassen.



## Alle Raumwünsche erfüllt

Auch das Heck des 220 S ist aus dem Streben nach Schönheit und Zweckmäßigkeit gestaltet.

Die klare Form besticht. Mit den horizontalen Heckleuchten und der harmonisch den Wagen umschließenden, massiven Doppelstoßstange ist eine Lösung gefunden, die man als sinnvoll und glücklich schätzen lernt.

Sie erfahren es auch beim Rückwärtsfahren und Parken. Über die geraden,

mit einer Chromleiste geschmackvoll verzierten Peilstäbe links und rechts, die Sie auch im Sicherheits-Rückblickspiegel durch die große Heckscheibe genau übersehen, können Sie den Wagen beim Zurücksetzen und Parken zentimetergenau einordnen.

Im Heck des 220 S finden Sie einen ganz weit zu öffnenden Kofferraum mit optimaler Geräumigkeit.

Um das Gepäck zu schonen, ist der Boden des Kofferraumes mit Gummi ausgeschlagen. Die Scharniere und Entlastungseinrichtungen des Kofferraumdeckels sind so angeordnet, daß sie mit den Koffern nicht in Berührung kommen und beim Verstauen der Gepäckstücke nicht behindern. Bei Dunkelheit fällt reichlich Licht durch die beiden Schlußleuchten in den Kofferraum.

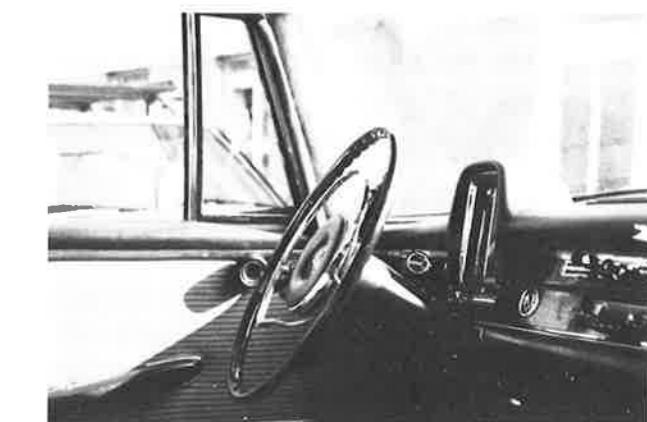
Reserverad, Werkzeug und Wagenheber sind an der rechten Seite so angebracht, daß man sie unabhängig vom Gepäck entnehmen kann.

Ein großer Innenraum steht Ihnen und Ihren Fahrgästen zur Verfügung. Sie haben reichlich Bewegungsfreiheit und werden sich daher wohlfühlen.

## Das große Leitmotiv – Ihre Sicherheit

Der Wunsch nach erhöhter Sicherheit im Wageneinnenraum hat zu neuen Lösungen vor allem in Bereich des Fahrers und Beifahrers geführt.

Die Lenksäule erhielt oben die breitflächige Polsterplatte, die gesamte Armaturenanlage wurde vertieft in einen kräftigen Posterrahmen eingelassen. Neu gestaltet und rundum gepolstert wurde das Kombi-Instrument mit Signaltacho. Rechts neben dem Kombi-Instrument wurde das Lenk-Zündschloß angebracht, mit dem Sie durch Drehung des Schlüssels auch den Anlasser betätigen. Die Knöpfe der Armaturen sind aus



elastischem Material gefertigt, die Sonnenblenden und die Türsäulen gepolstert. Im vertieften Mittelteil des Armaturenbrettes sehen Sie: rechts und links außen zwei ellipsenförmige, regulierbare Düsen zum Klarthalten der vorderen Seitenscheiben, elastische Bedienungsknöpfe für die Leuchteinheiten, für gegenläufige zweistufige Scheibenwischer, Starter, Heizungs- und Lüftungsanlage. Darunter können Sie Skala und Betätigungsstäbe Ihres Radiogerätes einbauen lassen.

Dazu kommen:

Zigarrenanzünder, elektrische Zeituhr, Aschenbecher, abschließbarer Handschuhkasten und abblendbarer Sicherheits-Rückblickspiegel, der sich bei starken Gegendruck aus seiner Halterung löst.

## Komfortabel bis ins kleinste Detail

Von innen nach außen gebaut - das heißt bei großem Innenraum vernünftig geringe Außenmaße - bietet der 220 S fünf bis sechs Personen bequem Platz und angenehme Kopf- und Beinfreiheit.

Der behagliche und bequeme Innenraum dieses Wagens erfüllt die verwöhntesten Ansprüche. Ausgezeichnete Rundumsicht, geschmackvoll mit Plastikmaterial und Stoff verkleidete Türen, dezenter Chromschmuck, handwerklich gepolsterte,

anatomisch richtig geformte und mit hochwertigem Stoff hinten als breite Bank mit Klapparmlehnen ausgeführt – das alle ergibt eine äußerst behagliche Atmosphäre.

Viele wohldurchdachte Einzelheiten runden das Bild eines außergewöhnlichen Komforts ab: elastische Armlehnen an den Türen, Klapptaschen, Haltegriffe, Haltestangen mit Kleiderhaken, in die Fondtüren eingelassene, gepolsterte Aschenbecher, und Innenraumbeleuchtungen – die andere über die Heckscheibe im Fond – eine Ablageschale zwischen den Vordersitzen, für die auf Sonderwunsch ein gefedertes Polster als Auflage geliefert wird und die einen dritten Sitz ergibt, sowie auf Sonderwunsch eine Armlehne, die hochgeklappt zur Rückenstütze wird.

Besonders auf längeren Strecken werden Sie mit Genugtuung feststellen, wie viel genußreicher das Reisen wird, wenn man so komfortabel und ermüdungsfrei fährt.



## Leicht zu beherrschende Kraft

Steile, lange Gebirgspässe, stundenlange Vollgasfahrten auf der Autobahn, schwieriger Großstadtverkehr: solche Belastungen verlangen einen Motor, der ebenso stark wie zuverlässig, ebenso ausdauernd wie elastisch ist.

Der Mercedes-Benz 220 S hat einen modernen Sechszylindermotor mit obenliegender Nockenwelle. Durch Weiterentwicklung vor allem der Ventilsteuerung wurde der Drehmomentenverlauf weiter verbessert und die Spitzenleistung auf 110 PS erhöht.

Diese elastische Kraft läßt Sie jede Situation spielend meistern – ob an der Kreuzung, am Berg oder beim Überholen: im 220 S sind Sie schnell und sicher. Daß bei dieser hohen, elastischen Fahrleistung der Verbrauch wirtschaftlich bleibt, verdankt der Motor nicht zuletzt den zwei vergrößerten Fallstrom-Registervergasern.

