

Clubzeitung 3/92

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 Pannenfahrzeug 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!

Endlich ist es wieder soweit, allen Widrigkeiten zum Trotz liegt vor Ihnen die 3. Ausgabe unserer Clubzeitung in diesem Jahr.

Dieses Heft soll unter anderem mit dem sommerlichen Titelbild darüber hinwegtrösten, daß die Oldtimer-saison 1992 unwiderruflich vorbei ist.

Die bis zum Frühlingserwachen andauernde leidige Oldtimer-Enthaltbarkeit soll die vorliegende Ausgabe mit – so wie ich glaube – interessanten Beiträgen zu überbrücken helfen.

Da ich nun schon – entgegen der sonstigen Gewohnheit – an dieser Stelle das Wort ergreife, möchte ich diese Gelegenheit nicht versäumen, alle Leser zur Mitarbeit aufzurufen, sei es nun als Artikelschreiber oder als Sponsor. Denjenigen die das schon getan haben, möchte ich hier gleich meinen allerherzlichsten Dank aussprechen.

In diesem Sinne viel Spaß beim Lesen

Ihr Axel Wolf

INHALT:

SEITE

CLUBNEWS	2
Typreferenten	
Clublokal	
Bibliothek	
MÉLANGE	4
Neues aus dem Museum	
Schlechte Nachrichten für Raucher	
Kalender	
RÜCKSPIEGEL	5
Oldtimertreffen Meggenhofen	
Modellprofil	6
Die Heckflosse, Teil 3	
THEMA	14
Bleifrei – der letzte Stand	
Die neue Kfz-Steuer	
Klimaanlagen	
TEST	18
6,3 – 6,9 – 600 SEL	
ANZEIGENTEIL	22



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

ÖAMTC - EINSTIEGSANGEBOT

Ich ersuche um Zusendung der Unterlagen an:

Name: _____

Adresse: _____

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

Bibliothek:

Wir sind dabei, eine Fach-Bibliothek aufzubauen, die allen Clubmitgliedern zugänglich sein soll. Da wir auf Eure Mithilfe angewiesen sind, ersuchen wir um Buchspenden. Auch für Fachzeitschriften, Prospektmaterial etc. sind wir jederzeit dankbar. In dieser Bibliothek werden auch Videos von Ausfahrten und anderen Oldtimerveranstaltungen sowie Bänder aus dem MB-Museum Stuttgart gesammelt.

Die Fach-Bibliothek soll in einem Nebenraum des Clublokals Platz finden und wird an jedem Clubabend geöffnet sein. Näheres über Fortschritte und Ablauf in der nächsten Clubzeitung.

Vielen Dank im voraus für die Mithilfe,

der Vorstand.

Clublokal:

Jeden ersten Freitag im Monat treffen wir uns zu gemütlichen Benzingesprächen im Restaurant Ulm, Hauptstraße 25-27, 2384 Breitenfurt-West.

Kalender:

12. 12. Jahrestreffen 1992

Typreferenten:

W 105/120/121/128/180 „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

W 186/189 „Adenauer“, W 100 „600“

W 136/191, W 116

Manfred Schmid

Beckmannsgasse 13

1140 Wien

Tel.: 894 33 52 (nur von 7.30 bis 8.30)

W 110/111/112 „Heckflosse“:

Alexander Höchst

Tel.: 0663/02 36 69

Neues aus dem Museum

Für den eingefleischten Fan ein „Muß“ sind sogenannte Stickpen (am Revers zu tragen) und Manschettenknöpfe, beide mit historischem Stern. Die aus massiven Sterlingsilber gefertigten Pretiosen kosten DM 24.- (Stickpen) und DM 48.- (Manschettenknöpfe).

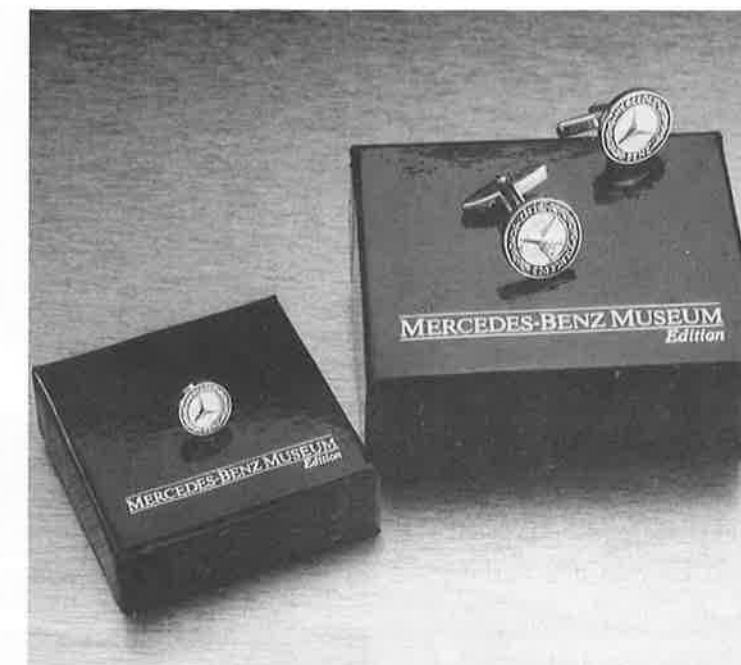
Zu beziehen bei:

Mercedes-Benz Museumsshop

Postfach 60 02 02

D- 7000 Stuttgart 60

Die Lieferung erfolgt per Lieferschein und Rechnung.



Sehr geehrte Oldtimer-Besitzer und -Besitzerinnen,

Kennen Sie "Mercedes"? Damit meinen wir unsere Kundenzeitschrift die nach vielen Jahren einen neuen Titel bekommen hat. Dazu kommen natürlich noch einige weitere wichtige Veränderungen, die Ihnen sicherlich nicht entgangen sind. Soweit Sie aber noch nicht zum Kreis der Leser bzw. Abonnenten zählen, möchten wir Sie herzlich einladen einfach einmal ein Probeexemplar abzufordern. Wir sind sicher, daß Sie "Mercedes" überzeugen wird. Zudem wird "Mercedes" mit Ausgabe 5/92 eine eigene Seite für Club-Nachrichten einführen.

Kostenlos anbieten möchten wir Ihnen auch das gerade erschienene Mercedes "Jahresheft 92/93" mit interessanten Berichten rund um das Unternehmen. So ist beispielsweise ein mehrseitiger Artikel unseren Clubs gewidmet.

Bitte senden Sie Ihre Anfrage an ÖV/UZ, z. Hd. Herrn Grönings.

Mit freundlichen Grüßen
Mercedes-Benz AG


von Pein


Ritter

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

Mercedesfahren am Schreibtisch

Mit diesem 1:18-Modell eines 300S Cabriolets von 1955 ist den Modellbauern von Maisto/Bauer ein wahrhaftiges Meisterstück gelungen.

Das bis ins kleinste Detail vorbildgetreue Modell ist Gummi-bereift und gefedert und kann in den Farben weiß, dunkelgrün und schwarz geordert werden.



GUTE STERNE AM MODELL-AUTO-HIMMEL

MB 280 SL Pagode, Hardtop
MB 280 SL Pagode, Roadster offen
MB 280 SL Pagode, Roadster geschlossen
Giodi, 1:18 Fertigmodell

MB 300 SLR Uhlenhaut-Coupé 1954
Revell, 1:24 Bausatz

MB 220 SE Cabriolet oder Coupé
Faller, 1:43 Fertigmodell

MB Renntransporter 1955 (blau)
Vroom, 1:43 Bausatz



280 SL Pagode (Photo vom Original)

MB 220/8
MB 200 – 300 E W 124
Curser, 1:35 Fertigmodell

Sie finden bei uns:
 ÖSTERREICHS größte Auswahl an Mercedes PKW- und LKW-Modellen.

Anfragen bzw. Bestellungen an:

HOBBYTECH
 MODELLBAU am PRATERSTERN

HOBBYTECH Handelsgesellschaft mbH
 A-1020 Wien, Franzensbrückenstraße 6
 Telefon (0222) 214 43 35 FAX (0222) 214 43 35-15

Öffnungszeiten: Mo – Fr: 9⁰⁰ – 12⁰⁰, 14⁰⁰ – 18⁰⁰
 Sa: 9⁰⁰ – 12⁰⁰, langer Sa: 9⁰⁰ – 17⁰⁰

Oldtimertreffen Meggenhofen 22. und 23. August 1992

Ausgesprochenes Oldtimerwetter begrüßte die Teilnehmer des Veteranentreffens beim "Maserati-Pfarrer" Brandl in Meggenhofen. Der wunderschöne Pfarrhofgarten war ausschließlich für Mercedes-Benz Fahrzeuge reserviert, die auch zahlreich erschienen und somit einen repräsentativen Querschnitt durch die letzten 60 Jahre Automobilbau von Daimler-Benz boten. "Draußen" auf der großen Wiese vor dem Pfarrhof versammelte sich eine bunt gemischte Menge von Klassikern, hauptsächlich aus den späten 50er, 60er und frühen 70er Jahren, insgesamt bevölkerten etwa 200 Autos das Gelände am Pfarrhof.

