

Clubzeitung 1/92

*Das  
Fest-Fahren*



*Adolf Offenberg*

**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 Traditionsdruckerei

## **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 "MÉLANGE" 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  
Guberner & Hierhammer  
Schleifmühlg. 5

ERSCHEINUNG:  
vierteljährlich

| INHALT:   | SEITE |
|---|-------|
| CLUBNEWS  | 2     |
| KALENDER  | 6     |
| MÉLANGE<br>Neues aus der Szene                      | 8     |
| MODELLPROFIL<br>Die Heckflosse - Teil 1             | 12    |
| THEMA<br>Bleifrei mit dem Oldie ?                   | 22    |
| KLASSIKER VON MORGEN<br>Full Size - der 450 SEL 6,9 | 25    |
| EINKAUF<br>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 Wiesenenthal, 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 (Museums-eintritt...). 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 anzuweisen, 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 Diavortrag 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

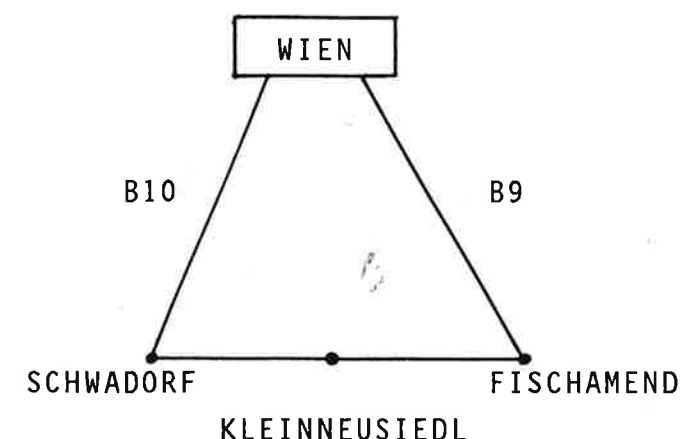
Norbert Kirchhof

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:**

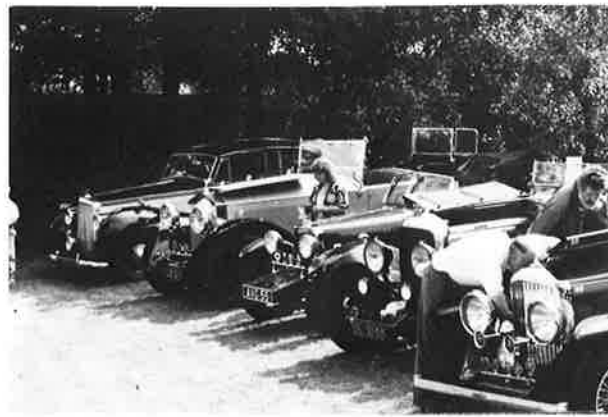
- 8. 5. Clubabend
- 16. 5. Veteranen-Flohmarkt in Wien (Liewers)
- 22.-24. 5. Oldtimerfachmesse in Graz auf dem Messegelände
- 24. 5. Ausfahrt zur Riegersburg
- 30.-31. 5. Oldtimer-Messe 1992 in Tulln mit Clubstand

**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. Oldtimer-rallye-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-Rosalie u. 5. Bentleyausfahrt, Niederösterreich. 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**

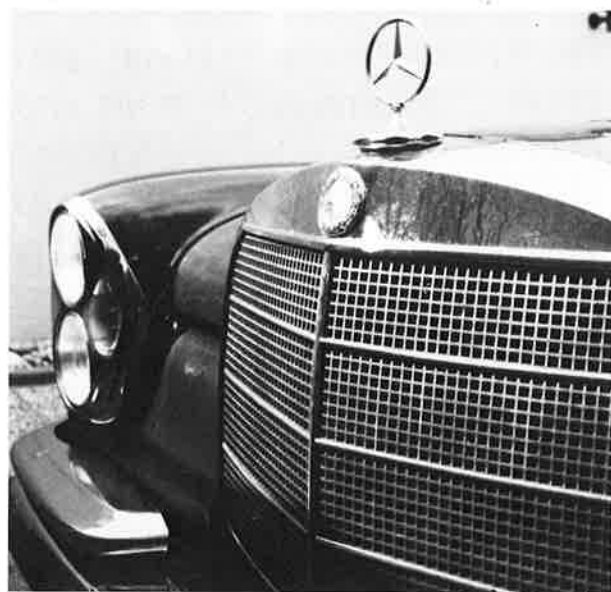
- Daimler-Benz Sektion Automobilhistoriska Klubben
- 9. 5. Mercedes Market
- 13. 6. The Mercedes Day
- 22. 8. Five Mile Rally
- 29. 8. The Pagoda Meeting
- 22.10. Mercedes Evening at Philipson

**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 Maßstäben 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 Verkehrsamt 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 eine dieser Ladungen 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, zugestellt. Das heißt, man hat nach Erhalt der 1. Ladung ca. 16 Wochen bis zum unverschieblichen 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 "eingewinteter 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 amtlich-erseys boykottiert, da rd. 25% des KFZ-Bestandes überprüft

werden müßten, und die Prüfstellen ohnedies schon überlastet sind.