Ihr Arbeitsprinzip: bei niedrigen Drehzahlen arbeitet nur die erste Stufe, bei höheren Drehzahlen schaltet sich automatisch die zweite Stufe dazu. Das bewirkt ausreichende, aber stets sparsame Kraftstoffversorgung in jedem Drehzahlbereich.

Wer eine besonders sportliche Fahrweise liebt, sollte sich für den 220 SE mit dem modernen 2,2-Liter-Motor mit intermittierender Saugrohreinspritzung entscheiden. Er ist ebenfalls weiterentwickelt worden und erreicht bei erhöhtem Drehmoment jetzt eine Leistung von 120 PS.

Seine Verbrauchswerte sind im Verhältnis zu seiner Leistung außerordentlich günstig. An die am Motor angeflanscht Einscheiben-Trockenkupplung schließt sich das laufruhige, in allen Gängen vollzwangssynchronisierte Viergang-

Schaltgetriebe an, das vom Lenkrad aus spielend bedient werden kann.

## Modernste Technik umgibt Sie

Ihre Sicherheit im 220 S beruht auf der grundsoliden Konstruktion dieses Wagens. Seine hohe Stabilität ergibt sich daraus, daß die starke Rahmenbodenanlage mit ihren sehr kräfig bemessenen Längsträgern zu einer Einheit mit der mittragenden Karosserie fest verschweißt ist.

Sie können sich vorstellen, daß der ganze Wagen dadurch eine doppelte Festigkeit erhält.

Im Vorderteil nimmt die Rahmenbodenanlage den Fahrschemel auf. In ihm sind Vorderradaufhängung, der Motor und das vollzwangssynchronisierte Vierganggetriebe montiert.

Um Erschütterungen der Achsen und des Motor-Getriebe-Aggregates von der Karosserie fernzuhalten, finden Sie an vielen Stellen isolierende Metall-Gummielemente:

Gummilagerung des Fahrschemels im Rahmen und Gummilagerung des Motor-Getriebe-Aggregates am Fahrschemel. Dasselbe gilt für die Aufgängelager der Hinterachse und der Gelenkwelle.

Das Ergebnis: weder Nebengeräusche noch Vibrationen im Innenraum.

Lange Zeit galt im Automobilbau das Gesetz:

gute Straßenlage, harte Federung oder weiche Federung und dafür weniger gute Straßenlage. Bei Daimler-Benz hat man



sich nicht mit diesen Alternativen abgefunden, sondern immer versucht, gute Straßenlage mit höchstem Federungskomfort zu verbinden.

Im 220 S finden Sie den Wagen, bei dem diese Kombination zu idealer Harmonie gereift ist.

**Die Federung vorne:**  
unabhängige Einzelradaufgängung, weit außen angreifende, in Gummi aufgehängte Stoßdämpfer, Schraubenfedern mit progressiver Gummifederung und Drehstab-Stabilisator.

**Die Hinterachse:**  
Eingelenk-Pendelachse mit tiefliegendem Drehpunkt und jetzt noch zusätzlicher Ausgleichsfederung, ähnlich wie beim 300 SL, die eine noch bessere Abstimmung von Straßenlage und Federung ergibt.

Die Aufhängepunkte der Hinterachse und der Stoßdämpfer sind in Gummi ge-

lagert. Besondere Erwähnung verdienen: die großdimensionierten luftgekühlten Turbobremsen vorn und hinten mit automatischer Nachstellung.

Eine Servobremse gestattet feinfühliges Bremsen bei geringem Pedaldruck. Der Wagen lässt sich auch bei hoher Geschwindigkeit schnell und spurhaltend zum Stehen bringen.

Sorgfältige und ausgewogene Abstimmung aller Federungselemente im Zusammenwirken mit der präzisen, leichtgängigen Lenkung, dazu die stabile, sicher Bauweise und der bewährte Hochleistungsmotor:  
das alles vermittelt Ihnen ein völlig neues Fahrgefühl.  
Im 220 S/220 SE sind Sie jeder Straße überlegen, fahren Sie sicher in den Kurven, sind Sie in jeder Situation Herr dieses bestechenden Wagens".



#### Unterscheidungsmerkmale

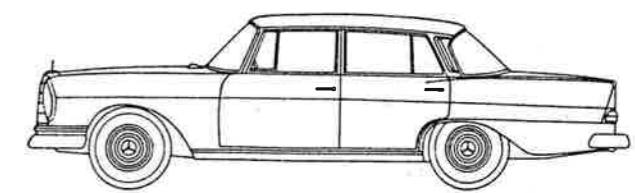
##### 220 - 220S - 220SE

Äußerlich unterscheiden sich die beiden S-Modelle vom "einfachen" 220er in folgenden Details:

Große Rückleuchten mit integrierter und verchromter Kennzeichenbeleuchtung, darunter doppelt ausgeführte Stoßstangen, Zierleisten auf den "Peilstegen", die sich bis zu den Türen ziehen, eine zusätzliche Zierleiste oberhalb der Heckscheibe, verchromte Radzierringe, ein verchromtes Ziergitter vor der Windschutzscheibe und - last but not least - zwei statt einer Chromleiste verzieren die Lufteintrittsöffnungen neben dem Kühlergrill.

Im Interieur verfügen die S-Modelle zusätzlich über Liegesitzbeschläge, aufklappbare Taschen in den vorderen Türen und eine Mittelarmlehne in der Fond sitzbank.

Alle 220er sind mit Holz am Armaturenbrett bzw. Windschutzscheibenrahmen ausgestattet, zusätzlich haben die S-Modelle Holz an den Türen und höherwertige Stoffe.



Mercedes-Benz Typ 220 S Limousine 1959

Bis 1963 gab es die 220/S/SE nur mit Einkreisbremsanlage, die späteren Modelle mit Zweikreisanlage unterscheiden sich durch eine anders geformte Spritzwand, geänderte Lenksäule und Pedalbock von den Vorgängern. Diese nach Außen unsichtbaren tiefgreifenden Veränderungen haben zur Folge, daß das Umrüsten älterer Fahrzeuge auf Zweikreisbremsen zwar möglich aber sehr aufwendig und daher teuer ist.