Am frühen Nachmittag ging es zur 3. Landl-Rallye, die die Teilnehmer etwa 30 km durch wunderschöne Landschaften des Hausruck- und Innviertels führte und durch eine vom örtlichen Motorrad-Oldtimerclub organisierte Jause gekrönt wurde. Nach erfolgter Stärkung ging es zurück zum Pfarrhof, wo die Siegerehrung stattfand. Leider gingen wir (das Team Wolf/Wolf auf 230 SL) wieder einmal leer aus, da wir etwa 5 Minuten über der Idealzeit lagen. Trotzdem genossen wir noch einen schönen Nachmittag inmitten edlen Blechs, bevor es zurück nach Hause ging.



190 SL, 230 SL, 220 SE Coupé, 190 D



Kein Mercedes



Mercedes soweit das Auge reicht....



Der Pfarrhof in Meggenhofen



DIE HECKFLOSSE TEIL III

300 SE, 300 SE lang 1961-1965
230, 230 S 1965-1968

In dieser Folge möchte ich die übrigen 6-Zylinder-Limousinen abhandeln:

Die 3-Liter-Version als Spitzenmodell der Heckflossen-Baureihe und die 230 bzw. 230 S-Versionen als Nachfolger der bis dahin produzierten 220 und 220 S.

Zunächst aber zum Spitzenmodell 300 SE:

Ursprünglichen Plänen zufolge wollte man den W 112 gleichzeitig mit den 2,2 Liter-Modellen (W 111) herausbringen (also noch 1959). Leider war die Luftfederung, die man von Anfang an anbieten wollte, noch nicht serienreif. Der Produktionsbeginn wurde auf 1961 verschoben, da man die für die W 112-Produktion notwendigen Werkzeuge nicht über Fremd-, sondern über Eigenkapital finanzieren wollte.

Ab diesem Zeitpunkt verfügte der 300 SE über die bereits oben erwähnte (ausgereifte) Luftfederung, Servolenkung, Viergang-Automatic und zur Krönung über einen 3-Liter Leichtmetallmotor.

Dieses 10 Jahre zuvor für Adenauer und 300 SL entwickelte Aggregat wurde für den Einsatz in der Flosse mit der 2-Stempel-Einspritzpumpe aus dem Adenauer und dem Leichtmetallzylinderblock des Flügeltürers ausgestattet.

Die Vorteile des Alu-Motors gegenüber einer kombinierten Bauweise aus Graugußblock und Aluzylinderkopf (wie im 300 d) liegen in der besseren Wärmeabfuhr und in einer deutlichen Gewichtsersparnis, die als Nebeneffekt auch eine günstigere Achslastverteilung brachte. Allerdings

wurden diese Vorteile mit höherer Empfindlichkeit der Alumotoren gegenüber der konventionellen Konstruktionen erkauft.

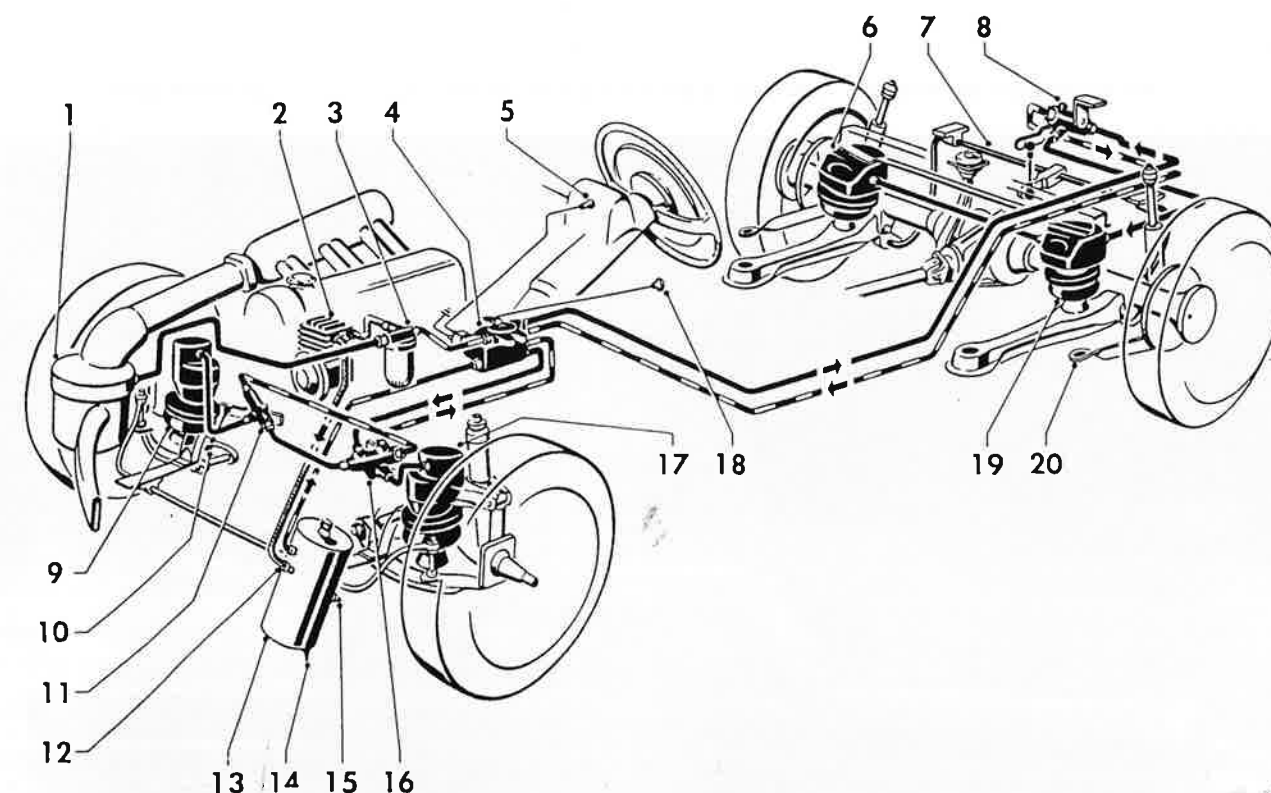
Aus 2996 Kubikzentimetern schöpfte der Motor 160 PS bei 5000 U/min. Das höchste Drehmoment von 25,6 mkg wurde bei 3800 U/min auf die siebenfach gelagerte Kurbelwelle gewuchtet. Ab Jänner 1964 wurde die 2-Stempel- durch eine 6-Stempel-Einspritzpumpe ersetzt, die – in Verbindung mit geänderter Nockenwelle und anderem Auspuffkrümmer – dem 3 Liter 170 PS bei 5400 U/min entlockte. Das Drehmoment sank allerdings geringfügig auf 25,4 mkg bei 400 U/min.

Der Wagen wurde – wie bereits erwähnt – mit einer Luftfederung ausgestattet, die dem 300 SE zu verbesserter Straßenlage und dem standesgemäßen

Komfort verhalf. Ein Kompressor direkt am Motor und ein daran angeschlossener Druckspeicher versorgten das System mit der nötigen Druckluft (siehe Schema).

Alles funktionierte einwandfrei, doch leider konnte die Automatic durch unmotivierete Schaltvorgänge nicht ganz zufriedenstellen und so gab es ab März 1963 auf Wunsch ein 4-Gang-Schaltgetriebe. Neben Servolenkung und Sperrdifferential war der Wagen als erster Mercedes, noch vor dem 300 SL, mit Scheibenbremsen rundum ausgerüstet. Neben diversen Detailveränderungen wie z. B. breiteren Chromeinfassungen der Fenster, gab es gleichzeitig mit dem Schaltgetriebe einen von 65 auf 82 Liter vergrößerten Tank, der dem Benzinverbrauch von ca. 18l/100 km eher entsprach. Außerdem hatte man die Möglichkeit, zwischen mehreren Hinterachsübersetzungen zu wählen.

Luftfeder-Schema



- | | | | |
|-----------------------------|------------------------|-------------------------|--------------------------------|
| 1 Luftfilter | 6 Luftkammer | 11 Niveau - Regelventil | 16 Niveau - Regelventil |
| 2 Luftpressor | 7 Drehstab | 12 Rückschlag - Ventil | 17 Luftkammer |
| 3 Frostschutz - Vorrichtung | 8 Niveau - Regelventil | 13 Vorratsbehälter | 18 Zugknopf (Ventil - Einheit) |
| 4 Ventileinheit | 9 Federbalg | 14 Ablass - Ventil | 19 Federbalg |
| 5 Warnleuchte | 10 Reguliergestänge | 15 Füll - Ventil | 20 Bremsabstützung |

Die Karosserie des 300 SE wurde noch um einigen Chromzierrat angereichert, um den Unterschied zum 220 S/SE deutlich zu machen. Die 3-Liter-Flosse war zwar nie als direkter Nachfolger des bis 1962 gebauten Adenauer gedacht, trotzdem stellte der Wagen einige Zeit lang das Spitzenmodell im Personenwagenprogramm von Daimler Benz dar, was zwar in technischer Hinsicht durchaus gelang, aber der Markt verlangte eine stärkere optische Abgrenzung des Luxuswagens gegenüber den Brot- und Butter-Schwestermodellen, die dem 300 SE doch sehr ähnlich waren.