- Falls das Ministerium aber auf der Durchführung des Erlaßes beharrt, wird es möglicherweise eine Ausnahmeregelung für Oldtimer geben. In Wien sieht die verkehrsamtliche 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 alphanumerische 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 zugeprückten Augen oder besser Nasen gearbeitet.

-Ziel ist es, die "Rostschüssel 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. Besonders Augenmerk werden die Sachverständigen auf Originalität legen. Die möglichste Annäherung des Fahrzeuges an den Neuzustand soll angestrebt werden.

Im Gesetz ist aber festgehalten, daß ein Auto nicht besser sein 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 Beschluß des Mercedes-Benz-Vorstandes, der historischen Abteilung unter Max Gerrit von Pein ein professionelles Zentrum für Ersatzteil-Fertigung, -Koordination 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 einen 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 Original-Prospekt 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 beziehungsweise 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

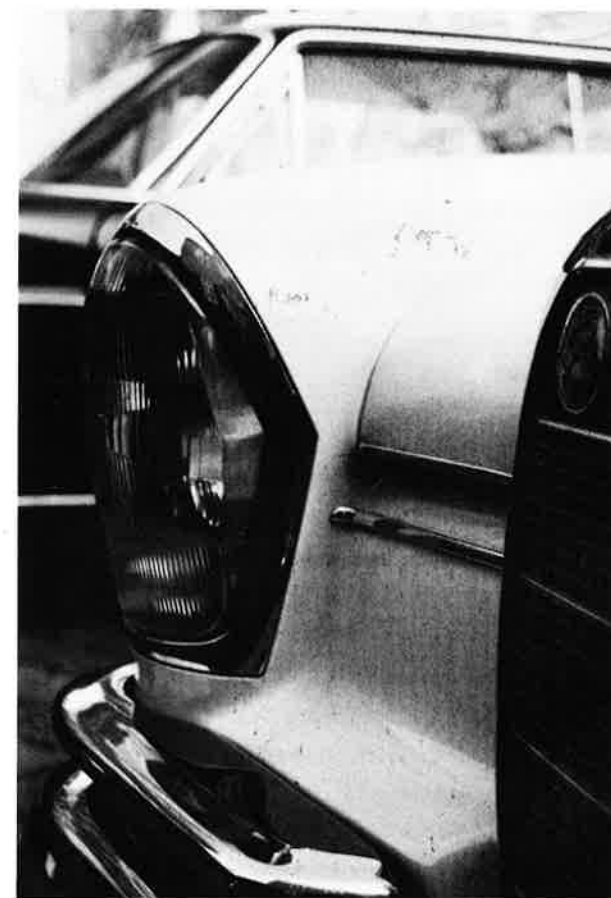
1968 973.033 mal verkauft wurden.

**Die neue Karosserieform:**

Die elegante, aber nicht modische und heute vor allem durch die Heckflossen (sprich Peilstege) 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 Panoramascheiben 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 „Triefaugen“ 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.

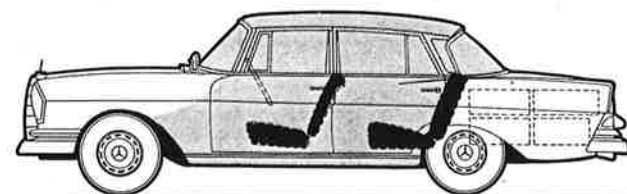
Schon die Erste Fahrt mit dem 220 S läßt Sie spüren, daß in ihm eine wunderbare Harmonie von kraftvollem Temperament, glänzender Straßenlage und ideal ausgewogener Federung erreicht ist.

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 wohlabgewogenen Einheit. Die gestreckte Karosserie mit den großen Vollsichtscheiben und breiten Türen, der straffen, ästhetisch klaren Lineinführung 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 Peilstege links und rechts, die Sie auch im Sicherheits-Rückblicksspiegel 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.