#### Produktionszahlen:

220 (W 111/1): 69.691

220 S (W 111/2): 161.119

220 SE (W 111/3): 66.086



Eine 220 SE Flosse im unrestauriertem Originalzustand

Technische Daten	220 b (W111/1)	220 S b (W111/2)	220 SE b (W111/3)
<b>1. Triebwerk</b>			
Motor	Otto-Motor, 6 Zylinder, 4-Takt	M 180 V	M 127 III
Typ	M180 IV	17,2 mkg bei 3200 U/min	17,5 mkg bei 3500 U/min
Höchstes Drehmoment	95 PS bei 4800 U/min	110 PS bei 5000 U/min	19,3 mkg bei 3900
Größte Nutzleistung	44,3 PS/1	50 PS/1	120 PS bei 4800
Hubraumleistung	1:8,7		54 PS/1
Verdichtungsverhältnis	Druckumlaufschmierung, 5,5 Liter Öl		
Schmiersystem	Grauguß		
Zylinder-Werkstoff	80 mm		
Zylinderbohrung	72,8 mm		
Kolbenhub	2195 ccm		
Gesamthubraum	Leichtmetall		
Zylinderkopf	hängend/senkrecht		
Anordnung der Ventile	Über Schwinghebel		
Ventilsteuerung	obenliegend		
Nockenwelle	geräuschlose Duplexkette		
Nockenwellenantrieb			
Motor-Zubehör			
Kraftstofftank-Füllmenge	52 l (im Heck)	65 l (im Heck)	65 l (im Heck)
Gemisch-Aufbereitung	2 Fallstromvergaser Solex 34 PJCB	2 Fallstromvergaser Register Solex 34 PAJTA	Bosch Zweitempel Einspritzpumpe
Batterie	12 V 52 Ah	12 V 60 Ah	12 V 60 Ah
Kraftübertragung	Antrieb auf die Hinterräder		
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung		
Schaltgetriebe	DB 4-Gang vollzwangssynchron., (ab 62 Automatic auf Wunsch )		
Übersetzungen	1. Gang: 3,64:1; 2.G: 2,36:1; 3.G: 1,35:1; 4.G: 1:1; R: 3,92:1	4,10	4,10
Antriebsübersetzung	3,90		

<b>2. Fahrwerk</b>			
Räder, Bereifung, Lenkung			
Reifengröße	6,70-13 (ab 1960 7,25)		
Felengröße	5 JK x 13		
Radaufhängung, vorn	Doppel-Querlenker		
hinten	DB Eingelenk-Pendelachse		
Federung (vorn/hinten)	Schraubenfedern		
Stoßdämpfer	hydraulische Teleskop Bilstein		
Art der Lenkung	DB Kugelumlauflenkung		
Bremsen			
Bremsanlage	Öldruck/4-Rad-Innenbacken		
Wirkungsweise d. Fußbremse	hydraulisch		
d. Handbremse mechanisch auf die Hinterräder			

<b>3. Allgemeines</b>			
Maße und Gewichte			
Radstand	2750 mm		
Spurweite vorn	1470 mm		
hinten	1485 mm		
Länge	4875 mm		
Breite	1795 mm		
Höhe	1510 mm		
Überhang vorn	825 mm		
hinten	1300 mm		
Kleinster Wendekreis	11,4 m		
Zulässiges Gesamtgewicht	1760 kg	1780 Kg	1810 Kg
Leergewicht	1310 kg	1330 Kg	1360 Kg
Nutzlast	450 kg	450 Kg	450 Kg
Anhängelast gebremst	1200 kg	1200 Kg	1200 Kg
ungebremst	690 kg	700 Kg	710 Kg
Sonstige Daten			
Höchstgeschwindigkeit	ca. 160 km/h	ca. 165 Km/h	ca. 172 Km/h
Beschleunigung 0-100 Km/h	ca. 16 sec	ca. 15 sec	14 sec
Kraftstoffverbrauch	14 l/100 km (Automatic: 15 l/100 km)		
Ölverbrauch	0,15 l/100 km		

## ZEITGENÖSSISCHE KONKURRENTEN DER HECKFLOSSE

### 1) Borgward P 100:

Wie die 220er wurde auch der große Borgward 1959 vorgestellt, konnte aber nie auch nur annähernd die Stückzahlen seiner Konkurrenten erreichen. 1961 ging Borgward in Konkurs.

Technische Daten Bagward P 100:

2,3 Liter Sechszylinder, 100 PS, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h.

Bauzeit: 1959-1961 Stückzahl: 2587



### 2) Opel Kapitän:

Der Opel mit dem bewährten Sechszylinder und dem sehr amerikanischen Design, war, zumindest in unseren Breiten, der eigentliche Konkurrent der Heckflosse.

Technische Daten:

2,6 Liter Sechszylinder, 90 PS, Höchstgeschwindigkeit 150 km/h.

Bauzeit (Kapitän PLV): 1959-1963

Stückzahl: 145.618



### 3) Citroën DS:

Die "Göttin" hatte allen Fahrzeugen ihrer Zeit - sie wurde 1955 vorgestellt - etwa 20 Jahre voraus. Nicht nur das zeitlose Design von Bertoni, sondern auch in technischer Hinsicht setzte die "Déesse" Maßstäbe:

Hydropneumatik, Einspeichenlenkrad, Bremsknopf und Frontantrieb sind nur einige davon.

Technische Daten:

1,9 Liter Vierzylinder, 75 bis 84 PS, Höchstgeschwindigkeit 160 km/h.

Bauzeit (1. Serie): 1955-1968

Stückzahl (alle DS, ID und D): 1.415.719



### 4) Außer Konkurrenz: Austin Mini

Nicht nur in Cuba gab es 1959 eine Revolution, sondern auch im Automobilbau. Alec Issigonis - später Sir Alec - ersann das Konzept der automobilen Kompaktwagen-Neuzeit:

Motor vorne quer (mit darunterliegenden Getriebe), Frontantrieb und äußerst stadttaugliche Abmessungen.

Bauzeit: 1959 bis heute.

Seit einigen Monaten als 1,3i mit Kat. wieder bei uns zu haben.



## Bleifrei I

Wiener Zeitung: Mittwoch 11.3.1992

### 1992 ist das letzte Jahr der "Bleizeit"

Eine wirklich große Entlastung für unsere geplagte Umwelt wird die Einstellung von Erzeugung und Verkauf von verbleiten Kraftstoffen in Österreich bringen.

Allerdings birgt diese Maßnahme ein großes Problem für rund 20 % der 2.991.284 zugelassenen Personen- und Kombinationskraftwagen: Sie vertragen aufgrund hoher Verdichtung leider kein unverbleites Benzin.

Wieder einmal mußte der österreichische Ingenieursgeist bemüht werden, um eine Lösung zu finden: Schon jetzt kann Man/Frau auf unverbleites Benzin, das ein Oktangehalt von ROZ 98 aufweist, umsteigen.

An jeder ÖMV-Tankstelle wird nämlich schon jetzt unverbleites Superbenzin (nicht zu verwechseln mit dem 95 oktanigen Eurosüber!) angeboten: Diese Spezialmixtur enthält keine schädlichen Bleitetrachloride mehr, sondern schützt die Ventilsitzringe auf Natriumbasis.