Um dieses Handicap wenigstens teilweise wieder wett zu machen, gab es ab März 1963 eine um 10 cm verlängerte Ausführung – 300 SE lang genannt – dessen Größenwachstum ausschließlich den Fondpassagieren zugute kam.

300 SE lang: an der fehlenden Entlüftung in der C-Säule sollt ihr ihn erkennen, nicht am Chauffeur.



Trotz aller Bemühungen konnte das erwartete Verkaufsziel nicht erreicht werden. Understatement war eben noch nicht so gefragt wie heute, daher mußte die Produktion von anfangs 17 Wagen auf 15 Wagen pro Tag heruntergefahren werden. Von dieser Maßnahme profitierte aber die Kapazität der W 110- und W 111-Produktionen, die sich wesentlich besser verkauften als erwartet.

Vom Typ 300 SE wurden zwischen April 1961 und Juli 1965 5.202 Stück gebaut und vom – bis auf die Länge baugleichen – 300 SE lang von März 1963 bis August 1965 1.546 Exemplare. Der direkte Nachfolger des 300 SE/SE lang wurde 1965 in Form der neuen S-Klasse W 108/109 vorgestellt, aber nur bis 1967 gebaut. Danach stellte Mercedes Benz die Produktion des teuren 3-Liter-Leichtmetallmotors endgültig ein.



230 S: Einzige W 111-Limousine, die bis 1968 in Produktion blieb.

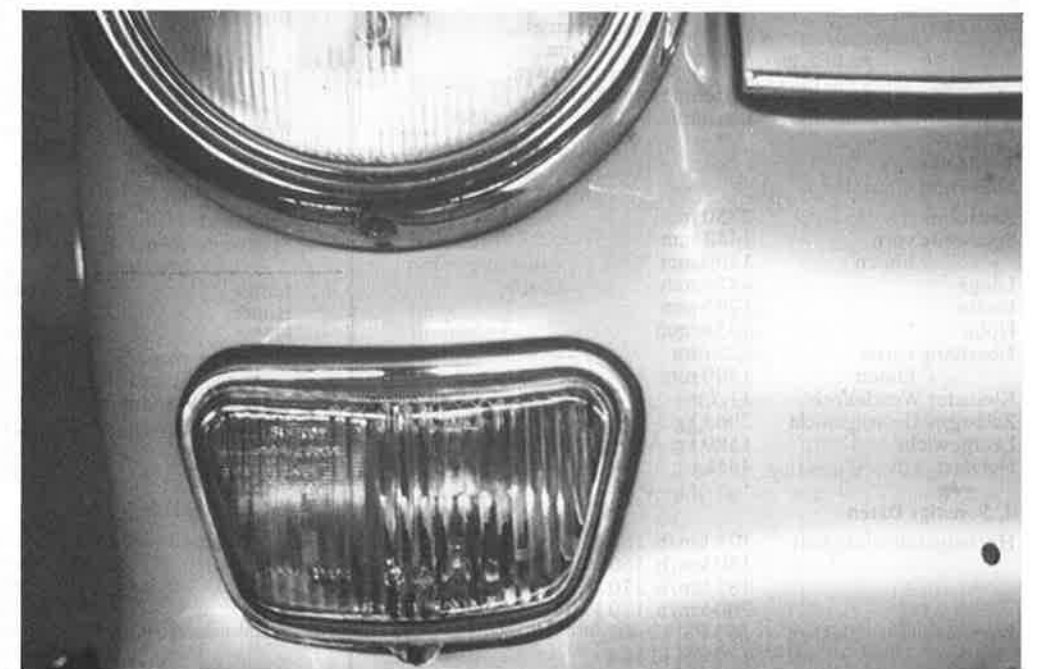
Wesentlich besser als der 300 SE ließen sich die beiden 2,3-Liter-Modelle verkaufen, die im Juli 1965 die Nachfolge der Modelle 220 und 220 S antraten. Im Unterschied zum Vorgängermodell 220 kam der 230 nicht in der W 111-Karosserie sondern in der etwas kürzeren „facegelifteten“ W 110-Karosserie auf den Markt. Der 230 war nämlich als Aufwertung der „kurzen“ Heckflosse gedacht, die ja ab 1965 neben der neuen S-Klasse zu bestehen hatte.

Der 230 wurde gegenüber dem 4-zylindrigen 200 nur durch eine Mittelarmlehne im Fond aufgewertet, alles andere entsprach den normalen W 110-Flossen. Nichts außer der Typenbezeichnung am Heck wies daher auf den 105 PS-Sechszylinder hin. Dieses durch das Baukastenprinzip entstandene Modell erhielt ein Jahr nach Produktionsbeginn die Vergaseranlage

des 230 S und leistete ab diesem Zeitpunkt wie dieser 120 PS. Der Motorblock entsprach übrigens dem des 230 SL, der allerdings eine Einspritzanlage hatte. Die Kombination 2,3 Liter-Motor und Einspritzanlage war in der Heckflosse nie erhältlich, da es ab 1965 den 250 SE (W 108) als Nachfolger des 220 SE gab.

Im Endeffekt gab es ab 1965 nur noch eine W 111-Limousine, nämlich den 230 S, der in der unveränderten Karosserie bis Jänner 1968 gebaut wurde. Die damaligen Kunden von Daimler Benz hatten in diesem Fall ungewöhnlich lange die Möglichkeit zwischen dem Auslaufmodell 230 S und

dem neuen 250 S zu wählen, weil man einerseits in der Anfangsphase Kapazitätsengpässe beim neuen Modell befürchtete und andererseits nicht sicher war, ob alle Kunden gleich auf das neue und teurere Modell umsteigen wollten. Obwohl der 230 S von Anfang an das „alte Modell“ war, konnten doch immerhin 40.258 Stück verkauft werden, vom Schwestermodell 230 sogar 41.107.



Detail des „kleinen“ Sechszylinders: Blink-, Park- und Nebelleuchten wie bei 200 und 200 D.

TECHNISCHE DATEN 300SE (W 112/3)
1961–1965

1. Triebwerk

Motor	Otto-Motor, 6 Zylinder, 4-Takt
Typ	M 189 III, ab 64: M 189 V
Höchstes Drehmoment	25,6 mkg bei 3800 U/min ab 64: 25,4 mkg bei 4000 U/min
Größte Nutzleistung	160 PS bei 5000 U/min ab 64: 170 PS bei 5400 U/min 53,4 PS/l, ab 64: 56,7 PS/l
Hubraumleistung	1 : 8,7, ab 64: 1 : 8,8
Verdichtungsverhältnis	Druckumlauf, 6 Liter Öl
Schmiersystem	Leichtmetall
Zylinder-Werkstoff	85 mm
Zylinderbohrung	88 mm
Kolbenhub	2996 ccm
Gesamthubraum	Leichtmetall
Zylinderkopf	hängend / senkrecht
Anordnung der Ventile	über Schwinghebel
Ventilsteuerung	obenliegend
Nockenwelle	Duplexkette
Nockenwellenantrieb	65 l, ab 63: 82 l
Kraftstofftank-Füllmenge	Bosch 2-Stempel-Einspritzpumpe
Gemisch-Aufbereitung	ab 64: Bosch 6-Stempel-Einspritzpumpe
Batterie	12 V 66 Ah
Kraftübertragung	Antrieb auf die Hinterräder, ab 62: Sperrdifferential
Getriebe	4-Gang-Automatik mit hydraulischer Kupplung, ab 62: (auf Wunsch) 4-Gang-Schaltgetriebe mit Einscheibentrockenkupplung
Übersetzungen	Automatic: I 3,98, II 2,52, III 1,58, IV 1,00 Schalter: I 4,05, II 2,28, III 1,53, IV 1,00
Antriebsübersetzung	Automatic: 4,10, ab 63: 3,92 oder 3,75 Schalter: 3,92 oder 3,75

2. Fahrwerk

Räder, Bereifung, Lenkung	
Reifengröße	7,50 H 13
Felgengröße	5 JKx13
Radaufhängung, vorn	Doppel-Querlenker, Luftkammer-Federbälge, Stabilisator
hinten	Eingelenk-Pendelachse, Schubstreben, Stabilisator, Luftkammer-Federbälge, Niveauregulierung
Art der Lenkung	DB Kugelumlauf, Servohilfe
Bremsanlage	2-Kreis-Hydraulik, Servohilfe, vorne: Scheibenbremsen, Durchmesser 253 mm, hinten: Scheibenbremsen, Durchmesser 255 mm
Wirkungsweise d. Handbremse	mechanisch auf die Hinterräder