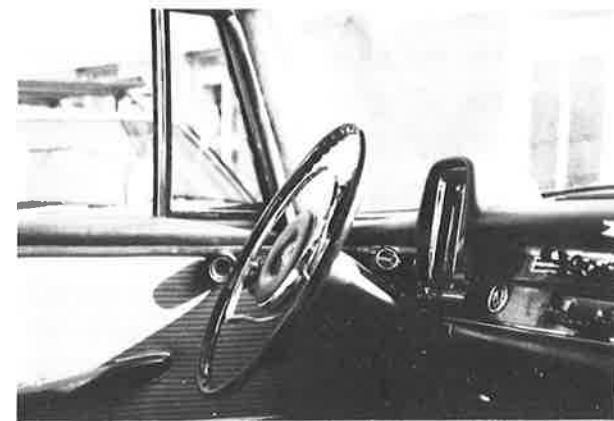
Reserverad, Werkzeug und Wagenheber sind an der rechten Seite so angebracht, daß man sie unabhängig vom Gepäck entnehmen kann.

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 Wagneinnenraum 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 geplostert 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 geplostert. Im vertieften Mittelteil des Armaturenbrettes sehen Sie:

rechts und links außen zwei ellipsenförmige, regulierbare Düsen zum Klarhalten der vorderen Seitenscheiben, elastische Bedienungsknöpfe für die Leuchteinheiten, für gegenläufige zweistufige Scheibenwischer, Starter, Heizungs- und Lüftungsanlage. Darunter können Sie Skala und Betätigungsknöpfe Ihres Radiogerätes einbauen lassen.

Dazu kommen:

Zigarrenanzünder, elektrische Zeituhr, Aschenbecher, abschließbarer Handschuhkasten und abblendbarer Sicherheits-Rückblicksspiegel, 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 geplosterte,

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-Registervergassern.

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 kräftig 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-Gummi-Elemente:

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

Das Ergebnis: weder Nebengeräusche noch Vibrationen im Innenraum.

Lange Zeit galt im Automobilbau das Gesetz:

gute Straßenalge, 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 Einzelradaufhängung, 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 Aufhängpunkte 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

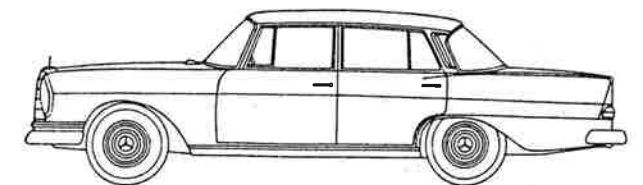
220 - 220S - 220SE

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 Fondsitzbank.

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

1. Triebwerk

|                          | 220 b (W111/1)   | 220 S b (W111/2)                               | 220 SE b (W111/3)                   |
|--------------------------|--|--|-------------------------------------|
| Motor                    | Otto-Motor, 6 Zylinder, 4-Takt                                 |  |                                     |
| Typ                      | M180 IV  | M 180 V  | M127 III                            |
| Höchstes Drehmoment      | 17,2 mkg bei 3200 U/min  | 17,5 mkg bei 3500 U/min                        | 19,3 mkg bei 3900                   |
| Größte Nutzleistung      | 95 PS bei 4800 U/min   | 110 PS bei 5000 U/min                          | 120 PS bei 4800                     |
| Hubraumleistung          | 44,3 PS/l  | 50 PS/l  | 54 PS/l                             |
| Verdichtungsverhältnis   | 1:8,7  |  |                                     |
| Schmiersystem            | Druckumlaufschmierung, 5,5 Liter Öl                            |  |                                     |
| Zylinder-Werkstoff       | Grauguß  |  |                                     |
| Zylinderbohrung          | 80 mm  |  |                                     |
| Kolbenhub                | 72,8 mm  |  |                                     |
| Gesamthubraum            | 2195 ccm   |  |                                     |
| Zylinderkopf             | Leichtmetall   |  |                                     |
| Anordnung der Ventile    | hängend/senkrecht  |  |                                     |
| Ventilsteuerung          | über Schwinghebel  |  |                                     |
| Nockenwelle              | obenliegend  |  |                                     |
| Nockenwellenantrieb      | geräuschlose Duplexkette                                       |  |                                     |
| Motor-Zubehör            |  |  |                                     |
| Kraftstofftank-Füllmenge | 52 l (im Heck)   | 65 l (im Heck)                                 | 65 l (im Heck)                      |
| Gemisch-Aufbereitung     | 2 Fallstromvergaser<br>Solex 34 PJCB                           | 2 Fallstromvergaser<br>Register Solex 34 PAJTA | Bosch Zweistempel<br>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 |  |                                     |
| Antriebsübersetzung      | 3,90   | 4,10   | 4,10                                |

2. Fahrwerk

Räder, Bereifung, Lenkung

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

3. Allgemeines

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 Borgward 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 "Deesse" 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 stadtaugliche 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 Eurosuper!) angeboten: Diese Spezialmischung 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 beigemischt 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 Ventilsitzführungen gegen solche aus Bronze ins Auge gefaßt werden. (Es ist eigentlich 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 Ventilsitzfedern, 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 .....