Die Wirkungsweise ist ähnlich wie beim herkömmlichen verbleiten Benzin: Die Ventilsitzringe werden von einer Schutzschicht überzogen, die die Schmierung des Ventiles sicherstellt. Zusätze im ÖMV-Super lösen die Bleischicht als Schmiermittel ab, Zusätze, die keinerlei schädliche Wirkungen auf Menschen und Umwelt haben. Besitzer von Vorkriegsfahrzeugen brauchen in der Regel keine Angst haben: Erst durch den "PS-Krieg" der US-Automobilgiganten in den fünfziger Jahren entstanden die hochgezüchteten Motoren, für deren problemlosen Betrieb dem Benzin als Antiklopfmittel Bleitetrachloride beigemengt wurden (in wesentlich höherer Dosis als heute!).

Niemand muß sich auch in Zukunft von seinem Fahrzeug trennen: Denn wer "auf Nummer sicher" gehen will, der läßt den Zylinderkopf seines Fahrzeuges zusätzlich auf gehärtete Ventilsitzringe umrüsten. (Ich würde diese Maßnahmen jedem Besitzer von Fahrzeugen empfehlen, die aufgrund ihrer Bauart usw. meist im höheren Drehzahlbereich laufen, also thermisch naturgemäß wesentlich stärker belastet sind.) Als flankierende Maßnahmen sollte auch der Austausch der Ventilführungen gegen solche aus Bronze ins Auge gefaßt werden. (Es ist eingentlich Sparen am falschen Platze, wenn man nach dem Abbau des Zylinderkopfes nicht auch dessen komplette Überholung durchführt bzw. durchführen läßt.) Ein paar 1.000 Schilling sollten ruhigen Gewissens zusätzlich in neue Ventilfedern, Ventile, Ventilteller und -keile investiert werden: Ein so quasi komplett neuer Zylinderkopf bewirkt eine erfreulichere Leistungssteigerung. Natürlich sollte diese Maßnahme nur dann in Frage kommen, wenn die Lager des Motors (Pleuellager, Hauptlager) noch in einwandfreiem Zustand sind. Sind sie es nämlich nicht, so führt ein "neuer Zylinderkopf" zum baldigen Motorexitus: Aufgrund der optimalen Verdichtung steigt die Belastung der Lager auf den Normalwert, eine Belastung, der alte Lager nicht mehr lange gewachsen sind .....

Beim Motor ist es eigentlich wie bei allen Restaurierungen: Wer nicht beherzt einen größeren Betrag investiert, der fährt im Endeffekt viel teurer, weil sich die kleinen Defekte summieren .....

Oft wird auch auf solche "Kleinigkeiten" wie auf die Erneuerung der Ölpumpe vergessen: Die nicht ausgetauschten Zahnräder und die erlahmte Feder bescherte einem meiner Freunde nach dem Einbau des (vermeintlich) komplett überholten Motors in seinen frisch

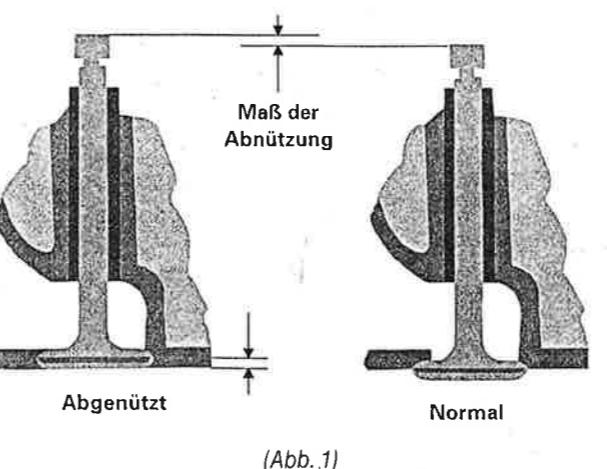
restaurierten Fiat Topolino bei dessen erster Ausfahrt einen kapitalen Motorschaden. Die zirka 500 Schilling, vermeintlich erspart, ergaben einen Nettoverlust von über 25.000 Schilling .....

Hannes G.  
Unterberger

## Bleifrei II

### ÖMV-Magazin

Zur Erhöhung der Klopffestigkeit werden Ottokraftstoffen organische Bleiverbindungen zugegeben. Neben dieser oktanzahlsteigenden Wirkung von Blei hat sich zusätzlich ergeben, daß diese Bleiverbindungen an den Ventilsitzen als Verschleißschutz wirken. Diese "schmierende" Wirkung von Blei ist für den problemlosen Betrieb vieler Altfahrzeuge von Bedeutung (Abb.1). [.....] Zur Verhinderung von Bleialblagerungen im Brennraum werden den Bleiverbindungen sogenannte "Scavanger" zugesetzt. Dies sind Chlor- oder Bromverbindungen, bei deren Verbrennung wieder halogenhaltige Verbindungen entstehen, welche als gesundheitsschädlich eingestuft werden.



Mit der Einführung der Katalysatorpflicht für Neufahrzeuge in Österreich, welche zur Schonung des Katalysators mit bleifreiem Kraftstoff betrieben werden müssen, waren nur mehr zwei Gruppen von Altfahrzeugen gezwungen, verbleites Superbenzin zu verwenden. Nämlich wenn entweder der Motor die "schmierende" Wirkung von Blei braucht oder wenn der Motor einen Treibstoff mit hoher Klopffestigkeit (Oktanzahl ROZ 98) benötigt.

Da mit Stichtag 1. Jänner 1993 aller Voraussicht nach verbleites Benzin in Österreich verboten wird, muß dann statt dessen unverbleiter Kraftstoff mit ROZ 98 ausgeliefert werden. Statt Blei als "Oktanzahlbringer" werden andere hochoktane Komponenten dem Superbenzin in erhöhtem Ausmaß zugegeben, die heute schon in unverbleitem Normalbenzin und Eurosüber eingesetzt werden. Um ab diesem Zeitpunkt Altfahrzeuge mit nicht gehärteten Ventilsitzen, die Blei als Schmiermittel brauchen (das trifft bei manchen Automarken für Modelle bis Baujahr 1986 zu), noch weiterhin betreiben zu können, sind Zusätze, die diese "Schmierwirkung" umweltfreundlich ersetzen, notwendig.

Aus diesem Grund wurde vom Bereich Forschung- Entwicklung-Anwendungstechnik der ÖMV das Additivpaket ÖMV-3 entwickelt, das unter anderem diese Schmierung in allen Motoren sicherstellt. Für diesen Bleiersatzstoff liegt ein umwelthygienisches Gutachten vor, das die Wirkung des Zusatzstoffes auf den Menschen und die Umwelt als unbedenklich beurteilt.

