

Clubzeitung 2/92

# Das Stern-Zeichen



MERCEDES-BENZ VETERANENCLUB ÖSTERREICH



# WILLKOMMEN IM CLUB

Das Vertrauen der Mitglieder ist unser Kapital. Die Leistungsvielfalt des ÖAMTC für jedes Mitglied ein Gewinn.

**120 Notruf**  
**Tag und Nacht**  
Pannenhilfe und Abschleppdienst



Puch-Beiwagenmotorrad GS 250  
(Pannenhilfe 1954)



**ÖAMTC-Clubkarte  
+  
Super-Schutzbrief**  
**Der optimale  
Reiseschutz**



Kombiniertes Abschlepp- und Pannenzugfahrzeug 2000  
(Pannenhilfe heute)

**Jetzt besonders günstig:**  
**Das ÖAMTC-Einstiegs-Angebot.\*)**

\*) Nähere Informationen erhalten Sie bei jeder ÖAMTC-Dienststelle, unter der Telefonnummer 0660-207 österreichweit zum Ortstarif oder wenn Sie den nebenstehenden Coupon ausfüllen und an uns senden.

**Ein gutes Gefühl,  
beim Club zu sein.**



Liebe Stern-Zeichen – Leser!

Wie Ihr sicher bemerkt habt, hat der Druckfehler-  
teufel in der letzten Ausgabe gewaltig zugeschlagen,  
wofür ich mich hier entschuldigen möchte. Bedingt  
durch das späte Erscheinen blieben die Kontrolle  
bzw. die Korrektur etwas auf der Strecke. Da wir aber  
alle nur Menschen sind, und diese bekanntlich  
Fehler machen, hoffe ich auf Euer Verständnis. Wir  
werden unser Möglichstes tun, solche Ausrutscher  
in Zukunft zu vermeiden. In diesem Sinne wünsche  
ich Euch viel Lesespaß mit dem neuen (und hoffent-  
lich fehlerfreien) Stern-Zeichen.

Hannes Dominkovits

Obmann

INHALT:

SEITE

CLUBNEWS	2
Der neue Name	
Typreferenten	
Brief an den Club	3
Ausfahrt Riegersburg	4
TULLN 1992	4
MÉLANGE	6
Neues aus der Szene	
MODELLPROFIL	7
Die Heckflosse – Teil 2	
MB – TYPEN	14
Die Modelle 1946 – 1992	
KLEINANZEIGEN	17



## IMPRESSUM:

Clubzeitung des  
„Mercedes-Benz Veteranenclub Österreich“  
Favoritenstraße 123  
1100 Wien  
TEL.: 602 78 00

CHEFREDAKTEUR: Axel Wolf

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

HERSTELLUNG:  
Druckerei der Maklerkammer bei der Wiener Börse  
Gesellschaft m.b.H.  
Börsegasse 11, 1010 Wien

ERSCHEINUNG:  
vierteljährlich





Mercedes-Benz

**Mercedes-Benz  
Österreich**  
Vertriebsgesellschaft m. b. H.

Generalvertreter der  
Mercedes-Benz Aktiengesellschaft

## Wir haben es geschafft !

Nach zwei Jahren intensiver Arbeit wurden wir von der Daimler Benz AG Stuttgart als Verein anerkannt, von jetzt an werden wir als

## MERCEDES BENZ VETERANENCLUB ÖSTERREICH

auftreten.

Nun einige Details zur Durchführung der Namensänderung:

Sobald die Statutenänderung die Behördenwege durchlaufen hat und der neue Vereinsname offiziell bestätigt wurde, erhält jedes Mitglied die neuen Vereinsstatuten (die sich von denen der FREUNDE ÄLTERER MERCEDES nur durch Vereinssitz und -Namen unterscheiden) und ein Anmeldeformular zum Mercedes Benz Veteranenclub Österreich mit der Bitte, dieses ausgefüllt zurückzusenden (Ausnahme: Mitglieder die bereits ein solches Formular ausgefüllt haben). Es handelt sich hierbei um eine rein organisatorische Formalität, die nichts mit dem Mitgliedsbeitrag zu tun hat, der natürlich (sofern bereits eingelangt) weiterhin als bezahlt gilt.

Weiters möchten wir alle bitten, Fotos ihrer Fahrzeuge beizulegen, da wir einen Fahrzeugkatalog anlegen möchten.

Soviel zur Umbenennung unseres Vereins, weitere Informationen, auch in Bezug auf eine etwaige Mitgliedschaft im ÖMVV, der Dachorganisation der österreichischen Oldtimerclubs, folgen.

Hannes Dominkovits  
Obmann

## Typreferenten:

W 105 / 120 / 128 / 180 „Ponton“:

Christian Frühmann

Tel.: 86 43 01 / 14 (Firma Inglomark)

W 198 / 121 / 113 / 107 „SL“:

Norbert Kirchhof

Katharinenhofstraße 2

2431 Klein Neusiedl

Tel.: 02230 / 83 68

W 114 / 115 „Strich Acht“:

Karl Huber

2442 Schranawand 21

Tel.: 02254 / 35 67

und

Reimund Lehrkinder

Halsriegelstraße 82

2500 Baden

Tel.: 02252 / 85 414

An den  
**MERCEDES-BENZ Veteranenclub Österreich**  
Herrn Hannes Dominkovics, Obmann  
Favoritenstraße 123  
1100 Wien

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

5020 SALZBURG, Griesgasse 2

PR Gr/Pg

5. Mai 1992

## Verwendung des historischen Markenzeichens

Sehr geehrter Herr Dominkovics,

nach Abstimmung mit der Mercedes-Benz AG in Stuttgart werden wir, unter der Voraussetzung, daß Sie uns Ihren Antrag an die Vereinspolizei mit den beantragten Vereinsstatuten übermitteln und sich daraus keine Rechtsbedenken ergeben, in der weiteren Folge Ihren Klub - stets widerruflich - anerkennen. Sie werden dann das Warenzeichen Mercedes-Benz und Dreizack-Stern nach den vorgegebenen Mustern für die Klubaktivitäten verwenden können.

Den Mercedes-Benz Klubs ist es nicht gestattet, mit Fahrzeugen oder Ersatzteilen gewerbsmäßig zu handeln.

