

Das Stern - Zeichen



Gib der Vergangenheit in der Zukunft eine Chance !

MERCEDES-BENZ VETERANENCLUB Österreich

Liebe Stern-Zeichen-Leser !

Wir haben es geschafft, allen Problemen zum Trotz liegt Sie nun vor Ihnen, die 1. Ausgabe unserer Clubzeitung in diesem Jahr.

Stern-Zeichen sieht aber ganz anders aus als sonst werden Sie nun denken. Dieser Umstand ist leicht erklärt: Das liebe Geld!

Wir haben uns gedacht, daß Information wichtiger ist als ein schönes stundteures Bild. Die Ausgaben 2/92 und 3/92 konnten zum Teil mit Anzeigen finanziert werden, da aber alle finanziellen Faktoren immer erst geklärt sein mußten bevor unsere Zeitung in Druck gehen konnte, erschienen unsere bisherigen Ausgaben unregelmäßig und daher auch nur dreimal im vergangenen Jahr.

In dieser Form wie Stern-Zeichen nun vor Ihnen liegt können wir vorläufig vier Ausgaben garantieren!

Vielleicht werden es mehr?

Wir hoffen, daß wir auf Ihr Verständnis zählen können und wünschen Ihnen nun viel Spaß beim Lesen.

Ihr Manfred Sommer

INHALT:

	Seite
CLUBNEWS	2
Typreferenten	
Clublokal	
Oldtimer-Haftpflichtversicherung	
Gipfeltreffen in Stuttgart	3
Ersatzteile	4
MELANGE	5
Ein neuer Mercedes-Benz Club	
Alte Autos	
KALENDER	6
Oldtimerveranstaltungen	
RÜCKSPIEGEL	7
Jahrestreffen 1992	
HISTORIE	8
Das Mercedes-Benz Archiv	
THEMA	13
Katalysator im alten Mercedes	
MARKT	14
Preisspiegel 1992	
KLEINANZEIGEN	20
Privat an Privat	



IMPRESSUM:

Clubzeitung des
„Mercedes-Benz Veteranenclub Österreich“
Favoritenstraße 123
1100 Wien

CHEFREDAKTEUR: Axel Wolf

MITARBEITER:

Hannes Dominkovits
Alexander Höchst
Manfred Schmid
Siegfried Siegl
Manfred Sommer

Nachdruck des Inhaltes, ganz oder teilweise, nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung der Redaktion. Davon ausgenommen sind die von Mercedes-Benz anerkannten Clubs. Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar.

ERSCHEINUNG:
vierteljährlich

Kundmachung:

Den in Stern-Zeichen 1/92 auf Seite 8 ausgeschriebenem Photo-Wettbewerb hat Helmut Baier haushoch und von Anfang an einsam - im wahrsten Sinne des Wortes - an der Spitze liegend gewonnen. Von ihm stammen übrigens die Titelphotos der Ausgaben 2/92 und 3/92. An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank dafür.

Der Preis, ein Modell seines Lieblings-Mercedes-Oldtimer wurde dem Gewinner bereits feierlich überreicht.

Übrigens:

Der Käfer (50 PS) zahlt ab Mai ca. öS 60,-- KFZ-Steuer im MONAT und nicht wie auf Seite 15 im Heft 3/92 behauptet im Jahr. LEIDER !

Clublokal:

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

Oldtimer-Haftpflichtversicherung:

Derzeit gibt es die Oldtimer-Haftpflichtversicherung für Fahrzeuge bis Baujahr 1973. Dieser Zeitraum wird jährlich erweitert.

Weitere Auskünfte erteilt: Herr Manfred Sommer Tel.: 0663/88 15 82 oder 0222/39 66 54 (ab 18.00 Uhr)

Typreferenten:

W 105/120/121/128/180 "Ponton":
Christian Fröhmann
Tel.: 86 43 01/14 (Fa. IngloMark)

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, W116:
Manfred Schmid
Beckmannngasse 13
1140 Wien
Tel.: 894 33 52 (nur von 7.30 bis 8.30 Uhr)

W 110/111/112 "Heckflosse":
Alexander Höchst
Tel.: 0663/02 36 69



Bericht: 1. Europäisches Clubpräsidententreffen 27. und 28. November 1992

Zu diesem Treffen waren die Präsidenten sowie jeweils ein weiteres Vorstandsmitglied aller europäischen Mercedes-Benz Clubs von der Mercedes-Benz AG nach Stuttgart geladen.