Durch den Einsatz des ÖMV-Verschleißschutz-Additives im Additivpaket ÖMV-3 seit Oktober 1990, soll dem Autofahrer "richtiges", d.h. auch kostenbewußtes Tanken erleichtert und zusätzlich vielen Fahrzeugbesitzern der Umstieg auf unverbleite Kraftstoffe erst ermöglicht werden.

**Richtiges Tanken**

Da mit allen Ottokraftstoffen der ÖMV ein Schutz der Ventilsitze sichergestellt ist, muß bei der Kraftstoffauswahl nur mehr die Einhaltung der vom Motor geforderten Oktanzahl beachtet werden: Normalbenzin: 91; Eurosупer: 95; Super verbleit: 98.

**Umsteigen**

Vielen Autofahrern, die bisher verbleites Superbenzin ausschließlich aus Verschleißschutz-Gründen tanken mußten, ohne jedoch die hohe Klopffestigkeit zu benötigen, wird nun der Umstieg auf unverbleite Sorten ermöglicht.

Katalysatorpflicht und umfassende Information der Autofahrer durch Kraftstoffhersteller, Werkstätten und Autofahrerclubs haben zusätzlich zur Entwicklungsarbeit der ÖMV beige tragen, so daß der Verbrauchsanteil des verbleiten Superbenzins z.B. von über 70% im Jahr 1987 auf unter 45% im ersten Quartal 1991 gesenkt werden konnte. Diese Entwicklung bringt eine deutliche Entlastung der Umwelt mit sich.

Ing. Andreas Nepita

Dipl.Ing. Dr. Werner Koliander

**Bleifrei III****Wie ist das jetzt wirklich?**

Schenkt man den Mineralölfirmen Glau-  
ben, können wir eigentlich sorgenfrei auf den "bösen Sprit" verzichten und von nun an nur mehr bleifrei tanken. Stellvertretend für alle Verunsicherten in unserer Mitte habe ich die Techniker gefragt, was passiert, wenn man ohne den Motor auf Bleifreibetrieb umrüsten, diesen mit unverbleiten Benzin betreibt. KFZ- Meister und Vereinsobmann Stellvertreter Norbert Kirchhof erklärt zu diesem Thema:

"Es kann nicht mehr passieren als durch reinen Bleifreibetrieb den Ver-  
schleiß der Ventilführungen etwas zu-

beschleunigen. Besonders zu beachten ist dann eine allfällige Abnahme der Verdichtung, ein Indiz dafür ist unrunder Motorlauf. In diesem Zusammenhang ist auch der HC-Wert im Abgas von Bedeutung: liegt dieser zwischen 50 und 300 ist der Motor gesund und nichts ist zu befürchten, liegt der Wert aber über 300 wird's kritisch und der Motor ist schlecht" (zu entsorgen, die Red.).

Um ein vorzeitiges Aus zu verhindern ist es außerdem ratsam das Ventilspiel regelmäßig zu kontrollieren. Wer aber auch in Punkt Verschleiß kein Risiko eingehen will, wird auch aus heutiger Sicht um eine Bleifreiumrüstung nicht herumkommen, zumal keine der Mineralölfirmen tatsächlich für die Wirkung ihrer angepriesenen Artikel garantiert.

Bei einer Umrüstung auf bleifrei sind folgende Schritte notwendig:

1. Umpressen aller Ventilsitze.
2. Erneuern aller Ventilführungen und Ventile.
3. Zylinderkopf planschleifen.

Inklusive Demontage und Montage des umgerüsteten Zylinderkopfes verrechnen die Spezialisten etwa 20.000,- ÖS bei einem Sechszylinder-Reihenmotor, ca. 40.000,- ÖS bei einem V8.

Bei Fahrzeugen mit mechanischer Benzin-einspritzung (= Rollenzellenpumpe) kann aber das Ausbleiben der schmierenden Wirkung des Bleis noch einige Probleme aufwerfen die durch die neuen Zusätze (auf Methan-Basis) nicht hinreichend zu lösen sind, mehr können wir berichten wenn die ersten Einspritzanlagen ihren Geist aufgegeben haben (hoffentlich nie). Autos mit Vergasermotoren oder mit der modernen elektronischen Einspritzung werden aber nach der Umrüstung auch in dieser Hinsicht keinerlei Kummer mehr bereiten.

Firmen die Ihr Fahrzeug auf bleifrei umrüsten, finden Sie unter der Rubrik "Einkauf".

**FULL SIZE****Der Mercedes Benz 450 SEL 6,9**

An dieser Stelle wollen wir Ihnen, ge- neigter Leser, Autos aus jüngerer Produktion vorstellen, die unserer Meinung nach an der Schwelle zum Klassiker stehen.

Der Mercedes 450 SEL 6,9 eignet sich zur Illustration dieses Tehmas ganz besonders, da er die Rolle des Spitzenmodells der S-Klasse der Baureihe W116 zwischen 1975 und 1980 spielte und als direkter Nachfolger des legendären 300 SEL 6,3 der bis 1972 gebauten Bau- reihe W109 bezeichnet werden kann.

Beide hatten den im Modell 600 erstmals 1963 vorgestellten V8 unter der Haube, der übrigens der erste V8 von Mercedes Benz war.

Dieser Motor erfuhr für den Einsatz in der 1972 vorgestellten S-Klasse eine Hubraumerhöhung von ursprünglich 6,3 auf 6,9 Liter, die durch eine von 103 auf 107 mm vergrößerte Bohrung bei gleichbleibendem Hub von 95 mm erreicht wurde. Das Ergebnis sind 6834 cm<sup>3</sup>, die in der Motorengeschichte von DB nun noch von den sechszylindrischen Siebenlitergiganten der Typen SS und SSK der 30er Jahre übertroffen werden, sogar der neue V12 des 600 SE/SEL hat nur 5991 cm<sup>3</sup>. Spricht man vom Hubraum, kommt fast zwangsläufig auch die Leistung zur Sprache und auch diese ist reichlich vorhanden: 286 PS bei 4250 Umdrehungen pro Minute, sowie das maximale Drehmoment von 550 Nm bei 3000 verhelfen dem 6,9 zu mehr als nur angemessenen Fahrleistungen. Die gestiegene Leistung und das erhöhte

Drehmoment sind aber nur ein willkommener Nebeneffekt, denn das Hauptziel der Veränderungen am Motor war die Erfüllung der strengeren Abgasnormen. Um das zu ermöglichen, wurde die Verdichtung gegenüber dem Vorgänger von 9,0 : 1 auf 8,8 : 1 gesenkt und der Motor von der komplizierten Bosch Achtstempelinspritzpumpe auf die ebenfalls mechanische Bosch K-Jetronic umgestellt (in der US-Version, die bereits wesentlich strengere Abgasnormen zu erfüllen hatte, leistete das Triebwerk 250 PS, es war aber bereits auf bleifreien Kraftstoff ausgelegt).