3. Allgemeines

Maße und Gewichte	
Radstand	2750 mm
Spurweite vorn	1482 mm
hinten	1490 mm
Länge	4875 mm
Breite	1795 mm
Höhe	1455 mm
Überhang vorne	825 mm
hinten	1300 mm
Kleinster Wendekreis	11,7 m
Zulässiges Gesamtgewicht	2065 kg
Leergewicht	1580 kg, Automatic +40 kg
Nutzlast	485kg

4. Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit	175 km/h, 160 PS (Automatic), 180 km/h, 160 PS (Schalter)
	185 km/h, 170 PS (Automatic), 200 km/h, 170 PS (Schalter)
Beschleunigung 0 - 100km/h	160 PS: 12 sec., 170 PS: 11 sec.
Kraftstoffverbrauch	17–19 l/100 km
Stückzahl	5.202

TECHNISCHE DATEN 300 SE lang
1962–1965

1. Triebwerk

Motor	Otto-Motor, 6 Zylinder, 4-Takt
Typ	M 189 III, ab 64: M 189 V
Höchstes Drehmoment	25,6 mkg bei 3800 U/min ab 64: 25,4 mkg bei 4000 U/min
Größte Nutzleistung	160 PS bei 5000 U/min ab 64: 170 PS bei 5400 U/min 53,4 PS/l, ab 64: 56,7 PS/l
Hubraumleistung	1 : 8,7, ab 64: 1 : 8,8
Verdichtungsverhältnis	Druckumlauf, 6 Liter Öl
Schmiersystem	Leichtmetall
Zylinder-Werkstoff	85 mm
Zylinderbohrung	88 mm
Kolbenhub	2996 ccm
Gesamthubraum	Leichtmetall
Zylinderkopf	hängend / senkrecht
Anordnung der Ventile	über Schwinghebel
Ventilsteuerung	obenliegend
Nockenwelle	Duplexkette
Nockenwellenantrieb	65 l, ab 63: 82 l
Kraftstofftank-Füllmenge	Bosch 2-Stempel-Einspritzpumpe
Gemisch-Aufbereitung	ab 64: Bosch 6-Stempel-Einspritzpumpe
Batterie	12 V 66 Ah
Kraftübertragung	Antrieb auf die Hinterräder, ab 62: Sperrdifferential
Getriebe	4-Gang-Automatik mit hydraulischer Kupplung, ab 62: (auf Wunsch) 4-Gang-Schaltgetriebe mit Einscheibentrockenkupplung
Übersetzungen	Automatic: I 3,98, II 2,52, III 1,58, IV 1,00 Schalter: I 4,05, II 2,28, III 1,53, IV 1,00
Antriebsübersetzung	Automatic: 4,10, ab 63: 3,92 oder 3,75 Schalter: 3,92 oder 3,75

2. Fahrwerk

Räder, Bereifung, Lenkung	
Reifengröße	7,50 H 13
Felgengröße	5 JKx13
Radaufhängung, vorn	Doppel-Querlenker, Luftkammer-Federbälge, Stabilisator
hinten	Eingelenk-Pendelachse, Schubstreben, Stabilisator, Luftkammer-Federbälge, Niveauregulierung
Art der Lenkung	DB Kugelumlauf, Servohilfe
Bremsanlage	2-Kreis-Hydraulik, Servohilfe, vorne: Scheibenbremsen, Durchmesser 253 mm, hinten: Scheibenbremsen, Durchmesser 255 mm
Wirkungsweise d. Handbremse	mechanisch auf die Hinterräder

3. Allgemeines

Maße und Gewichte	
Radstand	2850 mm
Spurweite vorn	1482 mm
hinten	1490 mm
Länge	4975 mm
Breite	1795 mm
Höhe	1455 mm
Überhang vorne	825 mm
hinten	1300 mm
Kleinster Wendekreis	12,0 m
Zulässiges Gesamtgewicht	2115 kg
Leergewicht	1630 kg, Automatic +40 kg
Nutzlast	485kg

4. Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit	175 km/h, 160 PS (Automatic), 180 km/h, 160 PS (Schalter)
	185 km/h, 170 PS (Automatic), 200 km/h, 170 PS (Schalter)
Beschleunigung 0 - 100km/h	160 PS: 12 sec., 170 PS: 11 sec.
Kraftstoffverbrauch	17–19 l/100 km
Stückzahl	1.546

TECHNISCHE DATEN 230 (W 110)
1965–1968

1. Triebwerk

Motor	Otto-Motor, 6 Zylinder, 4-Takt
Typ	M 180 VI; ab 66: M 180 VIII
Höchstes Drehmoment	17,7 mkg bei 3600 U/min, ab 66 wie 230 S
Größte Nutzleistung	105 PS bei 5300 U/min, ab 66 wie 230S
Hubraumleistung	46 PS/l
Verdichtungsverhältnis	1 : 9,0
Schmiersystem	Druckumlauf, 5,5 Liter Öl
Zylinder-Werkstoff	Grauguß
Zylinderbohrung	82 mm
Kolbenhub	72,8 mm
Gesamthubraum	2281 ccm
Zylinderkopf	Leichtmetall
Anordnung der Ventile	hängend / senkrecht
Ventilsteuerung	über Schwinghebel
Nockenwelle	obenliegend
Nockenwellenantrieb	Duplexkette
Kraftstofftank-Füllmenge	65 l
Gemisch-Aufbereitung	2 Fallstromvergaser, ab 66: wie 230 S, Solex 38 PDSI–2
Batterie	12 V 44 Ah
Kraftübertragung	Antrieb auf die Hinterräder
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltgetriebe	DB 4-Gang Schaltergetriebe, (auf Wunsch: 4-Gang-Automatik mit hydraulischer Kupplung)
Übersetzungen	Schalter: I 4,09, II 2,25, III 1,42, IV 1,00 Automatic: I 3,98, II 2,52, III 1,58, IV 1,00
Antriebsübersetzung	4,08

2. Fahrwerk
Räder, Bereifung, Lenkung

Reifengröße	7,00 S 13
Felgengröße	5 JK × 13
Radaufhängung, vorn	Doppel-Querlenker, Stabilisator
hinten	DB Eingelenk–Pendelachse, Schubstreben
Federung vorn	Schraubenfedern, hydraulische Niveauregulierung auf Wunsch
Stoßdämpfer	hydraulische Teleskopdämpfer
Art der Lenkung	DB Kugelumlauf, Servohilfe auf Wunsch
Bremsanlage	2-Kreis-Hydraulik, Servohilfe vorne: Scheibenbremsen, Durchmesser 253 mm hinten: Trommelbremsen, Durchmesser 230 mm
Wirkungsweise 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	1785 mm
Höhe	1495 mm
Überhang vorn	730 mm
hinten	1300 mm
Kleinster Wendekreis	11,6 m
Zulässiges Gesamtgewicht	1805 kg
Leergewicht	1350 kg, Automatic + 40 kg
Nutzlast	455 kg

4. Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit	168 km/h, Automatic 165 km/h; ab 66 wie 230 S
Beschleunigung 0 - 100 km/h	14 sec., Automatic 16 sec.; ab 66 wie 230 S
Kraftstoffverbrauch	15,5/16,5, ab 66: 16/17 l/100 km
Stückzahl	40.258

TECHNISCHE DATEN 230 S (W 111 A),
1965–1968

1. Triebwerk

Motor	Otto-Motor, 6 Zylinder, 4-Takt
Typ	M 180 VIII
Höchstes Drehmoment	18,2 mkg bei 4000 U/min
Größte Nutzleistung	120 PS bei 5400 U/min
Hubraumleistung	52,6 PS/l
Verdichtungsverhältnis	1 : 9,0
Schmiersystem	Druckumlauf, 5,5 Liter Öl
Zylinder-Werkstoff	Grauguß
Zylinderbohrung	82 mm
Kolbenhub	72,8 mm
Gesamthubraum	2281 ccm
Zylinderkopf	Leichtmetall
Anordnung der Ventile	hängend / senkrecht
Ventilsteuerung	über Schwinghebel
Nockenwelle	obenliegend
Nockenwellenantrieb	Duplexkette
Kraftstofftank-Füllmenge	65 l
Gemisch-Aufbereitung	2 Register Fallstromvergaser, Zenith 35/40 INAT
Batterie	12 V 44 Ah
Kraftübertragung	Antrieb auf die Hinterräder
Kupplung	Einscheibentrockenkupplung
Schaltgetriebe	DB 4-Gang Schaltergetriebe, (auf Wunsch: 4-Gang-Automatik mit hydraulischer Kupplung)
Übersetzungen	Schalter: I 4,09, II 2,25, III 1,42, IV 1,00 Automatic: I 3,98, II 2,52, III 1,58, IV 1,00
Antriebsübersetzung	4,08