Wir sehen Ihrer Rückäußerung mit Interesse entgegen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

MERCEDES-BENZ Österreich  
Vertriebsgesellschaft m. b. H.

cc: MBAG/PR/M

DVR 0051632

Zahl- und  
Klagbar in Salzburg

Telefon 06621 845511-0  
Fernschreiber 633924  
Telegrammadresse MB-Österreich  
Telefax 0662/840155

5021 Salzburg  
Postfach 246  
Griesgasse 2

Bankverbindungen:  
Salzburg, Creditanstalt-Bankverein, Filiale Rainerstraße, Kto.-Nr. 95-24570/00, BLZ 11950  
Salzburg, Zentralsparkasse und Kommerzbank-Wien, Kto.-Nr. 438064800, BLZ 20151  
Wien, Creditanstalt-Bankverein, Filiale I, Schuberting 14, Kto.-Nr. 34-55250, BLZ 11000

## Ausfahrt Riegersburg

Dieses Mal war es uns gelungen, für eine Ausfahrt Schönwetter zu pachten. Bei strahlendem Sonnenschein trafen am Morgen des 24. Mai 1992 15 fein säuberlich geputzte Fahrzeuge und deren 33 Insassen auf dem SCS Parkplatz in Vösendorf ein, und um 9.00 Uhr starteten wir unsere Tour.

Mit einem Autobahnschnitt von ca. 100 km/h erreichten wir den Wechsel, wo ein Filmstop eingelegt wurde.

Durch die traumhaft schöne steirische Landschaft führte uns unser Weg weiter nach Riegersburg, wo wir ca. um 12.00 Uhr eintrafen, um zuerst den kulinarischen Gelüsten zu erliegen. Nach dem Geschmause begann der Aufstieg auf die Burg, wo für uns um 14.00 Uhr eine Führung reserviert war, welche uns in das Hexenmuseum und anschließend durch den Rest der Burg führte. Sie erwies sich als hochinteressant und dauerte fast zwei Stunden. Danach auf zum Parkplatz und los gings zu den Riesenschutten nach Wenigzell in die Buchtelbar. Auf dieser Strecke teilte sich unser Konvoi (warum, weiß niemand so genau), so daß wir die Ortschaft von beiden Seiten besetzten.

Nach der Buchtel-Orgie war die Ausfahrt beendet; ich hoffe, daß sie allen Teilnehmern gefallen hat.

Manfred Sommer  
Kassier



## Oldtimer Messe Tulln 1992

Endlich war der von uns allen ersehnte Zeitpunkt der Oldtimer-Messe Tulln 92 gekommen, wo wir uns erstmals als MERCEDES BENZ VETERANEN-CLUB ÖSTERREICH präsentierten. Und wie wir das taten!

In etwa die Hälfte der Traglufthalle wurde von unserem Club mit Fahrzeugen gemischten Alters (unter dem Motto: Alles, was Sie hier sehen, ist bei uns willkommen!) belagert.

Gedankt sei an dieser Stelle unserem Clubmitglied, der Firma Wiesenthal & Co., welche es uns durch die professionelle Gestaltung des Clubstandes ermöglichte, unseren Anspruch auf Repräsentanz in Österreich zu verwirklichen. Es wurde uns ein Tower für unsere Clubfahne zur Verfügung gestellt, sowie ein Videoturm, um Mercedes-Benz-Videofilme zeigen zu können.

Der Kofferraum meines 350 SE war mit Informationsmaterial der Firma Wiesenthal & Co. bzw. unseres Clubs vollgepackt, am Ende der Messe war er komplett leer – ein erstes Zeichen des gewaltigen Echos auf unseren Club.

Vier Personen waren Samstag und Sonntag von 8.00 bis 18.00 Uhr ständig im Einsatz, um den Run auf unseren Clubstand zu bewältigen und einige Interessenten konnten noch an Ort und Stelle als neue Mitglieder gewonnen werden.

Seither laufen bei unserem Obmann und mir die Telefone heiß.

Hoffentlich klingt dieses Echo noch lange nach!

Manfred Sommer  
Kassier

## Die Fahrzeuge am Clubstand

MERCEDES BENZ 300 b  
Baujahr 1954

Baumuster:	W 186
Motor:	M 186
Zylinder:	6 in Reihe
Gemischaubereitung:	Vergaser
Leistung:	125 PS
Hubraum:	2996 ccm
Gewicht:	1780 kg
Höchstgeschwindigkeit:	163 km/h
0 – 100 km/h:	17 sec
Farbe:	schwarz
Interieur:	Stoff, beige
Fahrgestellnummer:	1860114501208

MERCEDES BENZ 220 SE Coupe  
Baujahr 1960

Baumuster:	W 128
Motor:	M 127
Zylinder:	6 in Reihe
Gemischaubereitung:	Einspritzung
Leistung:	115 PS
Hubraum:	2195 ccm
Gewicht:	1430 kg
Höchstgeschwindigkeit:	160 km/h
0 – 100 km/h:	15 sec
Farbe:	braun-metallic
Interieur:	Leder, beige
Fahrgestellnummer:	128037N8500268

MERCEDES BENZ 230 SL Roadster  
Baujahr 1963

Baumuster:	W 113
Motor:	M 127
Zylinder:	6 in Reihe
Gemischaubereitung:	Einspritzung
Leistung:	150 PS
Hubraum:	2195 ccm
Gewicht:	1300 kg
Höchstgeschwindigkeit:	200 km/h
0 – 100 km/h:	10 sec
Farbe:	dunkelgrün-metallic
Interieur:	Leder, beige
Fahrgestellnummer:	11304210000030

MERCEDES BENZ 220 SE b  
Baujahr 1965

Baumuster:	W 111
Motor:	M 127
Zylinder:	6 in Reihe
Gemischaubereitung:	Einspritzung
Leistung:	120 PS
Hubraum:	2195 ccm
Gewicht:	1386 kg
Höchstgeschwindigkeit:	172 km/h
0 – 100 km/h:	14 sec
Farbe:	weiß
Interieur:	Stoff, blaugrau
Fahrgestellnummer:	11101410072614

MERCEDES BENZ 280 SE 3.5 Cabriolet  
Baujahr 1970

Baumuster:	W 111
Motor:	M 116
Zylinder:	V 8
Gemischaubereitung:	Einspritzung
Leistung:	200 PS
Hubraum:	3499 ccm
Gewicht:	1750 kg
Höchstgeschwindigkeit:	210 km/h
0 – 100 km/h:	10 sec
Farbe:	moosgrün-metallic
Interieur:	Leder, weiß
Fahrgestellnummer:	11102712003386