Dieser Einladung folgten Mercedes-Benz Clubs aus folgenden Ländern: Belgien, Dänemark, Deutschland, England, Estland, Finnland, Frankreich, Niederlande, Norwegen, Schweden, Schweiz und Österreich (mit seinen beiden Clubs: Mercedes-Benz SL Club und unserem Club). Herr Hannes Dominkovits und ich haben unseren Club vertreten.

THEMEN:

Kennenlernen der Clubs untereinander, Gedankenaustausch, Bericht über Aktivitäten der MB Clubs, Situationsbericht der deutschen Automobilindustrie, Informationsaustausch zwischen MB und den Clubs, Zukunftsaktivitäten der MB AG (Oldtimer-Center, MB Archiv - wird in dieser Ausgabe unter HISTORIE behandelt).

RESÜMEE:

In seiner Rede beim "Europäischen Clubpräsidententreffen" meinte der Direktor des Mercedes-Benz Museums Herr Max von Pein: "Bisher betrachtete Mercedes-Benz die Traditionspflege als Sparsbuch, von welchem man nur abhebt - doch von nun an wird auch einbezahlt!"

Ab Mitte 1993 werden die Oldtimer-Dienstleistungen von Mercedes-Benz um das Oldtimer-Center erweitert. Auf diese Einrichtung hat unser Club sofort reagiert und das Mitgliederservice/Ersatzteilreferendum, betreut

durch den Ersatzteilreferenten Herrn Siegfried Siegl, geschaffen. (Siehe Clubnews und beiliegendes Formular).

Es scheint, daß die Gründung des Oldtimer-Center der Anfang einer Offensive von Mercedes-Benz auf dem Oldtimer-Sektor ist.

In einer Zeit, wo eine ihresgleichen suchende Pressehetze gegen das Automobil und damit auch gegen die Marke Mercedes-Benz läuft, ist es umso wichtiger, sich der Traditionspflege in Mercedes-Benz Clubs zu widmen, um dem Mercedes-Fahrer von morgen zu zeigen: "Sieh nur!", der Wagen ist 20 Jahre alt und fährt noch immer! Denn eines sollte jeder Mercedes-Fahrer NIE vergessen: ER oder SIE fährt ein Fahrzeug vom Erfinder des Automobils und somit ein Stück Geschichte!

Wir aber sind davon überzeugt, solange es Menschen gibt, die sich der schönsten Nebensache der Welt widmen und dies dann mit einem Automobil aus dem Hause Mercedes-Benz tun, und sich diese Menschen in Mercedes-Benz Clubs zu einer großen Gemeinschaft vereinen - solange wird der Stern NIE in ein schwarzes Loch fallen!

Abschließend möchte ich dem Automobil nur mehr eines wünschen: "Möge die Zukunft länger dauern als die Vergangenheit!"

Daher haben wir uns für folgenden Clubslogan entschieden: **"Gib der Vergangenheit in der Zukunft eine Chance!"**

Manfred Sommer



MERCEDES-BENZ MUSEUM

Nirgendwo wird die Geschichte des Automobils im Namen einer Marke so vollständig zelebriert wie im Mercedes-Benz Museum. Denn dort, wo das Automobil vor über 100 Jahren entstand, schlägt der Puls der Geschichte. Hier wird anschaulich gemacht, was aus den Ideen von Gottlieb Daimler und Karl Benz geworden ist.



Quelle: Prospekt Mercedes-Benz Museum

Ersatzteilbeschaffung - Mitgliederservice/Ersatzteilreferent

Wir wollen ein spezielles Service zur Ersatzteilbeschaffung anbieten:

Durch die Schaffung des MB-Oldtimer-Centers in Stuttgart wird es laut Aussage der zuständigen Herren in Untertürkheim ein Nachfertigungsprogramm für alle nicht lieferbaren Teile geben. Soweit zur Theorie.