Ebenfalls geändert wurde die Motorschmierung:

Um einen Einbau unter die - verglichen mit dem W109 - flachere Motorhaube zu ermöglichen, wurde der Motor auf Trockensumpfschmierung umgestellt, durch den Wegfall der Ölwanne konnte der Motor tiefer als im 6,3 eingebaut werden. Diese Art der Schierung hat weiters den praktischen Vorteil, daß auch die in forsch gefahrenen Kurven wirkenden Fliehkräfte die Ölversorgung des Motors nicht unterbrechen können.

Nun aber zum Fahrwerk, dort wurde die profane Stahlfederung des 450ers gegen die extravagante Hydropneumatik getauscht um auch größten Komfortansprüchen Rechnung zu tragen. Diese bei Citroen in der DS erstmals 1956 eingesetzte "Öl-Gas" Federung fungierte auch beim 6,9 als Niveauregulierung, die ungeachtet der Belastung des Fahrzeugs konstante Federwege ermöglicht. Daher ändert sich auch bei voller Beladung kaum etwas am gutmütigen Fahrverhalten. Darüber hinaus läßt sich die Karosserie um 4 cm anheben um auch schlechte Straßen zu befahren, (aber wer will das schon?) Ergänzt wurden die Fahrwerks-

**Der Mercedes Benz 450 SEL 6,9**

seitigen Maßnahmen durch ein mit Hilfe von Lammellenkupplungen selbstsperrendes Hinterachs differential, das den durch das hohe Drehmoment verursachten Schlupf begrenzen sollte. Wegen seines relativ hohen Benzinverbrauchs von 17 bis 25 Liter auf 100 Kilometer (Manfred Schmid spricht gar von 30!), wurde das Auto erst 1975 dem ölgeschockten Publikum präsentiert, aber die allen Erwartungen widersprechende hohe Nachfrage führte dazu, daß zwischen 1975 und 1980 7380 6,9 das Werk verließen, nur etwa 1000 pro Jahr waren vorgesehen. Die einzigartige Verbindung zwischen höchsten Fahrkomfort und sportwagenmäßigen Fahrleistungen-Null auf Hundert in 7,8 s, Höchstgeschwindigkeit über 230 km/h - und die der Baureihe 116 besonders nachgesagte Zuverlässigkeit und Robustheit machen den 6,9 zum absoluten Gustosückerl unter den Youngtimern von Mercedes Benz.

Nicht zu Unrecht wurde dieser Wagen bereits zu Lebzeiten zu den besten Autos überhaupt gezählt und das macht dieses Modell besonders interessant, vielleicht nicht als Spekulationsobjekt, aber sicher für den Gourmet unter den Autoliebhabern, denn fürs in-der-Garageherumstehen ist dieses Auto (außer in strengen, salzgestreuten Wintern) viel zu schade.



Das Spitzenmodell der S-Klasse mit unerreichtem Fahr- und Raumkomfort: extrem laufuhiger und gräuscharmer 6.9 Liter-V8-Motor (286 PS bzw. 210 kW) nach DIN mit hydraulischem Ventilspiel-Ausgleich, Trockensumpf-Schmierung, Transistor-Zündung, Benzineinspritzung; Tempomat, 3-Gang-Wandler-Automatic, Anfahrmoment-Ausgleich, Ausgleichsgetriebe mit begrenztem Schlupf, hydro-pneumatische Federung, Verschleißanzeige für die Bremsbeläge, Klima-Anlage, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber, Scheinwerfer-Wischer, höhenverstellbare Vordersitze, heizbare Heckscheibe, Sicherheitsgurte und Kopfstützen auch im Fond." (Zitat aus dem Prospekt)

## Technische Daten

Zahl der Zylinder	8
Bohrung/Hub	107/95mm
Gesamthubraum	6834 cm <sup>3</sup>
Motorleistung	
nach DIN	286PS bei 4250U/min 210kW bei 4250/min
Max.Drehmoment	
nach DIN	56mkp bei 3000U/min 550Nm bei 3000/min
Verdichtung	8,8
Ölfüllung	
Trockensumpf-Ölbehälter	max./min. 12/10 Liter
Inhalt des Kühlsystems	16 Liter
Lichtmaschine	14V/75A
Batterie	12V/88Ah
Höchstgeschwindigkeit	ca. 225km/h
Reifen	215/70VR14
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030	16 Liter/100km
Tankinhalt	96 Liter
davon Reserve	ca. 13 Liter
Fahrzeuggewicht, fahrfertig	1935kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2420 kg

## Bezugsquellen nachweis:

Diese Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Für Ergänzungen aus der Leserschaft sind wir dankbar.

### Antennen:

Fa. HIRSCHMANN-HEIRU  
Kienmayergasse 6  
1140 Wien  
Tel. 92 51 38

### Auto-Elektroteile:

HAUNSCHMID &  
SCHMEJKAL GESMBH  
Reisnerstraße 9  
1030 Wien  
Tel. 713 53 63-0  
Fax. 713 71 50-22

### Autoradios: (alte Becker)

Hr. BERTRAM POTUZNICK  
Smolekstraße 5  
2401 Fischamend  
Tel. 02232/77524

### Batterien, alte Ausführung:

BÄREN BATTERIE  
Akkuumulatorenfabrik  
Dr. Leopold Jungfer  
Schönrunner Straße 278  
1121 Wien  
Tel. 813 25 18-0  
Fax. 813 65 87 22

### Bremsbacken-Aufvulkanisierung:

Fa. KAPUS GESMBH  
(Hr. Rudolf Neugebauer)  
Carlbergergasse 4  
1230 Wien  
Tel. 86 95 98  
Fax. 86 51 702

Bremsenteile:  
Fa. GWG  
Slamastraße 32  
1230 Wien  
Tel. 616 38 80

Fa. RIEDL (orig. ATE)  
Wagramerstraße 171  
1220 Wien  
Tel. 25 33 01-0

Fa. WEBER & CO.  
Puchsbaumgasse 23  
1100 Wien  
Tel. 604 45 08-0

Fa. JURID VERTRIEBS GESMBH.  
Rautenweg 8  
1222 Wien  
Tel. 25 72 82  
Fax. 25 72 73

Diverse Teile:  
-- diverse Teile für Motor sowie Kupplungen, Auspuffanlagen, Filter, Wasserpumpen