MERCEDES BENZ 250 CE  
Baujahr 1972

Baumuster:	W 114
Motor:	M 114
Zylinder:	6 in Reihe
Gemischaubereitung:	Einspritzung
Leistung:	150 PS
Hubraum:	2496 ccm
Gewicht:	1410 kg
Höchstgeschwindigkeit:	195 km/h
0 – 100 km/h:	11 sec
Farbe:	silber-metallic
Interieur:	Leder, beige
Fahrgestellnummer:	11402210020593

MERCEDES BENZ 350 SE  
Baujahr 1977

Baumuster:	W 116
Motor:	M 116
Zylinder:	V 8
Gemischaubereitung:	Einspritzung
Leistung:	200 PS
Hubraum:	3499 ccm
Gewicht:	1725 kg
Höchstgeschwindigkeit:	205 km/h
0 – 100 km/h:	10 sec
Farbe:	anthrazitgrau metallic
Interieur:	Leder, schwarz
Fahrgestellnummer:	11602810040430



Ozon – Alarm

Um die auch heuer bestimmt wieder ins Haus stehende sommerliche Ozon-Debatte diesmal etwas sachlicher zu gestalten, seien vorab einige Fakten in Erinnerung gerufen.

Wie nämlich der ARBÖ in einer umfangreichen Datensammlung beweist, entpuppt sich der als Hauptverursacher des Ozon-Problems verteilte Pkw als wahrer Umwelt-Musterknabe, wenn man ihn mit den anderen heimischen Emittenten von Ozon-Vorläufersubstanzen vergleicht.

Dank der weltweit strengsten Abgasnormen für Kraftfahrzeuge sank bei uns die Schadstoffbelastung aus dem Pkw-Verkehr in den letzten sieben Jahren bei Stickoxiden um 31 Prozent und bei Kohlenwasserstoffen um 40 Prozent.

Hingegen wachsen die HC-Emissionen durch nicht wasserlösliche Lacke (bis 1995 plus 27%) und private Heizanlagen (plus 5%) weiter an.

Die zwangsweise Auto-Verschrottung wird das Ozon-Problem also kaum lösen können.

Kurier vom  
11. 5. 1992

Neuauflagen:

Die Daimler-Benz AG bietet ab sofort eine Reihe von Neudrucken deutschsprachiger Werkstattliteratur an. Damit wird Oldtimerbesitzern die Möglichkeit geboten, kleinere Arbeiten entweder selber durchzuführen oder aber die Arbeit von

Fachwerkstätten besser nachvollziehen zu können. Die Literatur wird an Eigentümer der entsprechenden Fahrzeuge gegen Besitznachweis abgegeben. Zu beziehen direkt über die Daimler-Benz AGVP/PSD 2 oder die Außenorganisation bzw. Generalvertreter der Länder.

Lieferbar sind derzeit:

Werkstatthandbücher

PKW ab Baujahr 1959	Best. Nr. 6510 1402 00	DM 110.–
Typenreihe W 108 – W 113	Best. Nr. 6510 1404 00	DM 120.–
Typ 190	Best. Nr. 6510 1422 00	DM 120.–
Typen 180 – 220 SE	Best. Nr. 6510 1421 00	DM 80.–
Typ 300 SL	Best. Nr. 6510 1408 00	DM 110.–

Ersatzteilliste

Typ 190 SL	Best. Nr. 6450 1004 90	DM 65.–
Typ 300 SL	Best. Nr. 6450 1005 60	DM 65.–

Tabellenbuch

Ausgabe 1957	Best. Nr. 6510 1257 00	DM 40.–
Ausgabe 1960	Best. Nr. 6510 1258 00	DM 40.–
Ausgabe 1963	Best. Nr. 6510 1259 00	DM 40.–



DIE HECKFLOSSE TEIL II

190 c, 190 Dc, 200, 200 D

An dieser Stelle setzen wir – wie angekündigt – die Vorstellung der Heckflosse fort:

Der 2. Teil behandelt die Vierzylinder Benzin- und Diesel-Modelle der Baureihe W 110, die natürlich den Löwenanteil der insgesamt 973.000 produzierten Flossen (W 110, W 111 und W 112) ausmachen.

Bei der internationalen Automobilausstellung 1961 feierten die Vierzylindermodelle als 190 und 190 D Premiere. Sie lösten die bis dahin parallel zu den 220-Modellen produzierten, gleichnamigen Ponton-Modelle ab, deren Motoren bis auf kleine Veränderungen auch in den Nachfolgemodellen Verwendung fanden. Um Verwechslungen zu vermeiden, hießen die neuen Modelle 190 c und 190 Dc. Daneben gab es noch die beiden Ponton-Modelle 180 c und 180 Dc, die keinen direkten Nachfolger erhielten, aber doch einige Zeit lang als Einsteiger-Mercedes im Programm blieben (bis Oktober 1962).

Nun aber zurück zu den 1,9 Liter-Modellen von 1961:

Für den Einsatz in der Einheitskarosserie wurden – wie bereits erwähnt – einige Veränderungen vorgenommen: so sorgten ein einfacher Fallstromvergaser (Solex 34PJCB) und erhöhte Verdichtung für gestiegenes Drehmoment bei gleichgebliebener Leistung von 80 PS; ein besonders laufruhiges Aggregat war das Ergebnis. Der Dieselmotor wurde auf knapp 2 Liter aufgebohrt, der Wagen behielt aber trotzdem die Bezeichnung 190 D. Eine geänderte Nockenwelle und eine verbesserte Einspritzanlage brachten den Motor auf 55 PS – nicht viel angesichts von 1320 kg, eine defensive Fahrweise war also vorprogrammiert.

Ab Sommer 1962 war der 190 B mit 4-Gang-Automatic lieferbar (im Diesel ab Herbst 1963). Ein Jahr später erhielten die beiden Vierzylinder serienmäßig Scheibenbremsen an der Vorderachse in Verbindung mit Zweikreis-Hydraulik und Unterdruckverstärker.



Das Heck der kleinen Flosse entsprach dem des einfachen 220 (W 111). Ab 1965: 200 und 200 D mit eckigen Rückleuchten.

Ab April 1964 gab es auf Wunsch Servolenkung und ab August desselben Jahres konnte man auch eine Niveauregulierung für die Hinterachse bestellen. Die erforderliche Druckluft mußte man sich bei Bedarf allerdings bei der Tankstelle besorgen.