In der Praxis heißt das für uns: Über eine clubinterne, zentrale Stelle wird der Teilebedarf durch einen eigens dafür geschaffenen Fragebogen ermittelt und nach Untertürkheim weitergeleitet. Dort wird dann weiter entschieden.

Um mehrere Fliegen mit einer Klappe zu schlagen, ist der Fragebogen so aufgebaut, daß der Suchende

bereits kontaktierte Firmen anführt, um den Zeit- und Arbeitsaufwand so gering wie möglich zu halten. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, daß man durch unermüdliche Suche sehr viel finden kann, was letztlich auch viel billiger ist. Wenn man bedenkt, daß ein derart sondergefertigter Scheinwerfer WiWaMotor für W108/W109 pro Stück das Vielfache eines aktuellen Ersatzteils kostet, was mag für einen Kotflügel W136 oder ähnliches zu bezahlen sein ?

Ein Fragebogen liegt dieser Clubzeitung bei. Weitere Bögen vom Ersatzteilreferendum.

Siegfried Siegl

Ersatzteilkatalog W 110/111

Wie sicher manche von Euch schon mitgekriegt haben, ist es dem VEREIN DER HECKFLOSSENFREUNDE Nürnberg in mühevoller und äußerst beachtenswerter Arbeit gelungen, einen Katalog mit allen noch rechtzeitig lieferbaren Teilen und den Preisen derselben (Stand 4/92) herauszugeben.

Wir haben im Club ein Original und bieten interessierten Mitgliedern gerne Einsicht.

Siegfried Siegl

ZITATE

So gelesen:

Mercedes FLÜGELSCHWANZ-RARITÄT,
Baujahr 1965, Benzin, Motor renoviert, Karosserie
rostig !

WICHTIG

Das Modellprofil W 111/112 Coupes und Cabriolets muß aus Platzgründen in dieser Ausgabe entfallen. Wird nachgeholt !

Ein neuer Stern am Himmel der Mercedes-Benz-Clubs Mercedes-Benz Kompressor-Club e.V.

Mehr als einhundert Jahre nach der Geburt von Gottlieb Daimler fand jetzt im Daimler-Geburtshaus in Schorndorf eine automobilen Sternstunde statt: Ein neues Mitglied in der Reihe der Mercedes-Benz Clubs wurde geboren, der Mercedes-Benz Kompressor-Club e.V. (MBK).

Vierundzwanzig Besitzer dieser legendären Kompressor-Fahrzeuge mit dem Dreizackstern waren am 12. Oktober 1992 aus allen Teilen Deutschlands angereist, um bei der "Geburt" als Taufpate dabei zu sein. Ziel des Clubs ist, "die Erhaltung und Pflege von Mercedes Kompressor-, Mercedes-Benz Kompressor-, Mercedes- und Mercedes-Benz Fahrzeugen mit obengesteuertem Motor (ohc) bis jeweils Baujahr 1945".

Die Zusammenkunft der Kompressor-Freunde fand allerdings nicht zum ersten Mal statt. Im Frühsom-

mer dieses Jahres traf man sich bereits zum viertenmal zum "Mercedes-Benz Klassiker-Treffen". Ziele waren bisher Hohenlohe, das Allgäu, der Schwarzwald oder - wie in diesem Jahr - das Salzburger Land. Im Vordergrund steht hier nicht das gesellige Beisammensein, sondern das, wofür die Autos eigentlich gebaut wurden: das Fahren. Egal ob im Tourenwagen durch den Schwarzwald oder mit dem Sportwagen auf dem Salzburgring. Clubpräsident Ernst-D. Beeh: "Dies wird auch in Zukunft wichtiger Bestandteil des Clublebens sein."

Der Mercedes-Benz Kompressor-Club hat seinen Sitz in Stuttgart (Heubergstraße 35, 7000 Stuttgart 60).

Ende der unbegründeten Zwangsüberprüfung

Alte Autos darf man nicht diskriminieren

Die unbegründete Zwangsüberprüfung alter Autos ist gesetzwidrig.