Fa. ROTHMUND  
Rasumofskygasse 15  
1030 Wien  
Tel. 717 40-0

-- Kupplungen, Auspuff, Filter, Wasserpumpen  
Fa. BIRNER  
Mühlgasse 91  
2380 Perchtoldsdorf  
Tel. 86 70 88

Fa. GRATZL  
Engerthstraße 169  
1020 Wien  
Tel. 214 23 31-0

-- Spurgelenke und Lenkstangen  
 Fa. WEBER  
 Puchsbaumgasse 23  
 1100 Wien  
 Tel. 604 45 08-0

Fa. SACHS-RIEDL  
 Wagramerstraße 171  
 1220 Wien  
 Tel. 25 33 01-0

-- Auspuffanlagen, Eberspächer (Erst-ausrüster)  
 Fa. WEBER  
 Puchsbaumgasse 23  
 1100 Wien  
 Tel. 604 45 08-0

Dreh- und Schleifarbeiten für Brems-trommeln und Bremsscheiben:  
 ING. KURT DWORZAK KG  
 Diefenbachgasse 52  
 1150 Wien  
 Tel. 81 20 842

Fensterführungen:  
 Fa. ROTHMUND&KORNHÄUSER  
 Laxenburgerstraße 240  
 1230 Wien  
 Tel. 616 26 11-0

Gebrauchtteile:  
 Fa. DERMOTA  
 Pohlgasse 44  
 1120 Wien  
 Tel. 85 81 20

Fa. RIES  
 Hainburgerstraße 26-28  
 2320 Schwechat  
 Tel. 77 61 65, 77 64 63

Fa. SCHMID  
 Beckmannsgasse 13/10  
 1140 Wien  
 Tel. 894 33 52

Kardanwellen:  
 GWG  
 Slamastraße 32  
 1232 Wien  
 Tel. 616 38 80

Kugellager:  
 Fa. LESK (SKF)  
 Leopoldauerstraße 70  
 1210 Wien  
 Tel. 25 26 33  
 Fa. LESK (SKF)  
 Kleistgasse 7  
 1030 Wien  
 Tel. 78 86 30

Fa. KUTZENDÖRFER  
 Kolpingstraße 17  
 1230 Wien  
 Tel. 616 22 10

Kühler (Tausch, Reparatur):  
 Fa. WILLINGER & KLÖTZER  
 Siccardsburggasse 56  
 1100 Wien  
 Tel. 604 13 23

Fa. HERTELENDY  
 Herzgasse 50  
 1100 Wien  
 Tel. 604 42 204

Lacke und Lackiermaterial:  
 Fa. HERBERTS GESMBH  
 Farben und Lacke  
 Attemsgasse 11  
 1220 Wien  
 Tel. 23 35 48-0  
 Fax. 23 15 70

Fa. STIBUREK  
 Brauhausstraße 2  
 2320 Schwechat  
 Tel. 776 72 25

Fa. TRINKL  
 Polyester-Autolacke  
 Münnichplatz 1  
 1110 Wien  
 Tel. 76 11 39

Lederreparatur:  
 AUSTRIA LEDER  
 Rainergasse 3  
 1040 Wien  
 Tel. 505 21 94

Motorinstandsetzungen und Zylinder-kopfreparaturen:

-- Zylinderkopfbearbeitung/Umbau auf Bleifreibetrieb  
 Fa. EISENWAGEN  
 Neubaugasse 56  
 1070 Wien  
 Tel. 93 56 87, 93 47 97

Fa. HORVATH TUNING  
 (Hr. Josef Hofmann)  
 Brauhausstraße 35  
 2324 Schwechat-Rannersdorf  
 Tel. 707 37 76  
 Fax. 707 36 21

-- Zylinderschleiferei:  
 Fa. CAHA  
 (Hr. Willi Caha)  
 Klausgasse 4-8  
 1160 Wien  
 Tel. 492 41 33, 492 41 50

Fa. HORVATH TUNING  
 Brauhausstraße 35  
 2324 Schwechat-Rannersdorf  
 Tel. 707 37 76  
 Fax. 707 36 21

-- Schweißarbeiten:  
 Aluminium Gußeile  
 Fa. GAYER  
 Laurenzgasse 9  
 1040 Wien  
 Tel. 55 43 89

Opt. Vermessung:  
 Fa. STANITZ  
 Hofstraße 9  
 2361 Laxenburg  
 Tel. 02236/71207

Reparaturbleche:  
 Fa. ROTHMUND  
 Rasumofskygasse 15  
 1030 Wien  
 Tel. 717 40-0

Fa. FRIEBER  
 Wichtelgasse 45  
 1160 Wien  
 Tel. 45 15 20

Fa. SIRUCEK  
 Hahngasse 13-15  
 1090 Wien  
 Tel. 34 26 26-0

Fa. WEBER  
 Puchsbaumgasse 23  
 1100 Wien  
 Tel. 604 45 08-0

Fa. E. GRATZL  
 Engerthstraße 169  
 1020 Wien  
 Tel. 214 23 31-0

Rostschutz:  
 Fa. HELMUT HANEL  
 Gen. Imp. OLIO FIAT "FERTAN"  
 Donaustadtstraße 30, Stg. 30  
 1220 Wien  
 Tel. 23 93 20

GWG Gelenkwellen GESMBH  
 "WAXOYL"  
 Slamastraße 32  
 1232 Wien  
 Tel. 616 38 80

Sanstrahlarbeiten:  
 Fa. RUDOLF RENGSHAUSEN  
 Metallspritztechnik  
 Erdbergstraße 212  
 1030 Wien  
 Tel. 78 93 94, 78 93 93

Scheinwerfer:  
**BOSCH-DIENST**  
**AMS NUSZBAUMER GESMBH**  
 Schanzstraße 31  
 1142 Wien  
 Tel. 92 26 47

**BOSCH-DIENST**  
**AUTOMAGNETO SERVICE UND**  
**HANDELS GESMBH**  
 Geiereckstraße 6  
 1110 Wien  
 Tel. 78 01-0

**BOSCH-DIENST**  
**A. BRUCKBERGER**  
 Diefenbachgasse 14  
 1150 Wien  
 Tel. 83 71 92

Fa. TEUBER (HELLA)  
 Deutschstraße 6  
 1230 Wien  
 Tel. 616 36 11

Schlüssel:  
**SCHLÜSSEL WEHRHAN**  
 Mayerhofgasse 7  
 1041 Wien  
 Tel. 505 45 00, 505 63 30

Schonbezüge, Fußmatten, Sicherheits-  
gurten:  
**Fa. SCHMIDT**  
 Siebensterngasse 38  
 1070 Wien  
 Tel. 93 73 68  
 Fax. 93 35 59