Die Karosserie der Vierzylinder wurde nur an der Frontpartie geändert: Der gesamte Vorbau wurde im Vergleich zum 220 um 14,5 cm gekürzt – allerdings nicht, wie oft behauptet, weil die Vierzylindermotoren weniger Platz benötigen als die 6-Zylinder (später gab es den W 110 ja auch mit dem 2,3 Liter), sondern einfach zur Unterscheidung von den teureren 220- und 300-Modellen.

Statt großer langgezogener Scheinwerfer erhielten die 190er einfache runde Scheinwerfer, die Blinker wurden wie beim Ponton als „Blinkerwarzen“ am hinteren Ende der Vorderkotflügel montiert.

Da aber alle Blechteile – außer den oben

erwähnten – gleichblieben, beschränkten sich die Unterschiede zwischen den Vier- und Sechszylinder-Modellen auf Anbauteile und Ausstattungsdetails. So verfügten die 190er über einfache Stoßstangen und nur jeweils eine verchromte Leiste an den beiden Lufteinlässen neben der Kühlermaske. Auf die Entlüftungsschlitze an den C-Säulen wurde ebenso verzichtet wie auf die reichen Chromverzierungen am Heck der S-Modelle. Der Einfachheit halber wurde daher auf die Anbauteile des 220 zurückgegriffen, dessen Heck sich nur durch den Schriftzug von dem der 190- und 190-D Modelle unterscheidet. Seitlich betrachtet, fielen die nicht gerade zum Vorteil geänderten Proportionen auf, die den Wagen stilistisch hecklastig erscheinen ließen. Ein Punkt, der zwar oft und vor allem in der Motorpresse kritisiert wurde, aber trotzdem die meisten Käufer nicht davon abhielt, die 190er den teureren 220ern vorzuziehen.

Ein wesentlich besseres Preis/Leistungsverhältnis,



Ein 190 D kurz vor der Restaurierung

sowie die gegenüber den 2,2 Liter-Modellen geringeren Kosten in Verbindung mit den Vorteilen der großen Karosserie und dem ebenfalls unverändert übernommenen Fahrwerk, machten den W 110 zu einem besonders überzeugenden Angebot. Von den Modellen 190 c und 190 Dc wurden bis zum Jahr 1965 130.554 bzw. 225.645 Stück gebaut.

Auf der IAA 1965 wurden dann die neuen 200 und 200 D dem Publikum vorgestellt. Vor allem der Motor des Benzinmodells präsentierte sich stark überarbeitet. Die Kurbelwelle wurde fünffach gelagert, wobei diese Maßnahme hauptsächlich der Laufruhe zugute kam, aber auch die Leistung steigerte.

Mittels Hubraumerhöhung von 1897 auf 1988 ccm, einer geänderten Nockenwelle, der Verwendung zweier Fallstromvergaser (Solex 38 PDSJ) und der auf 9,0 : 1 angehobenen Verdichtung, brachte es der Motor auf 95 PS bei 5200 U/min (statt 80 PS bei 5000 U/min).

Allerdings stieg auch der Verbrauch von 11,5 Liter auf 12,5 Liter Super pro 100 Kilometer.

Der Dieselmotor, der ja schon bisher 1988 ccm Hubraum hatte, erhielt auch die fünffach gelagerte Kurbelwelle, blieb aber sonst fast unverändert und leistete auch im 200 D weiterhin 55 PS bei 4.200 U/min. Allerdings war die Reichweite gewachsen, da der Tank auf 65 Liter vergrößert wurde (ebenso beim 200).

Die Karosserie der neuen 200 und 200 D wurde auch etwas überarbeitet. So verschwanden die „Blinkerwarzen“ zugunsten einer glücklicheren Lösung unterhalb der runden Scheinwerfer. Unter einem gemeinsamen Deckglas wurden Blink-, Park- und Nebelleuchten zusammengefaßt, was auch der Harmonie der Frontpartie zugute kam. Der beim 190 ebenfalls am hinteren Ende des Vorderkotflügels montierte Außenrückspiegel wanderte auf die Fahrertür und konnte daher endlich vom Fahrersitz aus verstellt werden. Der 200 erhielt auch die



.... und nach vollendeter Arbeit (mit 200 er - Schnauze)



TECHNISCHE DATEN 190 (W 110 B)

1. Triebwerk

Motor	Otto-Motor, 4 Zylinder, 4-Takt
Typ	M 121 BV
Höchstes Drehmoment	14,5 mkg bei 2500 U/min
Größte Nutzleistung	80 PS bei 5000 U/min
Hubraumleistung	42,2 PS/l
Verdichtungsverhältnis	1 : 8,7
Schmiersystem	Druckumlaufschmierung, 4 Liter Öl
Zylinder-Werkstoff	Grauguß
Zylinderbohrung	85 mm
Kolbenhub	83,6 mm
Gesamthubraum	1897 ccm
Zylinderkopf	Leichtmetall
Anordnung der Ventile	hängend / senkrecht
Ventilsteuerung	über Schwinghebel
Nockenwelle	obenliegend
Nockenwellenantrieb	geräuschlose Duplexkette
Kraftstofftank-Füllmenge	52 l (im Heck)
Gemisch-Aufbereitung	1 Fallstromvergaser
	Solex 34 PJC
Batterie	12 V 52 Ah
Kraftübertragung	Antrieb auf die Hinterräder
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltgetriebe	DB 4-Gang vollzwangssynchron
	(ab 62 Automatik auf Wunsch)
Übersetzungen	1. Gang: 4,05 : 1, 2. Gang: 2,28 : 1, 3. Gang: 1,53 : 1, 4. Gang: 1 : 1, R: 3,92 : 1
Antriebsübersetzung	4,08 : 1

2. Fahrwerk

Räder, Bereifung, Lenkung

Reifengröße	7,00 – 13
Felgengröße	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
	(ab 64 Servo auf Wunsch)
Bremsanlage	1-Kreis-Bremse, ab 63 2-Kreis-
	Bremse mit Unterdruckverstärker
	ab 63 Scheiben vorne, 4 Trommeln
Wirkungsweise d. Fußbremse	hydraulisch
d. Handbremse	mechanisch auf die Hinterräder