Der ÖAMTC hatte einen Musterprozeß geführt, kürzlich entschied der Verwaltungsgerichtshof: Das absolute Fahrzeugalter allein sei noch kein Anlaß für die Annahme, daß der Wagen nicht in einem verkehrs- und betriebssicheren Zustand ist.

Damit ist Schluß mit den von den Behörden wahllos angeordneten „Sonderüberprüfungen“.

Fahrzeuge, die vor mehr als 20 Jahren gebaut wurden, ließ man meist in Ruhe,

da sie fast immer als „Oldtimer“ gehätschelt werden. „Aber seit mehr als einem Jahr“, erinnert sich Wolfgang Hackermüller, Leiter der ÖAMTC-Rechtsberatung, „wurden immer wieder die Besitzer von Kraftfahrzeugen, die älter als 13 Jahre sind, zu einer Art außerordentlicher ‚Pickerl-Überprüfung‘ vorgeladen. Für den Fahrer eines liebevoll gepflegten, vollkommen intakten Autos hat das eine absolut ungerechtfertigte Schikane bedeutet.“

Wem jetzt, nach diesem richtungsweisenden Urteil,

eine Vorladung zur Sonderkontrolle gemäß Paragraph 56 KFG ins Haus flatet, der darf auch mit jenem Bericht, der anlässlich der „Pickerl-Überprüfung“ ausgestellt wird, belegen, daß das Fahrzeug keine Mängel aufweist.

Bisher war es so, daß der Lenker dieser Vorladung unter allen Umständen folgen mußte. Selbst wenn er das Auto frisch vom Service bekam.

Jurist Hackermüller: „Hat er das nicht getan, konnte ihm sogar die Zulassung entzogen werden.“

Nun aber muß für die Zulassungsbehörde ein begründeter Verdacht vorliegen, um Autos, gleich welchen Alters, zur gesonderten Überprüfung zu beordern.

OLDTIMERVERANSTALTUNGEN 1993

Frühlingsausfahrt des Mercedes-Benz Veteranenclub Österreich

25. April 1993

Treffen des Mercedes-Benz SL Club Österreich

1. Mai 1993 in Laxenburg

1. Linzer Mercedes-Heckflossenfahrttreffen der Mercedes-Heckflossenfahrervereinigung Österreich

23. Mai 1993, Linz/Uhrfahrmarktgelände zws. 8.00 und 9.00 Uhr
Bei Schlechtwetter findet das Treffen am 30. Mai 1993 statt.

ÖAMTC-Enzian-Slalom Teesdorf, ÖAMTC/ZV MSC Enzian

30. Mai 1993 in Laxenburg

Tullner Oldtimer Messe, Messegelände Tulln

5. - 6. Juni 1993

Jahrestreffen der Mercedes-Benz Interessensgemeinschaft

18. - 20. Juni 1993

1. Internationales Oldtimer-Festival in der Olympiahalle

20. - 23. Juni 1993

Internationales Oldtimer-Festival am Nürburgring

25. - 27. Juni 1993

Internationales Mercedes-Benz Treffen am Hockenheimring

3. - 5. September 1993 (voraussichtlicher Termin)

Oldtimer Grand Prix am Salzburgring, ÖASC

19. September 1993

Jahrestreffen 1992 am 12. Dezember 1992

Unser Jahrestreffen 1992 im Polygon der Mercedes-Benz Landesvertretung Wien, Niederösterreich und Burgenland, Firma Wiesenthal & Co., erwies sich als voller Erfolg.

Etwa 120 Mitglieder und Gäste besuchten zum Teil mit ihren Fahrzeugen diese Veranstaltung.

Die von der Firma Wiesenthal vorbereiteten Oldtimer aus der Sammlung Wiesenthal wurden genauestens begutachtet. Aber auch die Neufahrzeuge erfreuten sich großer Beliebtheit.