Stoßdämpfer:  
**Fa. BILSTEIN**  
 Eitnergasse 13  
 1230 Wien  
 Tel. 86 91 91

Fa. SACHS-RIEDL  
 Wagramerstraße 717  
 1220 Wien  
 Tel. 25 33 01-0

Fa. ROTHMUND  
 Rasumovskygasse 15  
 1030 Wien  
 Tel. 717 40-0

Fa. E. GRATZL  
 Engerthstraße 169  
 1020 Wien  
 Tel. 214 23 31-0

Rabengasse 6  
 1030 Wien  
 Tel. 751 66 24

Zur Spinnerin 43  
 1100 Wien  
 Tel. 604 01 52

#### Stoßdämpfer und Hydrofeder (BOGE):

Fa. TEUBER-HELLA  
 Deutschstraße 6  
 1230 Wien  
 Tel. 616 36 11

#### Steuerketten:

Fa. IWIS

#### Tachometer und Instrumente:

VDO AUSTRIA GESMBH  
 Flachgasse 54-58  
 1150 Wien  
 Tel. 982 59 86-0  
 Fax. 982 59 86-39

Fa. ISIS AUTOARMATUREN GESMBH  
 Gaußplatz 1  
 1020 Wien  
 Tel. 330 44 94

#### Tapezierer:

Fa. LEOPOLD FILLA  
 (Hr. Mayr)  
 Untere Viaduktgasse 1  
 1030 Wien  
 Tel. 73 05 582

#### Teppiche und Leder:

Fa. POLLAND  
 Großhandel  
 Felmayergasse 4  
 1210 Wien  
 Tel. 25 35 35-0

Wir bitten die verehrte Leserschaft um  
 Hinweise für:

- Verschromen
- Lackierarbeiten
- Spenglerrarbeiten
- Reifen
- Felgen
- Batterien
- Feuerlöscher
- Zubehör
- Radios (neu, begr., sowie Rep.)
- Standheizungen
- Klimaanlagen (neu und Service)
- Starter- und Lichtmaschinen-  
reparaturen
- Holzbearbeitung (Restauration)
- Werkzeuge
- Einspritzpumpen-Überholung

#### Vergaserteile:

Fa. A. KISS  
 Gudrunstraße 194  
 1100 Wien  
 Tel. 604 23 16  
 Fax. 604 84 94

#### Winschutzscheiben, Heckscheiben:

Fa. WALTER KIGLER KG  
 Doerenkampgasse 5  
 1100 Wien  
 Tel. 68 35 01  
 Fax. 68 78 70

Einstellplätze für ÖS 500,- im Monat  
 (Burgenland)  
 G. Windholz  
 Bruck/Leitha  
 Tel.: 02162/53 39

#### **VERKAUF :**

230/8, Bj. 9/69, schwarz/dunkelrot, innen  
 cognac, Servolenkung, ESSD, Color,  
 Heckscheibenheizung  
 Tel.: 02252/854 14

250 SL Cabrio, Bj. 67, voll restauriert,  
 weiß mit rotem Leder, inkl. Hardtop  
 und original Becker Radio  
 VB: ÖS 420.000,-  
 Tel.: 616 10 43 LANDAU

280 CE, Bj. 1973 Color, E-Schiebedach,  
 Schalter, VB: ÖS 18.000,-  
 280 E, Bj. 1972, Color, Techn. OK,  
 VB: ÖS 7.000,-  
 A. SATTLER  
 Tel. 3048004

170 V, Typ 1938, Bj. 1946, rot  
 Ilija MARINOV  
 Budafoki ut 32/b-c II.9.  
 1111 Budapest/Ungarn

280 C/72, gelb, schwarzes Vinyldach,  
 Color, Alu, Anhängevorrichtung,  
 Motor o.k., Bodenplatte  
 reparaturbedürftig, sonst in Ordnung  
 VB: ÖS 35.000,-  
 Ludwig KONETSCHKE  
 Tel.: 23 33 534

190 SL - 2 Vergaser, Kühler, Schein-  
 werferzirrige, diverse Klein-  
 teile

180 - 1 Getriebe, 1 Wasserpumpe  
 (Diesel) Türen

11102 - (Lounge 62-72) alle Teile,  
 2 Innenausstattungen

11101 - (Heckflosse) Stoßstange vorne,  
 Innenausstattung Sitzbänke  
 schwarz (6 Sitze)

116SEL - 2 lange Fondtüren, Rücksitz  
 blau velour mit Kopfstützen

126C - 2 neue Vordersitze schwarz  
 Leder

## KLEINANZEIGEN

Sitzgarnitur schwarz, Bank vorne und hinten für Heckflosse abzugeben, vordere Stoßstange für 220 SB guter Zustand

N. KIRCHHOF  
Katharinenhofstraße 2  
2437 Kleinneusiedl  
Tel. 02230/8368

Suche Mercedes 450 SE/SEL (W 116) in perfektem, absolut rostfreien Zustand (1 oder 2), möglichst mit Lederausstattung.  
Zahle bis ÖS 100.000,--

Angebot an Herrn Mag. WÖGERER  
Tel.: 42 58 522 (abends)

Mercedes L 206 D, Kastenwagen (geschlossener Klein-LKW), Bj. 1978, km 109.000, Serviceheft vorhanden, Kupplung defekt, abgemeldet und parapiert seit 1988 (Heidenreichstein, NÖ), Preis nach Vereinbarung.

Kontaktperson: Ing. Robert WUCSITS  
Verkauf: Ing. Bernhard LOCHMANN  
Tel.: 95 74 564

6,3 zum Restaurieren abzugeben

Blechteile für Ponton-Coupe/-Cabrio  
30 180 610 0062

Kofferraumboden-Endstück (wie Lim. mit 5 Sicken und Verlängerung Coupe/Cabrio)

30 180 610 0121

Konsole li (für Längsträger hi) Coupe/Cabrio

30 180 610 0221

Konsole re (für Längsträger hi) Coupe/Cabrio

30 180 647 0059

Boden-Mittelstück Verdeckkasten, Cabrio

30 180 646 0159

Boden - seitlich li Verdeckkasten Cabrio

30 180 646 0259

Boden - seitlich re Verdeckkasten Cabrio ohne Nummer

Reparaturblech Heckseitenteil li (Kotflügel hi) von B-Säule bis einschließlich halbem Rücklicht und Rundung unter Rücklicht ohne Nummer

Rparaturblech Hecksitzteil re, wie oben einschließlich 3/4 Tankklappenschnitt

30 180 640 0161

Kofferraumboden seitlich li

30 180 640 0261

Kofferraumboden seitlich re

Siegfried SIEGL

Hauptstraße 59

3200 Ebersdorf

Tel.: 02747/2561

# 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