3. Allgemeines

Maße und Gewichte

Radstand	2700 mm
Spurweite vorn	1468 mm (ab 63 1482 mm)
hinten	1485 mm
Länge	4730 mm
Breite	1795 mm
Höhe	1499 mm
Überhang vorn	730 mm
hinten	1300 mm
Kleinster Wendekreis	11,4 m
Zulässiges Gesamtgewicht	1750 kg
Leergewicht	1250 kg
Nutzlast	500 kg
Anhängelast gebremst	1200 kg
ungebremst	690 kg

Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit	ca. 150 km/h (Autom. 145 km/h)
Beschleunigung 0 - 100 km/h	ca. 18 sec (Autom. 22 sec)
Kraftstoffverbrauch	11,5 l/100 km (Autom. 12,5 l/100 km)
Ölverbrauch	0,15 l/100 km

TECHNISCHE DATEN 190 D (W 110 D)

1. Triebwerk

Motor	Diesel-Motor, 4 Zylinder, 4-Takt
Typ	OM 621 III
Höchstes Drehmoment	11,5 mkg bei 2400 U/min
Größte Nutzleistung	55 PS bei 4200 U/min
Hubraumleistung	27,7 PS/l
Verdichtungsverhältnis	1 : 21
Schmiersystem	Druckumlaufschmierung, 4 Liter Öl
Zylinder-Werkstoff	Grauguß
Zylinderbohrung	87 mm
Kolbenhub	83,6 mm
Gesamthubraum	1988 ccm
Zylinderkopf	Grauguß
Anordnung der Ventile	hängend / senkrecht
Ventilsteuerung	über Schwinghebel
Nockenwelle	obenliegend
Nockenwellenantrieb	geräuschlose Duplexkette
Kraftstofftank-Füllmenge	52 l (im Heck)
Gemisch-Aufbereitung	Bosch Einspritzpumpe
Batterie	12 V 66 Ah
Kraftübertragung	Antrieb auf die Hinterräder
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltgetriebe	DB 4-Gang vollzwangssynchron
	(ab 62 Automatik auf Wunsch)
Übersetzungen	1. Gang: 4,05 : 1, 2. Gang: 2,28 : 1, 3. Gang: 1,53 : 1, 4. Gang: 1 : 1, R: 3,92 : 1
Antriebsübersetzung	3,92 : 1

2. Fahrwerk

Räder, Bereifung, Lenkung

Reifengröße	7,00 – 13
Felgengröße	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
	(ab 64 Servo auf Wunsch)
Bremsanlage	1-Kreis-Bremse, ab 63 2-Kreis-
	Bremse mit Unterdruckverstärker
	ab 63 Scheiben vorne, 4 Trommeln
Wirkungsweise d. Fußbremse	hydraulisch
d. Handbremse	mechanisch auf die Hinterräder

3. Allgemeines

Maße und Gewichte

Radstand	2700 mm
Spurweite vorn	1468 mm (ab 63 1482 mm)
hinten	1485 mm
Länge	4730 mm
Breite	1795 mm
Höhe	1499 mm
Überhang vorn	730 mm
hinten	1300 mm
Kleinster Wendekreis	11,4 m
Zulässiges Gesamtgewicht	1800 kg
Leergewicht	1300 kg
Nutzlast	500 kg
Anhängelast gebremst	1200 kg
ungebremst	700 kg

Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit	ca. 130 km/h (Autom. 127 km/h)
Beschleunigung 0 - 100 km/h	ca. 28 sec (Autom. 30 sec)
Kraftstoffverbrauch	9 l/100 km (Autom. 10 l/100 km)
Ölverbrauch	0,15 l/100 km

TECHNISCHE DATEN 200 (W 110/B II)

1. Triebwerk

Motor	Otto-Motor, 4 Zylinder, 4-Takt
Typ	M 121 BXI
Höchstes Drehmoment	15,7 mkg bei 3600 U/min
Größte Nutzleistung	95 PS bei 5200 U/min
Hubraumleistung	47,5 PS/l
Verdichtungsverhältnis	1 : 9,0
Schmiersystem	Druckumlaufschmierung, 5,5 Liter Öl
Zylinder-Werkstoff	Grauguß
Zylinderbohrung	87 mm
Kolbenhub	83,6 mm
Gesamthubraum	1988 ccm
Zylinderkopf	Leichtmetall
Anordnung der Ventile	hängend / senkrecht
Ventilsteuerung	über Schwinghebel
Nockenwelle	obenliegend
Nockenwellenantrieb	geräuschlose Duplexkette
Kraftstofftank-Füllmenge	65 l (im Heck)
Gemisch-Aufbereitung	1 Fallstromvergaser
	Solex 38 PDSJ
Batterie	12 V 52 Ah
Kraftübertragung	Antrieb auf die Hinterräder
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltgetriebe	DB 4-Gang vollzwangssynchron
	(Automatik auf Wunsch)
Übersetzungen	1. Gang: 1,409 : 1, 2. Gang: 2,25 : 1, 3. Gang: 1,42 : 1, 4. Gang: 1 : 1, R: 3,62 : 1
Antriebsübersetzung	4,08 : 1

2. Fahrwerk

Räder, Bereifung, Lenkung

Reifengröße	7,00 – 13
Felgengröße	5 JK x 13
Radaufhängung, vorn	Doppel-Querlenker
hinten	DB Eingelenk–Pendelachse
Federung (vorn/hinten)	Schraubenfedern,
	(Niveauregulierung auf Wunsch)
Stoßdämpfer	hydraulische Teleskop Bilstein
Art der Lenkung	DB Kugelumlauf lenkung
	(Servo auf Wunsch)
Bremsanlage	2-Kreis-Bremse
	mit Unterdruckverstärker
	vorne: Scheibenbremse
	hinten: Trommeln
Wirkungsweise d. Fußbremse	hydraulisch
d. Handbremse	mechanisch auf die Hinterräder

3. Allgemeines

Maße und Gewichte

Radstand	2700 mm
Spurweite vorn	1482 mm
hinten	1485 mm
Länge	4730 mm
Breite	1795 mm
Höhe	1495 mm
Überhang vorn	730 mm
hinten	1300 mm
Kleinster Wendekreis	11,4 m
Zulässiges Gesamtgewicht	1775 kg
Leergewicht	1275 kg (Autom. + 40 kg)
Nutzlast	500 kg
Anhängelast gebremst	1200 kg
ungebremst	690 kg

Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit	ca. 160 km/h (Autom. 155 km/h)
Beschleunigung 0 - 100 km/h	ca. 15 sec (Autom. 15,5 sec)
Kraftstoffverbrauch	12,5 l/100 km (Autom. 13,5 l/100 km)
Ölverbrauch	0,15 l/100 km

TECHNISCHE DATEN 200 D (W 110 D II)

1. Triebwerk

Motor	Diesel-Motor, 4 Zylinder, 4-Takt
Typ	OM 621 V III
Höchstes Drehmoment	11,5 mkg bei 2400 U/min
Größte Nutzleistung	55 PS bei 4320 U/min
Hubraumleistung	27,7 PS/l
Verdichtungsverhältnis	1 : 21
Schmiersystem	Druckumlaufschmierung, 5,5 Liter Öl
Zylinder-Werkstoff	Grauguß
Zylinderbohrung	87 mm
Kolbenhub	83,6 mm
Gesamthubraum	1988 ccm
Zylinderkopf	Grauguß
Anordnung der Ventile	hängend / senkrecht
Ventilsteuerung	über Schwinghebel
Nockenwelle	obenliegend
Nockenwellenantrieb	geräuschlose Duplexkette
Kraftstofftank-Füllmenge	65 l (im Heck)
Gemisch-Aufbereitung	Bosch Einspritzpumpe
Batterie	12 V 66 Ah
Kraftübertragung	Antrieb auf die Hinterräder
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltgetriebe	DB 4-Gang vollzwangssynchron
	(Automatik auf Wunsch)
Übersetzungen	1. Gang: 1,09 : 1, 2. Gang: 2,25 : 1, 3. Gang: 1,42 : 1, 4. Gang: 1 : 1, R: 3,62 : 1
Antriebsübersetzung	3,92 : 1

2. Fahrwerk

Räder, Bereifung, Lenkung

Reifengröße	7,00 – 13
Felgengröße	5 JK x 13
Radaufhängung, vorn	Doppel-Querlenker
hinten	DB Eingelenk–Pendelachse
Federung (vorn/hinten)	Schraubenfedern
	(Niveauregulierung auf Wunsch)
Stoßdämpfer	hydraulische Teleskop Bilstein
Art der Lenkung	DB Kugelumlauf lenkung
	(Servo auf Wunsch)
Bremsanlage	2-Kreis-Bremse
	mit Unterdruckverstärker
	vorne: Scheibenbremse
	hinten: Trommeln
Wirkungsweise d. Fußbremse	hydraulisch
d. Handbremse	mechanisch auf die Hinterräder

3. Allgemeines

Maße und Gewichte

Radstand	2700 mm
Spurweite vorn	1482 mm
hinten	1485 mm
Länge	4730 mm
Breite	1795 mm
Höhe	1495 mm
Überhang vorn	730 mm
hinten	1300 mm
Kleinster Wendekreis	11,4 m
Zulässiges Gesamtgewicht	1825 kg
Leergewicht	1325 kg (Autom. + 40 kg)
Nutzlast	500 kg
Anhängelast gebremst	1200 kg
ungebremst	700 kg

Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit	ca. 130 km/h (Autom. 127 km/h)
Beschleunigung 0 - 100 km/h	ca. 28 sec (Autom. 30 sec)
Kraftstoffverbrauch	9 l/100 km (Autom. 10 l/100 km)
Ölverbrauch	0,15 l/100 km

bereits vom 220 bekannten verchromten Entlüftungsschlitze an der C-Säule. Allerdings verschwanden die kurzen Chromleisten am Ende der Flossen. Das Wagenheck erhielt eckige Rückleuchten und zwei Chromleisten, die sich über die gesamte Breite zogen. Mit dieser Umgestaltung wurde die Breite des Hecks stärker betont. Man erreichte überdies eine größere Familienähnlichkeit mit dem ebenfalls 1965 vorgestellten 250 S/SE (W 108).

Obwohl sich die Idee der Heckflossen auch in der abgeschwächten Mercedes-Form gegen Ende der 60er Jahre schon etwas überlebt hatte, wurden zwischen Juli 1965 und dem Produktionsstop im Februar 1968 vom 200 70.207 und vom 200 D 161.618 Exemplare gebaut.

Insgesamt wurden zwischen 1961 und 1968 immerhin 588.024 4-Zylinder-Flossen (inklusive Universal- und anderer Sondermodelle) produziert. Für Daimler-Benz ein vorher nie dagewesener Erfolg, der mit dem bereits 1967 in Produktion gegangenen /8 fortgesetzt wurde.

(„... Fortsetzung folgt“)

200 und 200 D, Produktion: Juli 1965 bis August 1968.



### Zeitgenössische Konkurrenten der Heckflosse

Peugeot 404 :

Der von Pininfarina entworfene Peugeot 404 hat ebenfalls die für die damalige Zeit typischen Heckflossen, verbunden mit einer glatten und eleganten Karosserie. Die konventionelle, aber robuste Technik verhalf dem Wagen zu großer Beliebtheit. Den 404 gab es als einzigen unter den Konkurrenten auch mit Dieselmotor.

1,4 bzw. 1,6 Liter Vierzylinder (Benziner)  
1,8 bzw. 1,9 Liter (Diesel) 55 PS (Diesel) bis 94 PS (Einspritzer).

Bauzeit: 1960–1975

Stückzahl: 2,769.361



BMW 1500 :

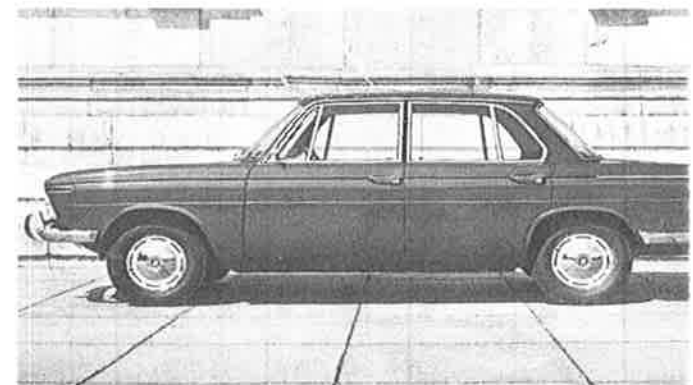
Dieser BMW der „neuen Klasse“ wurde ebenfalls 1961 vorgestellt, sprach jedoch mehr die sportlichen Autofahrer an. Das modern konzipierte Auto befreite BMW aus einer tiefen Krise und verhinderte die viel diskutierte Übernahme durch den Daimler-Benz-Konzern.