2. Fahrwerk
Räder, Bereifung, Lenkung

Reifengröße	7,00 S 13
Felgengröße	5 JK × 13
Radaufhängung, vorn	Doppel-Querlenker, Stabilisator
hinten	DB Eingelenk–Pendelachse, Schubstreben
Federung vorn	Schraubenfedern, hydraulische Niveauregulierung auf Wunsch
Stoßdämpfer	hydraulische Teleskopdämpfer
Art der Lenkung	DB Kugelumlauf, Servohilfe auf Wunsch
Bremsanlage	2-Kreis-Hydraulik, Servohilfe vorne: Scheibenbremsen, Durchmesser 253 mm hinten: Trommelbremsen, Durchmesser 230 mm
Wirkungsweise d. Handbremse	mechanisch auf die Hinterräder

3. Allgemeines
Maße und Gewichte

Radstand	2750 mm
Spurweite vorn	1482 mm
hinten	1485 mm
Länge	4875 mm
Breite	1795 mm
Höhe	1500 mm
Überhang vorn	825 mm
hinten	1300 mm
Kleinster Wendekreis	11,6 m
Zulässiges Gesamtgewicht	1850 kg
Leergewicht	1410 kg, Automatic + 40 kg
Nutzlast	440 kg

4. Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit	175 km/h, Automatic 172 km/h; 13 sec., Automatic 15 sec.
Beschleunigung 0 - 100 km/h	17 l/100 km, Automatic 18 l/100km
Kraftstoffverbrauch	41.107
Stückzahl	

Mit Ende der Heckflossen-Ära 1968 kehrte Mercedes-Benz dem Konzept der Einheitskarosserie den Rücken und vertraute von nun an wieder auf die bewährte Mehr-Klassen-gesellschaft, aber auch die Nachfolgermodelle W 114/115 „Strich Acht“ einerseits und W 108/109 andererseits setzten den Erfolg der Heckflosse fort, doch das ist eine ganz andere Geschichte...

Nächste Folge:

Die Coupés und Cabriolets W 111 und W 112.

BÜCHER ZUR HECKFLOSSE:

Schrader – Motor-Chronik.

Mercedes-Benz, Heckflossen-Modelle 220, 190/200, 230, 300 SE ISBN 3-922-617-34-4

Autos, die Geschichte machten.

Mercedes-Benz-Heckflosse, Hermann Ries, Motor-Buch-Verlag ISBN 3-6B-01369 X

Das große Mercedes Heckflossen-Buch.

Matthias Röcke, Hehl-Verlag ISBN 3-89365-141-1

230 S in idyllischer Umgebung am zeitgenössischen Werkphoto.



MB Typ 230;

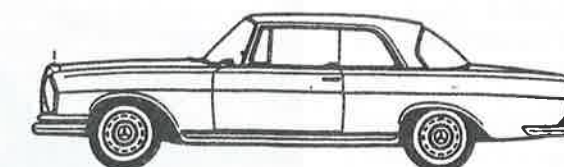
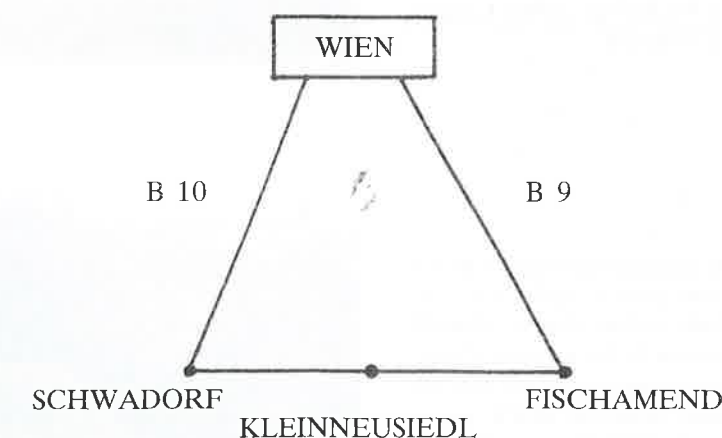
Das unauffällige „Zwischenmodell“ mit 105 bzw. ab 1966 120 PS

AUTOMOBIL - WERKSTÄTTE

Norbert Kirchhof

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

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



Zeitgenössische Konkurrenten der Heckflosse

Jaguar Mark X:

Der große Jaguar wurde wie das Heckflossen-Spitzenmodell 300 SE 1961 vorgestellt. Beide Autos zielten auf die selbe Käuferschicht, der Jaguar war aber wesentlich erfolgreicher als der Flossen-König, weil der Mark X zwar nicht über die technische Raffinesse des 300 SE, aber im Gegensatz zu diesem eine eigenständige, Jaguar-typisch klassische Karosserie hatte, die zwar Stilelemente, aber keinerlei Blechteile der kleineren Modelle übernehmen mußte. Als kaum veränderten 420 G bis 1970 gebaut.

3,8 bzw. 4,2 Liter Sechszylinder (Mark X 4,2 u. 420 G) 265 SAE-PS bei 5.500 U/min.

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h

Bauzeit Mark X: 1961–1965



Alfa Romeo 2600 Berlina:

Bereits 1962 vorgestellt, war der 2600 eine Weiterentwicklung des Alfa Romeo 2000 mit einem neuen Reihen 6-Zylinder, der nach klassischem Alfa-Muster über zwei obenliegende Nockenwellen verfügte, die Kurbelwelle war siebenfach gelagert. 1964 erschien eine „facegeliftete“ Version die in Karosseriedetails geändert wurde. Außerdem wurden ab diesem Zeitpunkt Scheibenbremsen auch an der Hinterachse eingebaut. Im Vergleich zum 230 S hat der Alfa wesentlich strengere Linien und eine eigenartige Heckansicht die, wie die aller anderen auf dieser Seite vorgestellten Mercedes-Konkurrenten, nicht durch Flossen geschmückt wurde. 2,6 Liter Sechszylinder, 130 PS bei 5.900 U/min. Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h



BMW 2000 Tilux:

Dieser BMW wurde 1966 gemeinsam mit dem Tii vorgestellt; die 2-Liter Limousinen waren wie der 230 der oberen Mittelklasse zuzurechnen, obwohl der 2000er den Passagieren nicht die üppigen Platzverhältnisse der Flosse bieten konnte. Im Gegensatz zum 6-zylindrigen Mercedes hatte der BMW einen 4-Zylinder Motor, der wie der MB-Motor 120 Vergaser-PS leistete, dieses M10/M12 genannte Aggregat wurde übrigens in den verschiedensten Hubraum- und Leistungsstufen (bis 1.000 PS) bis 1988 gebaut.

2-Liter Vierzylinder, 120 PS bei 5.500 U/min.

Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h

Bauzeit: 1966–1970



NEUE KFZ-STEUER TRIFFT DIE SAUBEREN AUTOS

(aus Kfz-Wirtschaft 8/92)

Ab 1. Mai 1993 löst die Versicherungssteuer II die bisherige Kfz-Steuer und damit das Markenpicken ab. Der Steuersatz orientiert sich an der Leistung (Kilowatt) und nicht mehr am Hubraum. Das trifft vor allem die Besitzer der neuen sauberen Autos, die Klein-Lkw unterliegen nicht mehr der Kfz-Besteuerung für Lkw, das ist ein Anschlag auf die Wirtschaft. Für Pkw wurde ein Freibetrag bis 24 kW festgeschrieben. Bei Motorrädern bleibt die Hubraumsteuer bestehen. Der Finanzminister hat sich ein Körbergeld in der Höhe von 500 bis 600 Millionen Schilling gemacht. Das Bundesgremium des Fahrzeughandels protestierte beim Finanzministerium, da es in die Verhandlungen über die Gestaltung der neuen Steuer nicht einbezogen wurde.

Bei der Versicherungssteuer II für Kraftfahrzeuge bis 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht wurde ein Freibetrag von 24 kW vereinbart. Der Steuersatz beträgt – bei monatlicher Zahlung – 5,50 Schilling pro kW. Dem Wunsch der Versicherer zufolge, die Anreize zu weniger aufwendiger Zahlungsweise verlangten, gibt es bei viertel-, halbjährlicher und jährlicher Zahlung Abschläge. Demzufolge werden bei vierteljährlicher Zahlung nur 5,40 Schilling, bei halbjährlicher Zahlung 5,30 Schilling und bei jährlicher Zahlung 5 Schilling eingehoben. Trotz der Abschläge werde das neue System „aufkommensneutral“ sein, betont das Finanzministerium. Das ist nicht der Fall. Im Budget 1992 war ein Aufkommen von 6,45 Milliarden Schilling an Kfz-Steuern veranschlagt worden.

Für Motorräder gibt es keinen Freibetrag. Hier werden bei monatlicher Zahlung 22 Groschen je Kubikzentimeter Hubraum eingehoben. Bei vierteljährlicher Entrichtung kostet es nur mehr 21,60 Groschen, bei halbjährlicher Zahlung 21,20 Groschen, und 20 Groschen werden bei jährlicher Entrichtung eingehoben.