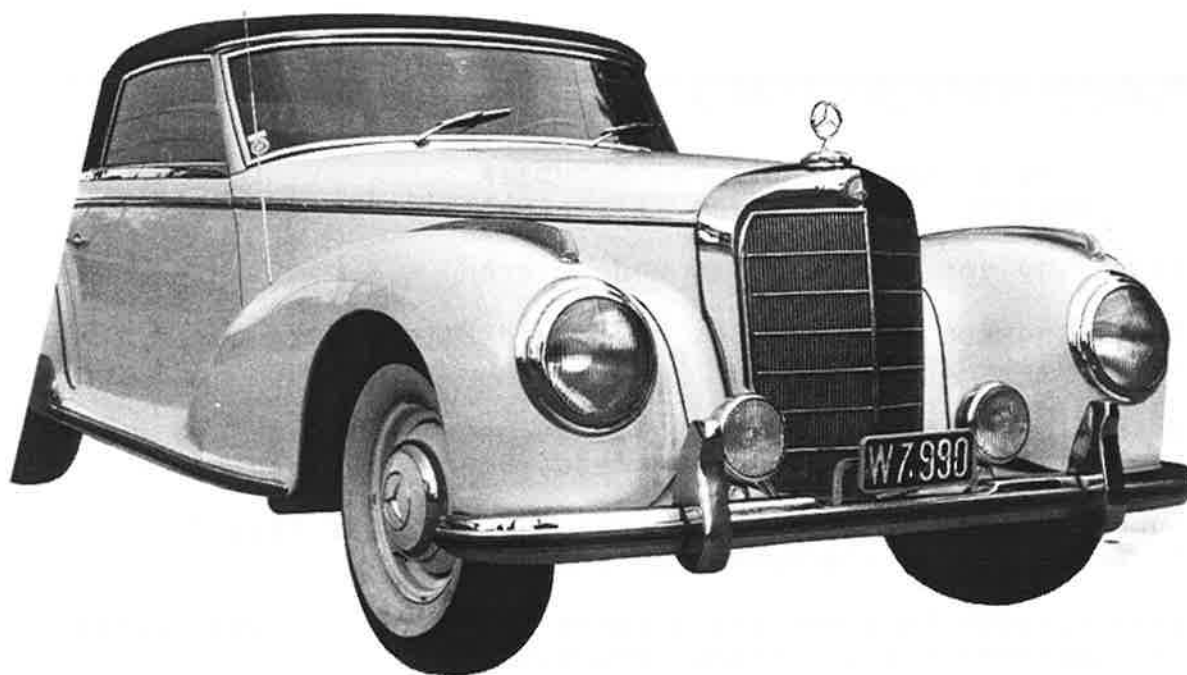
Bei einem Glas Sekt wurden in Ruhe Videofilme angesehen, Zahlreiche Gruppen bildeten sich um sich den Benzin- und Dieseldisputen zu widmen.

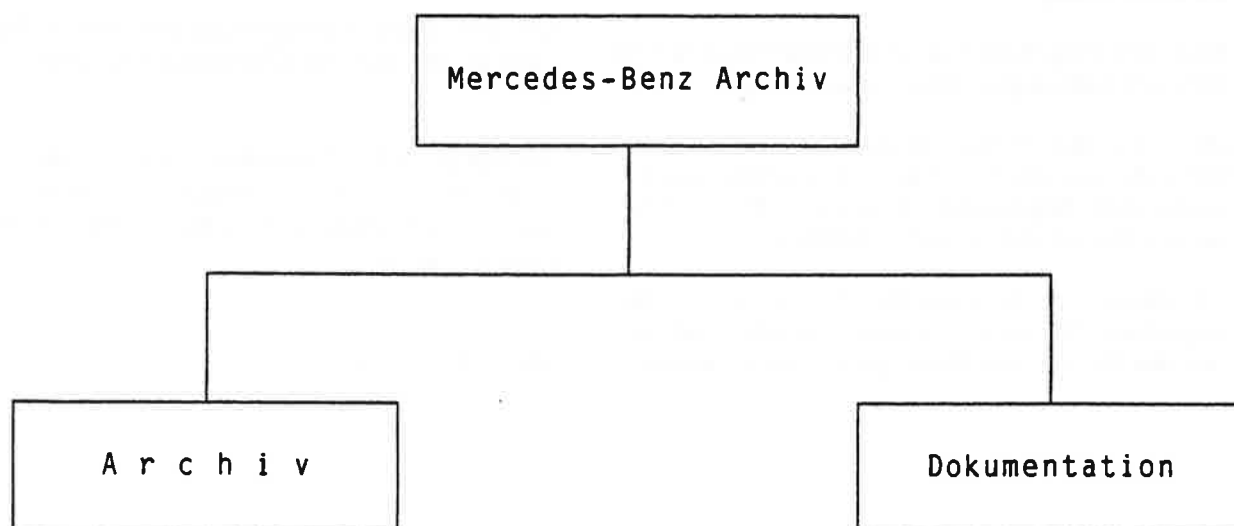
Der Diavortrag wurde ebenfalls gut besucht. Im Besonderen ist die Führung durch die Räumlichkeiten der Firma Wiesenthal hervorzuheben.