1,5 Liter Vierzylinder, 80 PS

Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h

Bauzeit: 1961–1964

Stückzahl: 23.554



Volvo Amazon :

Dieser bereits 1957 eingeführte Wagen konnte zwar nicht mit den großzügigen Platzverhältnissen der Flosse aufwarten, überzeugte aber viele Käufer durch seine gelungene Form und durch gute Qualität (Stichwort: Schwedenstahl).

1,6 bzw. 1,8 Liter Vierzylinder, 60–100 PS

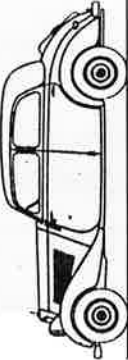
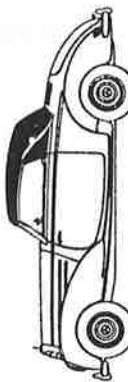
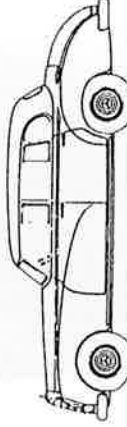
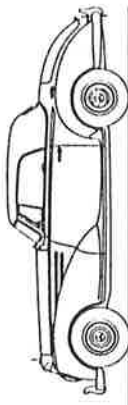
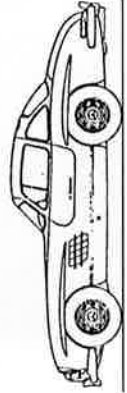
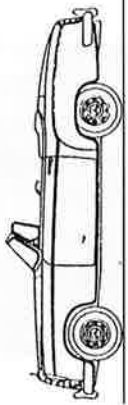
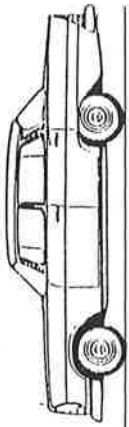
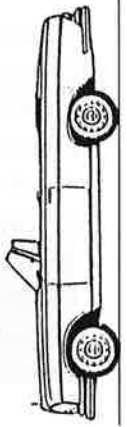
Höchstgeschwindigkeit: 135–170 km/h

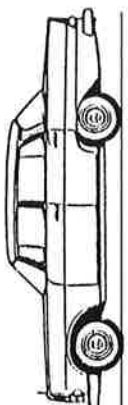
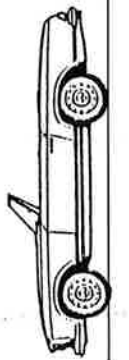
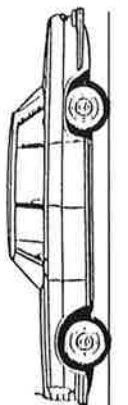
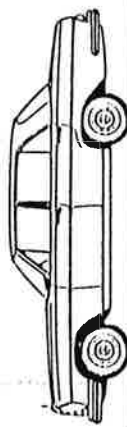
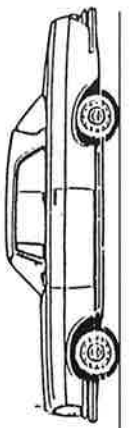
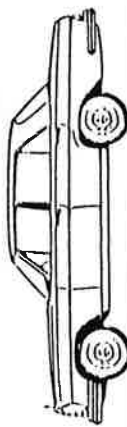
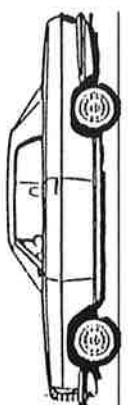
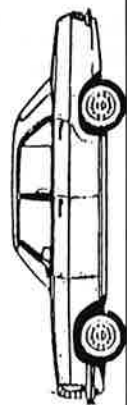
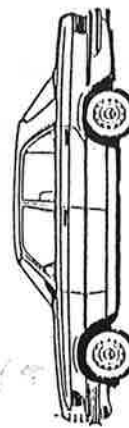
Bauzeit: 1957–1970

Stückzahl: 644.716





Produktions- zeit:	Baumuster:	Modell:	Karosserie- version:
	46–55	W 136/191	170 V/D, 170 S/Sb/DS, 170 S-V/S-D Lm. Cp. Ca. A/B
	51–55	W 187	220 Lm. Cp. Ca. A/B
	51–62	W 186/189	300, 300b, 300c, 300d Lm. Ca. D
	51–58	W 188	300 S, 300 Sc Cp. Ca. A Ro
	55–63	W 198	300 SL Cp. Ro.
	53–62	W 120/121	180, 180 D, 190, 190 D, 190 SL Lm. Ro.
	54–60	W 180/105/128	220a, 219, 220 S, 220 SE Lm. Cp. Ca. A/B
	59–68	W 111	220b, 220 Sb, 220 SEb, 230 S Lm. Cp. Ca.
	61–68	W 112	300 SE, 300 SE lang Lm. Cp. Ca.

	61–68	W 110	190c, 190 Dc, 200, 200 D Lm.
	63–71	W 113	230 SL, 250 SL, 280 SL Ro.
	64–81	W 100	600 Lm. La.
	65–72	W 108	250 S/SE, 280 SEL, 280 SEL 3.5, 280 S/SE, 280 SE 3.5 Lm.
	65–72	W 111	250 SE, 280 SE, 280 SE 3.5 Cp. Ca.
	65–72	W 109	300 SE, 300 SEL, 300 SEL 3.5, 300 SEL 6.3 Lm.
	67–76	W 114	230.6, 250, 250 C/CE, 280 C, 280 E/CE Lm. Cp.
	67–76	W 115	200 D, 220 D, 230.4, 240 D, 240 D 3.0 Lm.
	72–80	W 116	280 S/SE/SEL, 350 SE/SEL, 450 SE/SEL, 450 SEL 6.9 Lm.

Produktions-zeit:	Baumuster:	Modell:	Karosserie-version:
71-85	C 107	280 SLC, 350 SLC, 450 SLC/SLC 5.0, 380 SLC, 500 SLC	Cp.
71-89	R 107	280 SL, 350 SL, 450 SL, 380 SL, 300 SL, 420 SL, 500 SL	Ro.
75-85	W 123	200 - 300 TD Turbo	Lm. Cp. Ko.
79-91	W 126	280 S - 560 SEC	Lm. Cp.
ab 82	W 201	190 - 190 E 2.6	Lm.
ab 84	W 124	200 - 500 E	Lm. Cp. Ko.
ab 89	R 129	300 SL, 300 SL-24, 500 SL	Ro.
ab 91	W 140	300 SE/SEL, 400 SE/SEL, 500 SE/SEL, 600 SE/SEL	Lm.