Besonders hart werden von der Reform die Klein-Lkw getroffen. Nach der neuen Regelung unterliegen sie nicht mehr der Besteuerung für Lkw, sondern jener für Pkw. Das bedeutet einen Anstieg der monatlichen Kfz-Steuer von 50 Schilling auf mehrere 100 Schilling. Der volkswirtschaftliche Referent des ÖAMTC, Mag. Bernhard Lux, kommentierte diese Tatsache mit dem Satz: „Ein Anschlag auf die Wirtschaft“.

Die monatliche Kfz-Steuer für Lkw ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht wird 450 Schilling betragen.

Das Paradoxe an der neuen Kfz-Steuer wird am deutlichsten am Beispiel des alten VW-Käfers. Von ihm gibt es immerhin noch 40.858 Stück auf heimischen Straßen. Seine Besitzer müssen statt bisher 1080 Schilling nur noch 60 Schilling jährlich an den Finanzminister entrichten. Wer allerdings einen Pkw der Marke Mazda 323, mit Kat und damit umweltfreundlich, besitzt, davon gibt es bei uns immerhin rund 25.000 Stück, „darf“ statt der jährlich 1440 Schilling geklebten Marken ab 1. Mai 1993 dann 1716 Schilling berappen. Großvolumige Fahrzeuge werden bevorzugt. Lag die jährliche Kfz-Steuer beispielsweise für einen Jaguar Sovereign V12 bisher bei 12.600 Schilling, so werden es ab Mai nächsten Jahres nur 10.260 Schilling jährlich sein. Der ökologische Aspekt der Versicherungssteuer II dürfte den Finanzminister nicht wirklich gekratzt haben. Er hat bei der Reform der Kfz-Steuer gewonnen. Trotz aller Beteuerungen, die Reform sei „aufkommensneutral“, kann Lacina je nach Betrachtungsweise mit Mehreinnahmen von 500 bis 600 Millionen Schilling pro Jahr rechnen. „Diese Zusatzeinnahmen werden in der Folge sogar noch ansteigen, da die technische Entwicklung bei Motoren in Richtung mehr Leistung aus weniger Hubraum läuft.“

Seitens des Bundesgremiums des Fahrzeughandels hat man protestiert, nicht als Gesprächspartner bei den Verhandlungen akzeptiert worden zu sein. In einem Schreiben an die kammerinterne Präsidialabteilung der Bundeswirtschaftskammer verweist man darauf, daß es problematisch sei, die Begutachtung „in einer derartig heiklen Frage wie der Kfz-Steuer einfach zu vergessen“.

ZUSCHLAG FÜR KAT-LOSE

Beim Bundesgremium des Fahrzeughandels ebenso wie bei den Autofahrerklubs und auch darüber hinaus hat die neueste Maßnahme des Finanzministers im Rahmen der Neuregelung der Kfz-Steuer Verwunderung bis Empörung ausgelöst: Neu gegenüber der Regierungsvorlage ist ein 20prozentiger Zuschlag für Autos ohne Katalysator ab 1. Jänner 1995 (ursprünglich sollten die „Kat-losen“ um 15 Prozent über das vorgesehene Ausmaß hinaus besteuert werden, wobei selbst diese Erhöhung allgemein als unsozial abgelehnt worden war.

Schon in der ersten Forderung an den Finanzminister hinsichtlich der neuen Kfz-Steuer hatte das Bundesgremium darauf hingewiesen, daß man gerade die „Kat-losen“ nicht noch zusätzlich bestrafen sollte. Gerade sie gehören nämlich zu den weniger bemittelten Bevölkerungsgruppen, die sich nicht alle ein bis zwei Jahre ein neues Auto kaufen können. Bei höheren Steuerleistungen aber

rückt für sie ein Neuwagenkauf in noch weitere Zukunft. Darüber hinaus sollten eher die 70 Prozent Vielfahrer (wenn schon notwendig) zur Kasse gebeten werden.

In einem Schreiben an alle Nationalratsabgeordneten hat ARBÖ-Präsident Herbert Schachter die Bedenken der Kraftfahrerorganisation zu dem erwarteten Parlamentsbeschluß über die neue Kfz-Steuer geäußert. Die vom ARBÖ geforderte und von Finanzminister Ferdinand Lacina stets zugesagte „Aufkommensneutralität“ bei Personenkraftwagen und einspurigen Fahrzeugen sei nun „nicht mehr gegeben“, bedauert Schachter.



**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

Die neue Kfz-Steuer

Zahlungsform	Monatliche Fix-Steuer für Pkw bis 34 kW	Pkw über 34 kW			
		kW (lt. Zulassungsschein)		Steuer/Monat	
monatlich	S 55,-	<input type="text"/>	minus 24 = <input type="text"/>	mal S 5,50 = S <input type="text"/>	
vierteljährlich	S 54,-	<input type="text"/>	minus 24 = <input type="text"/>	mal S 5,40 = S <input type="text"/>	
halbjährlich	S 53,-	<input type="text"/>	minus 24 = <input type="text"/>	mal S 5,30 = S <input type="text"/>	
einmal jährlich	S 50,-	<input type="text"/>	minus 24 = <input type="text"/>	mal S 5,- = S <input type="text"/>	

Quelle: Auto Touring

Rechnet man einen 15 bis 20 prozentigen Zuschlag für katlose Fahrzeuge dazu, könnte der Einbau eines Katalysators – wenn schon Umweltargumente nicht ziehen – wenigstens einen steuerlichen Anreiz bieten, allerdings fehlt bis jetzt jegliche gesetzliche Grundlage, die das ermöglicht.

Klimaanlagen:

Dieses Thema beschäftigt viele in unserer Mitte, obwohl Klimaanlagen in Oldtimern äußerst rar sind, und im temperierten österreichischen Klima – bis jetzt zumindest – wenig Verbreitung gefunden haben. Sei's drum, wir haben uns trotzdem erkundigt, ob es möglich wäre, Klimaanlagen, die bisher mit dem FCKW-hältigen Kühlmittel R 12 betrieben wurden, mit dem neuen umweltfreundlichen Kühlmittel H-FKW 1340 zu befüllen. Um die Sache auf den Punkt zu bringen: Das neue Kühlmittel ist für alte Anlagen nicht geeignet, H-FKW 1340 greift nämlich Dichtungen und Leitungen an. An eine Nachfertigung dieser Teile aus geeignetem Material wagt sich aus Kosten/Nutzen-Gründen niemand heran.

Wer allerdings eine Klimaanlage nachrüsten will, sollte sich gleich folgenden Artikel aus „auto motor sport“ Heft 19/1992 zu Gemüte führen.

Klimaspezialist Frigette (6272 Niederhausen, Telefon 06127/1058) bietet eine nachrüstbare Klimaanlage an, die mit dem FCKW-freien Kältemittel R 134 (Pentafluorethan) arbeitet. Es wurde als Ersatzstoff für das bislang gebräuchliche Kältemittel R12 (Dichlordifluormethan) entwickelt. Die physikalischen und thermodynamischen Eigenschaften des neuen Kältemittels entsprechen denen herkömmlicher Stoffe auf Fluorchlor-Kohlenwasserstoff-Basis. Jedoch mußten für den Einsatz von R 134 verschiedene Klimaanlagen-Komponenten, etwa Ventile, Druckregler und Schläuche, angepaßt werden. Zur Zeit ist diese Anlage jedoch nur für Mazda 626, Mercedes 300 und 500 SL, Mitsubishi Space Runner, Space Wagon und Peugeot 605 lieferbar. Die Angebotspalette soll aber eher zügig ausgebaut werden. Die umweltschonenden Nachrüstanlagen kosten je nach Fahrzeugtyp zwischen 3750 und 5614 Mark.

Bleifrei – der letzte Stand

Am 24. Juni waren Manfred Schmid und ich zu einem Gespräch bezüglich der Bleifreiverträglichkeit älterer Motoren im ÖMW Labor Schwechat eingeladen. Die Herren Dipl.-Ing. Dr. Zeiner und Dipl.-Ing. Dr. Buchsbaum wollten mit uns die Artikel zu diesem Thema aus Stern-Zeichen 1/92 besprechen und letzte Zweifel an der Bleifreitauglichkeit der älteren Motorkonstruktionen beseitigen.