Der von dieser Veranstaltung gedrehte Videofilm kann an den nächsten Clubabenden angesehen werden.

An dieser Stelle herzlichen Dank an die Firma Wiesenthal, für die freundliche Bereitschaft, uns diese Veranstaltung in ihren Räumlichkeiten durchführen zu lassen.

Manfred Sommer



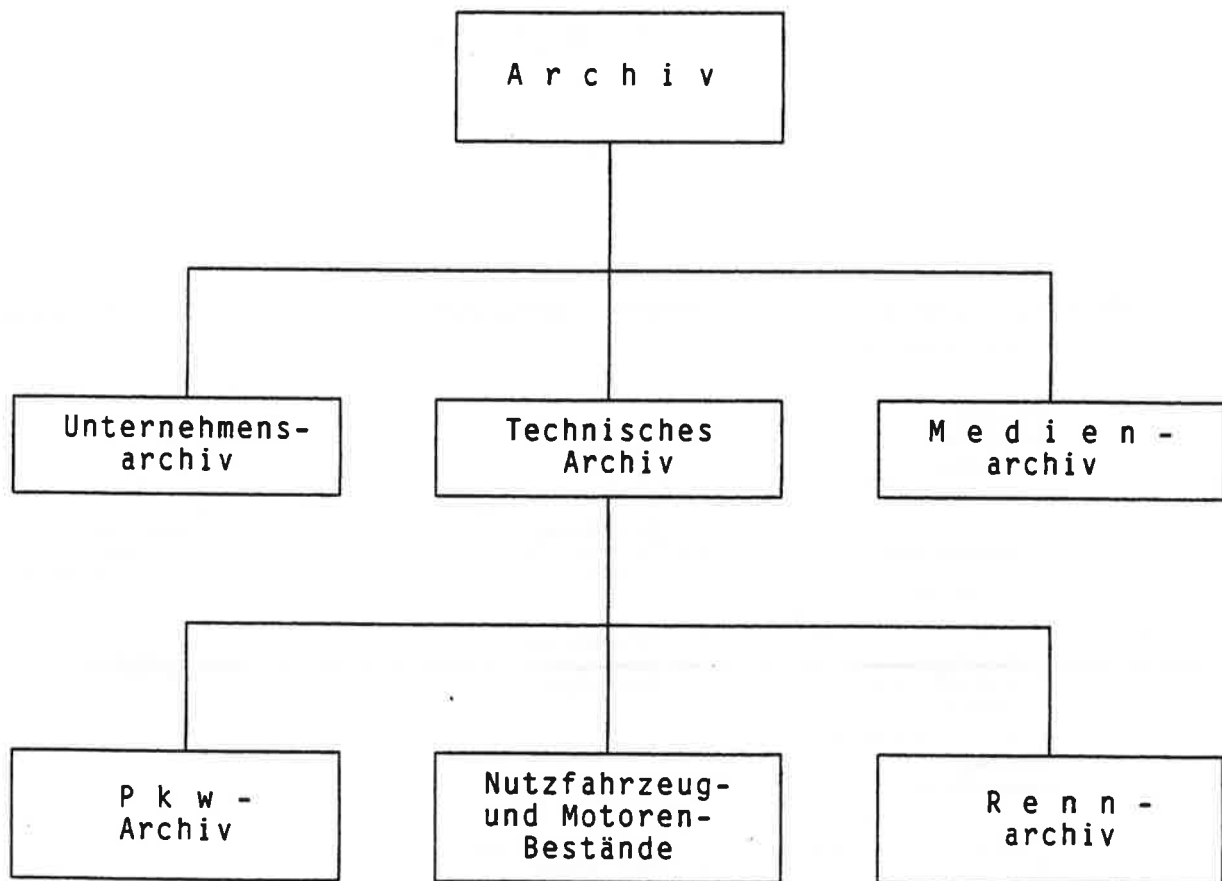
**Aufgabenbereiche des Archivs**

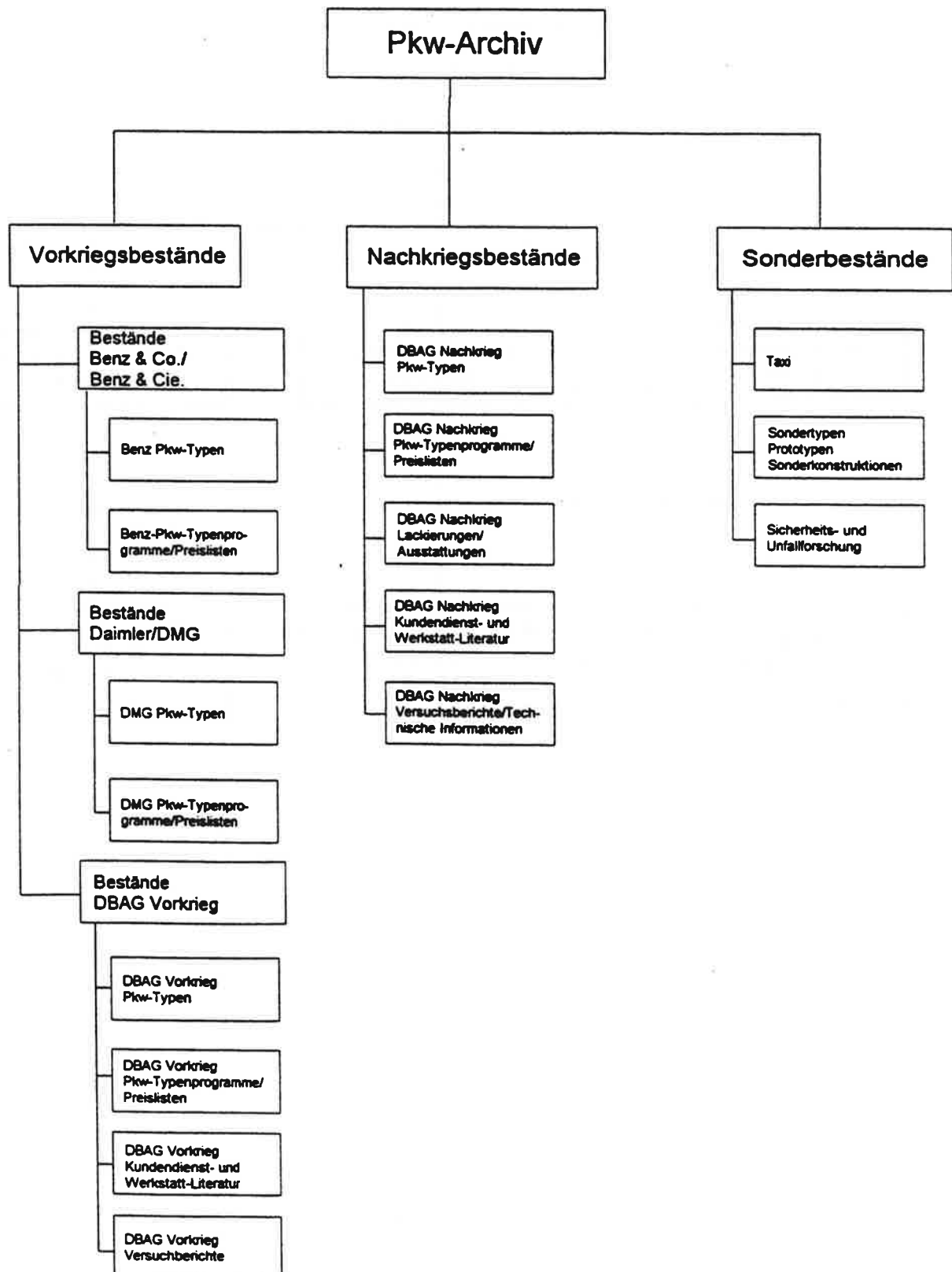
- Betreuung wissenschaftlicher Benutzer
(Diplomanden, Doktoranden, wissenschaftliche Autoren)
- Betreuung von Journalisten und Autoren
- Betreuung von Oldtimer-Besitzern und Mitgliedern der Mercedes-Benz Clubs
- Erstellung eigener Archiv-Publikationen (Mitteilungen aus dem Mercedes-Benz Archiv, Mercedes-Benz Archiv Edition)
- Durchführung von Veranstaltungen (Stuttgarter Tage für Automobil- und Unternehmensgeschichte)
- Beantwortung interner und externer Anfragen zur Geschichte des Unternehmens und seiner Produkte
- Ausbau und Pflege der Archiv-Bestände
 - * Übernahme, Sichtung und Bearbeitung von Akten
 - * Beschaffung von Archivalien zum Ausbau der Bestände
 - * konservatorische und inhaltliche Neubearbeitung der Bestände