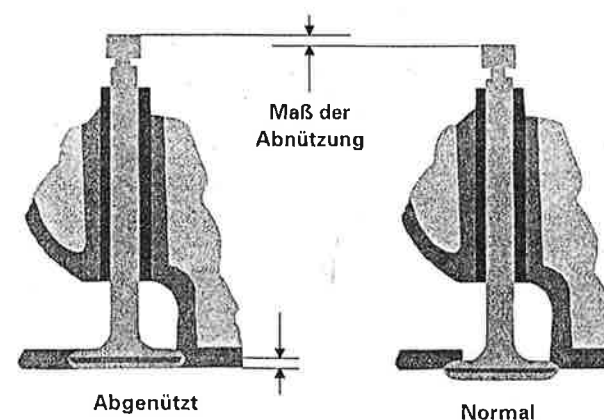
Hannes G.

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 Bleiablagerungen im Brennraum werden den Bleiverbindungen sogenannte "Scavenger" zugesetzt. Dies sind Chlor- oder Bromverbindungen, bei deren Verbrennung wieder halogenhaltige Verbindungen entstehen, welche als gesundheitsschädlich eingestuft werden.



(Abb.1)

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 hochoktanige Komponenten dem Superbenzin in erhöhtem Ausmaß zugegeben, die heute schon in unverbleitem Normalbenzin und Eurosuper 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; Eurosuper: 95; Super verbleit: 98.

**Umsteigen**

Vielen Autofahrern, die bisher verbleites Superbenzin ausschließlich aus Verschleißschutz-Gründen tanken mußten, ohne jedoch die hohe Klopfestigkeit 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 Glauben, 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 umzurüsten, 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 Verschleiß der Ventileführungen 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 Punkto 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 Ventileführungen 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 Benzineinspritzung (= 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, geneigter 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 Themas 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 Baureihe 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 sechszylindrigen 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 verhalfen dem 6,9 zu mehr als nur angemessenen Fahrleistungen. Die gestiegene Leistung und das erhöhte

Drehmoment sind aber nur ein willkommenen 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 selbst-sperrendes Hinterachsdifferential, 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 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 laufruhiger 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, Ausgleichgetriebe 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<br>210kW bei 4250/min |
| Max.Drehmoment nach DIN            | 56mkp bei 3000U/min<br>550Nm bei 3000/min |
| Verdichtung                        | 8,8                                       |
| Öfüllung                           |   |
| 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                                |
| Kraftstoff                         | Super verbleit                            |
| Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 | 16 Liter/100km                            |
| Tankinhalt                         | 96 Liter                                  |
| davon Reserve                      | ca. 13 Liter                              |
| Fahrzeuggewicht, fahrfertig        | 1935kg                                    |
| Zulässiges Gesamtgewicht           | 2420 kg                                   |

## Bezugsquellennachweis:

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 POTUZNİK  
Smolekstraße 5  
2401 Fischamend  
Tel. 02232/77524

### Batterien, alte Ausführung:

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

### Bremsbacken-Aufvulkanisierung:

Fa. KAPUS GESMBH  
(Hr. Rudolf Neugebauer)  
Carlberggasse 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  
Beckmanngasse 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  
Münlichplatz 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)  
Klaugasse 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 Gußteile*  
Fa. GAYER  
Laurengasse 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
- Spenglerarbeiten
- 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

Windschutzscheiben, 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 Vinyl Dach,  
Color, Alu, Anhängervorrichtung,  
Motor o.k., Bodenplatte  
reparaturbedürftig, sonst in Ordnung  
VB: ÖS 35.000,--  
Ludwig KONETSCHKE  
Tel.: 23 33 534

- 190 SL - 2 Vergaser, Kühler, Schein-  
werferzeirringe, 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

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  
Reparaturblech 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 Neudörf, 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 4 12

Luxus ohne Luxuspreise: Spar und fahr mit

## HIT-MOBIL