Um Mißverständnissen vorzubeugen, möchte ich zweierlei vorausschicken: erstens soll gesagt werden, daß wir von vornherein positiv zum bleifreien Benzin standen (wir sind ja nicht zum Steiten hingegangen) und zweitens möchte ich betonen, daß das Folgende zwar durchaus allgemein gültig ist, wir uns aber hier im Besonderen den Fragen zu Mercedes-Benz Motoren widmen, die wir auch zufriedenstellend klären konnten:

1. Die Ventilsitze und Führungen:

Die Verwendung des verbleiten Benzins hat bei älteren Motoren verschleißmindernde Wirkung, indem sich eine Verhärtung auf den Ventilsitzen bildet, die ein Einschlagen der Ventile in den Zylinderkopf verhindert (davon sind allerdings auch nur die aus relativ weichem Material z. B.: aus Alu gefertigten Zylinderköpfe betroffen – bei Daimler Benz daher alle). Diese Schicht bildet sich über viele tausend Kilometer, wird nur im Falle hoher Dauerbeanspruchung des Motors (Autobahnblasen in der BRD) abgebaut. Wurde ein Motor schon länger mit verbleitem Benzin betrieben, kann er also ohne weiteres mit bleifrei gefahren werden, zumal die Beanspruchung durch oldtimermäßigen, das heißt, schonenden Betrieb gering ist. So werden diese Verhärtungen sehr langsam abgebaut. Mit regelmäßiger Kontrolle des Ventilspiels kann man das am besten überwachen und erst, wenn die Verschleißerscheinungen zu stark geworden sind, sollte man zur nächsten Maßnahme schreiten, nämlich dem Einpressen gehärteter Ventilsitze.

Das sollte dann allerdings mit neuen Ventilführungen Hand in Hand gehen, damit die Ventile auch weiterhin in der vorgeschriebenen Bahn

arbeiten und nicht heruntänzeln („Barmixereffekt“), was unweigerlich geschehen würde, hätte man auf diese begleitende Maßnahme verzichtet, weil die Ventilsteuerung der älteren Daimler Benz-Motoren seitlich und daher etwas ungenau erfolgt.

Grundsätzlich soll geagt werden, daß man einen funktionierenden Motor nicht zerlegen sollte, nur um gehärtete Ventilsitze einpressen zu lassen. Erst wenn es unumgänglich ist, wegen zu geringem Ventilspiel der Motor sowieso zerlegt werden muß, sollte man sich zum Umbau entschließen.

2. Mechanische Einspritzanlagen:

waren der nächste Diskussionspunkt, der – genau wie die Ventilführungen – besondere Beachtung verdienen, weil in allen Modellen mit Benzineinspritzung seit 1954 im Prinzip das gleiche System Verwendung fand. Diese Zwei-, Sechs- oder Achtstempelpumpen beschäftigten uns insbesondere, da Ersatz für diese Anlagen entweder sehr teuer oder überhaupt nicht mehr zu bekommen ist; die Angst, daß diese Pumpen durch den Betrieb mit bleifreiem Benzin Schaden nehmen könnten, ist daher verständlich. Nach Auskunft von Herrn Pless (Mercedes-Benz-Museums-Werkstatt) ist der Betrieb dieser Anlagen mit Bleifrei möglich, solange es nicht mit dubiosen Aditiven versetzt sei. Außerdem, so Norbert Kirchhof, verfügten die mechanischen Benzineinspritzungen über einen eigenen Ölkreislauf, der alle beweglichen Teile schmiert, man sei daher nicht auf die so oft zitierte Wirkung des Bleis angewiesen.

3. Adressen für Motorüberholungen inklusive Bleifreiumrüstung:

Fa. Eisenwagen
Neubaugasse 56, 1070 Wien
Tel. 93 56 87, 93 47 97

Fa. Horwath Tuning (Hr. Joseph Hofmann)
Brauhausstraße 35, 2324 Schwechat-Rannersdorf
Tel. 707 37 76
Fax 707 36 21

LIEBER FREUND !

Wenn ich so denk und lenk grad nix

Lieber Freund, laß Dir erzählen von gar noblen Limousinen mit dem Stern.

Ich erinnere mich gut an das Lob der Fachpresse:

300 SEL 6,3: Rennwagen im Nadelstreif; Beste Limousine der Welt; Absoluter Höhepunkt der Automobiltechnologie; Sportwagenfahrleistungen vereint mit Luxusklassenkomfort;

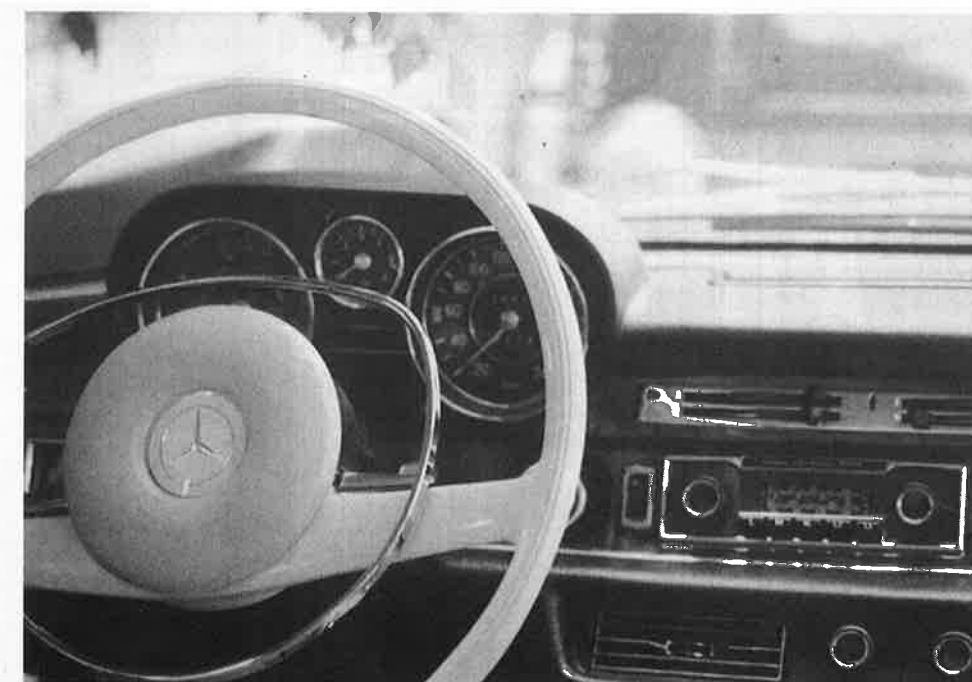
450 SEL 6,9: noch nie dagewesene Federungseigenschaften; Schnellste Limousine der Welt.

Schön und gut, magst Du einwenden, ist zwanzig Jahre her die Euphorie und der Jubel und Lobhudelei, aber heute? Du wirst mich für einen Ewiggestrigen oder sonstwie Irren halten, doch ich habe den 300 SEL 6,3, den 450 SEL 6,9 und den neuen 600 SEL gefahren und miteinander verglichen.

Lieber Freund, ich starte den Sechsdreier und habe das Gefühl Münchhausen zu sein, erstens weil Ritt auf der Kanonenkugel, zweitens weil Du mir eh nix glauben wirst. Der Dreihunderter ist in erster Linie Motor mit angebautelem Wohnzimmer. Der Antrieb des Autos gibt sich kernig und allgegenwärtig mit einem derartigen Übermaß an Drehmoment und Leistung, daß moderne turbogeladene Multiventiler wie Erbtantes Diesel aussehen läßt. Der Rudolf Uhlenhaut – genialer Chefkonstrukteur



Nein, das ist kein 250 S!



300 SEL 6,3: Weißes Lenkrad, Wurzelnuß und Klima

in den Sechzigern – wollte den Motor des Sechshunderters mit der Karosserie der Dreihunderter kombinieren, die Konstrukteure der Entwicklungsabteilung erklärten, es sei unmöglich, den Riesomotor in die verhältnismäßig kleine Karosserie zu verpflanzen. Uhlentaut nahm einen Vorschlaghammer, prügelte den Kardantunnel so lange größer bis der gewaltige Drehmomentwandler Platz hatte und geboren war der 6,3. Der Geist des Rudolf Uhlentaut, eines Renn- und Sportwagenkonstruktors ist in diesem Auto immer spürbar und vielleicht war der Wagen deswegen für manchen Nobelkunden zu zickig und zu sportlich ausgelegt. Komfort gibt es im Wohnzimmer genug, die üppigen Ledersitze, elektrische Fensterheber, Edelholz, Klimaanlage (kein Schaltgetriebe hätte auf Dauer 510 Nm bei 2800 U/min verkraftet) machen es den Insassen leicht sich wohlfühlen – wenn der Motor und das Fahrwerk nicht wären.

Lieber Freund, die Maschin' reißt Dich von der Stelle, Steigungen gibt's nicht, der Motor hat bei 1500 Touren bereits fast 200 PS, man schaltet (läßt schalten) lieber weiter, weil das March gibts bis 3000. Die Luftfederung (bekannt vom Autobus – oh Kotz) ist – bezähmt von massiven Querstabilisatoren an Vorder- und Hinterachse – gar nicht so seidenweich wie die Sage überliefert. Das Wagenniveau wird konstant gehalten und auch damit die Tücken der ungleichen Achslastverteilung



„BRRRÜÜÜLL“ !!!!



300 SEL 6,3: Rennwagen im Nadelstreif.

(Graugußmonolith im Motorraum) ausgeglichen. Bremse bremst, Lenkung lenkt wie bei Mercedes gewohnt.