## Legende:

Lm. = Limousine, 4-türig  
(600: 4- oder 6-türig)  
Cp. = Coupé, 2-türig  
Ca. = Cabriolet, 2-türig  
CaA. = Cabriolet A, 2-türig (2 Sitze)

CaB. = Cabriolet B, 2-türig (4 Sitze)  
CaD. = Cabriolet D, 4-türig  
La. = Landulet, 4- oder 6-türig  
Ro. = Roadster, 2-türig  
Ko. = Kombi, 5-türig

**MB 220 SE Coupe**, Baujahr 62, zu verkaufen silbermetallic, rotes Leder, Schiebedach, Servo, sehr guter Gesamtzustand, Preis auf Anfrage.

**Reinhard Decker**  
Anningerstraße 23/2  
2340 Mödling  
Tel.: 02236/83 02 64 ab 18.00 Uhr  
02236/200, DW 2424, 8.00-16.00 Uhr

**Für 280 SE/8:**  
4 Stück Felgen mit Winterreifen  
2 Stück Scheinwerfer, längliche Ausführung mit eingebautem Blinker + eingebautem Nebelscheinwerfer, billigst.

**Für 180 D**, Baujahr 57:  
Stoßstange mittig + Hörner, billigst.

**Reinhard Paur**  
Peischingergasse 1, 2700 Wiener Neustadt  
Tel.: 02622/237 73

**Mercedes 250**, Baujahr 75 zu verkaufen, Preis auf Anfrage.

**Richard Bubenicek**  
Lassallestraße 16-18/1/3/8, 1020 Wien  
Tel.: 0222/241 71 52

**190 Db**, Baujahr 61, kein Rost, teilweise restauriert, fahrbereit, 8-fach bereift, diverse Ersatzteile.

**Martin Stadler**  
Tel.: 0222/408 45 01

**190 Db**, restaurierungsbedürftig, S 5000.-

**Christian Fröhmann**  
Tel.: 864301/14

**Auspuffanlagen aus Edelstahl**

Rostfreie Edelstahlauspuffanlagen für alle Mercedes-Modelle ab Baujahr 1945 gibt es bei der

**Walter Toufar GmbH.,**  
**Reinhard Toufar,**  
Herzgassee 39, A-1100 Wien,  
Tel.: 604 41 41, Fax.: 604 02 11.

Preise auf Anfrage, bitte exakte Modellbezeichnung, Baujahr, Fahrgestell-Nummer und ob Links- oder Rechtslenker angeben.

Es ist möglich, folgende Nachbauteile über Siegfried Siegl zu beziehen:

Blechteile für Ponton-Coupe/Cabrio  
Alu-Leisten für Ponton-Einstiege  
Koffersätze + Diverse Ersatzteile

**Siegfried Siegl**  
Ebersdorf 59  
3200 Obergrafendorf  
Tel.: 02747/2561



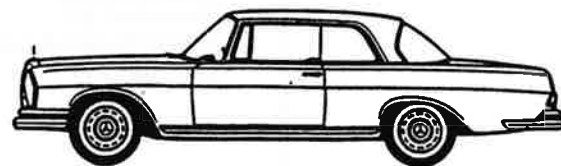
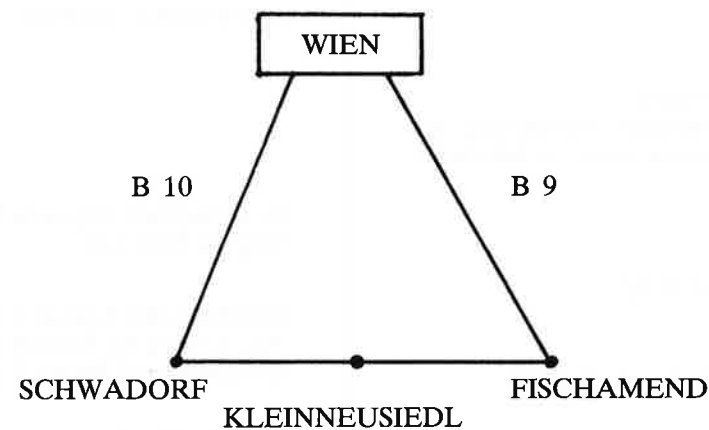


# AUTOMOBIL - WERKSTÄTTE

*Norbert Kirchhof*

Katharinenhofstraße 2  
2431 Kleinneusiedl  
TEL./ FAX: 02230/83 68

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



*Sie lesen „Stern - Zeichen“*

*Nicht oft?*

*Aber immer öfter!*

## LANG+CO

Versicherungen nach Maß  
für Ihren Oldtimer  
mit und ohne Stern

Lang & Co Versicherungsmakler Gesellschaft m.b.H.

Wien 1, Wipplingerstraße 34 (Börsegebäude) Tel.: 0222/533 28 51 Serie  
Post: 1013 Wien, Postfach 226 Telefax: 0222/533 28 51 - 17





#### ÖAMTC - EINSTIEGSANGEBOT

Ja, ich will die Vorteile des ÖAMTC zum Einstiegsangebot, gültig bis 15. September 1992, nutzen.

Ich ersuche um Zusendung der Unterlagen an:

Name: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Kategorie: ☐ Auto ☐ Motorrad  
☐ Moped/Kleinmotorrad ☐ Fahrrad

Bitte diesen Coupon an die ÖAMTC-Mitglieder-  
abteilung, Schuberting 1-3, 1010 Wien schicken.

## SCHÖNEN URLAUB wünscht Ihr Club.



**ÖAMTC-Clubkarte und Super-  
Schutzbrief – der optimale  
Reiseschutz für die ganze Familie.**

**Jetzt besonders günstig:  
Das ÖAMTC-Einstiegsangebot.\*)**

\*) Nähere Informationen erhalten Sie auch bei jeder ÖAMTC-Dienst-  
stelle oder unter der Tel.Nr. 0660/207 österreichweit zum Ortstarif.

**Ein gutes Gefühl,  
beim Club zu sein.**