Lieber Freund, das erste Auto taufe ich „Motor“ das zweite werde ich „Sänfte“ nennen. Laß Dir's erklären. Citroen baute schon im mittleren Tertiär Autos mit Hydropneumatik und war Wegbereiter und Synonym für Federungskomfort – bis Mercedes den 450 SEL 6,9 anno 1975 auf den Markt brachte. Die Franzosen wurden – verglichen mit Mercedes – zu Scheibtruhen degradiert. Der Sechsheun war viel verbindlicher, leiser, gutmütiger, einfacher zu fahren als der 6,3. Der Motor trat diskret – obwohl stärker – als unhörbare Antriebsquelle in den Hintergrund, die Automatik schaltete seidenweich. Ein superkomfortables, schnelles (235 km/h), absolut keine Schwächen habendes Traumauto.

Ein bisschen fad ist er aber schon, der 6,9 gell? Wirst Du mich fragen. Gar nix ist fad an der Sänfte, sie besticht durch ihre Unauffälligkeit, man wird nicht müde, sich daran zu erfreuen wie perfekt alles – wirklich alles – funktioniert und harmoniert. Hat fallweise Tempomat und ABS.

Neugierig auf den Neuen? – Er heißt „Kino“

Lieber Freund, ich muß Dir „Kino“ besonders beschreiben – er ist was Besonderes.



Die Sänfte

Jede neue S-Klasse verlangt nach Superlativen um sie zu beschreiben, grade die sind mir aber ausgegangen, also mein Freund schreck Dich nicht, hör zu.

Reinsetzen, Türe zu, Film ab. Ich sitze im Gartenbaukino, der Film setzt sich langsam in Bewegung – angenehm ist's da – keine Popcornraschler – ob ich schon fahre? Weiß nicht, die Zeiger am Armaturenbrett bewegen sich – der Film läuft halt schneller. Schau die Südbahn, der Regisseur ist gut, hab noch nie Autos auf der mittleren Spur der Süd parken gesehen – schau die Autos ganz rechts fahren rückwärts – sicher mit 100 Sachen, der Tacho vor meinem Kinossessel zeigt 260 – die perfekte Imagination. Schau, eine Straßensperre auf der B17, Sammy Molcho als Polizist auf der Leinwand – eine gute Polizeikontrollenpantomime. Du glaubst sicher, daß ich nun vollkommen übergeschnappt bin – bin ich nicht: 600 SEL, das perfekte Kino auf Rädern, dieses Automobil läßt Dich im bequemsten Kinossessel platznehmen, brauchst bloß lenken und warten auf das Ziel.

Reisen wird fast fad – immer die gleiche Temperatur, nur bei achstiefen Schlaglöchern ein „aha ich glaub da war was“ – Radio muß man nicht lauter stellen, das Auto wird es auch nicht. Motor? Haube auf – er dürfte unter dem Plastik sein, man hört ihn nicht, man sieht ihn nicht, man spürt ihn nicht, aber die 408 PS sind da, ich seh's an den Zeigern. Ach ja, eh ichs vergesse, alles – wirklich alles elektrisch.

Du fragst, welche Limousine nun die faszinierendste sei? Der Sechsdrei ist der beste, wildeste, g'schwin-

deste Wagen, den Mercedes je gebaut hat, der Sechsheun der sanfte, unauffällige Hubraumriese, der 600 SEL der Perfektionsweltmeister.

Charisma hat nun der 6,3 mit all seiner „Unausgewogenheit“, seiner brutalen Kraft, dem ledernen Leder, dem hölzernen Holz, der irren Beschleunigung.

Perfektion gepaart mit Funktionalität findet sich im 450 SEL 6,9 wieder, jedoch schon viel Plastik und ein wenig Fadesse. Sechsheun – welch ein Name – welch eine Vorgabe an ein Auto. Holz unter Kunststoff, Leder unter Gerbelacken bis es Kunststoff ist, Ergonomie hoch 2, roboterhafte Nüchternheit einer Maschine, unwirkliches Fahrerlebnis, für jeden Schmarrn eine elektrische Hilfe – und trotzdem einen in Bann ziehend ob der Größe, des Gewichtes, der Leichtfüßigkeit beim Fahren.

Lieber Freund, ich hoffe, Dich nicht gelangweilt zu haben mit den dicken Mercedes schnitzeln, weiß ich doch, daß Dir jeder SL lieber ist,

Dein Jellinek



Gartenbau, 1. Reihe fußfrei



Das Kino

Technische Daten zum Vergleich:

	300 SEL 6,3 (W 109)	450 SEL 6,9 (W 116)	600 SEL (W 140)
Bauzeit	1968 – 1972	1975 – 1980	ab 1991
Motor	V 8	V 8	V 12
Hubraum	6330 ccm	6834 ccm	5987 ccm
Verdichtung	1 : 9,0	1 : 8,8	1 : 10,0
Leistung	250 PS bei 4000 U/min	286 PS bei 4250 U/min	408 PS bei 5200 U/min
Drehmoment	510 Nm bei 2800 U/min	560 Nm bei 3000 U/min	580 Nm bei 3800 U/min
0 – 100 km/h	8 sec	8 sec	6,1 sec
Höchstgeschwindigkeit	221 km/h	230 km/h	250 km/h
Länge × Breite × Höhe	5000 × 1810 × 1470 mm	5060 × 1870 × 1410 mm	5213 × 1886 × 1497
Radstand	2850 mm	2960 mm	3140 mm
Spur v/h	1482 / 1490 mm	1521 / 1505 mm	1602 / 1574 mm
Leergewicht	1830 kg	1985 kg	2180 kg
Verbrauch	21 l / 100 km	22 l / 100 km	16 l / 100 km

Abkürzungen:

AG	=	Automatikgetriebe
LM	=	Leichtmetallfelgen
ZV	=	Zentralverriegelung
SSD	=	Schiebedach
ESSD	=	elektrisches Schiebedach
RC	=	Radio mit Cassettenrecorder
ATM	=	Austauschmotor
ATG	=	Austauschgetriebe

Mercedes 230 SL Pagode,
1966, Schalter, 2 Dächer, rostfrei, angemeldet
und fahrbereit.

Kraftwagen Marke **DE DION BOUTON**,
Baujahr 1904 Typ „Y“ Populaire, 1 Zylindermotor,
8 PS, fahrbereiter Antique-Car, FIVA dokumentiert,
in Österreich zum Straßenverkehr zugelassen,
kleiner offener Zweisitzer, seltenes Sammlerstück,
Phaetonausführung, echte Rarität.

Zusätzlich 1 **De Dion Bouton Motor** Nr. 14752,
1 Zylinder, 8 PS, Baujahr 1903 dazupassend.

Zusätzlich ein geschlossener **PKW-Transport-**
anhänger ebenfalls dazupassend.

An echten Veteranenliebhaber zu verkaufen:

Postzuschriften an folgende Adresse:

Gerhard Mayer, Habsburgerstraße 68
2500 Baden, Tel.: 02252/84338

280 SE,
Bj. 68, Zustand 1-2, Servo, ESSD, Lenkradschaltung
+ Ersatzteile,

Rauscheder,
Tel.: 02247/2181

250 SL/67,
silbermet., Kunstleder rot, Hardtop, AG, LM,
Becker Mexico 110.000 KM, komplett restauriert,

Mag. Brigitte Hlawaty,
2482 Münchendorf, Babenbergersee, Top 131
Tel.: 02236/71150 Svec jr.



Offen für alle

Mercedes-Benz Veteranen

*1926 – 1976 **

* Serienbeginn vor 1976.

Vom Fahrrad bis zum Oldsmobile - Reifenservice Federspiel



1130 Wien, Firmiangasse 61

(Ecke Hietzinger Kai)

Reifen, Felgen — Neu u. Gebrauchte aller Marken

Mo — Fr 7.30 — 18 Uhr, Sa 8 — 12 Uhr

Telefon 877 54 56

Vorschau:

Im nächsten Heft berichten wir über ein heißes Thema – im wahrsten Sinne des Wortes – denn alle beschäftigt der Katalysator im Oldtimer, wir versuchen Klarheit zu schaffen. Weiters lesen Sie demnächst im Stern - Zeichen die Fortsetzung der Heckflossengeschichte und vielleicht auch schon den von der Redaktion heiß ersehnten Artikel aus ihrer Feder.

GEBRAUCHTE ERSATZTEILE FÜR MERCEDES PKW

Havarie An- u. Verkauf, Eigener Abschleppdienst
Unfallsabwicklung

SPEZIALIST für Oldtimer, Coupé, Cabrio u. SL
nur von der Marke MERCEDES

Vermittlung u. Beratung – SPORTWAGEN;
RARITÄTEN

INH. FA. RIES



Schwechat, Bruck-Hainburgerstr. 26–28
Kreuzung Autobahnabfahrt B 9 / B 10

☎ 0222/707 64 63
707 61 75



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.