Mercedes-Benz-Museum

Archiv





**Archivalien im Pkw-Archiv****Typgebundene Archivalien**

- Prospekte
- Betriebsanleitungen
- Gesamtansichts-Zeichnungen
- Technische Grafiken und Zeichnungen
- Presseinformationen
- Presseberichte und Testberichte
- Allgemeine Betriebserlaubnisse

Typenübergreifende Archivalien

- Prospekte Pkw-Programm und Produktionsprogramm
- Preislisten
- Verkaufstaschenbücher
- Prospekte und Musterbücher Lackierungen und Polsterungen, Prospekte Sonderausstattungen

Kundendienst- und Werkstattliteratur

- Tabellenbücher Pkw
- Ersatzteillisten
- Einführungsschriften für den Kundendienst
- Werkstatthandbücher und Wartungshandbücher

Interne Dokumente (gesperrt)

- Versuchsberichte
- Technische Informationen
- Dokumentationen des Entwicklungsbereichs

**Aufgabenbereiche der Arbeitsgruppe Dokumentation**

- Identifikation und Beurkundung historischer Fahrzeuge
(Dokumentation des Originalzustandes bei der Auslieferung anhand des Kommissionsbuchauszugs, des Wagenauslieferungsscheins oder der Fahrzeugdatenkarte)
- Hilfestellung bei der Restaurierung historischer Fahrzeuge
 - * Beantwortung von Detailfragen zur Authentizität von Ausstattungsdetails und technischen Komponenten
 - * Bereitstellung von Betriebsanleitungen und Werkstattliteratur (Ersatzteillisten, Werkstatthandbücher, Tabellenbücher Pkw als Microfiche)
 - * Bereitstellung technischer Zeichnungen
- Unterstützung von Modellbau-Projekten durch Bereitstellung der relevanten Unterlagen (Dreiseitenzeichnungen, Fotos)

Dokumentation des Originalzustands bei Auslieferung

- Kommissionsbucheintrag (1893 - 1944)
- Kommissionsbucheintrag und Wagenkarte (1946 - 1949)
- Wagenauslieferungsschein und Wagenkarte (1949 - 1960)
- Fahrzeugdatenkarte (Fassung 1960 - 1977)
- Fahrzeugdatenkarte (Fassung seit 1978)
seit 1986 zusätzliche EDV-Erfassung der Fahrzeugdaten mit dem Computer-System Fadon

Katalysator im alten Mercedes

Seit einiger Zeit beschäftigen sich eine Handvoll Techniker mit dem Problem des Einbaus eines geregelten Katalysators in Autos, deren Motoren nicht dafür entwickelt wurden. Paul Wurm, den ich in Stuttgart kontaktierte, entwickelte bereits Mitte der 80er ein Nachrüstsystem, das Fahrzeuge der Vor-Kat-Zeit zu ähnlich guten Abgas-Werten verhelfen sollte wie jene der Kat-Neufahrzeuge.

Das selbstgesteckte Entwicklungsziel des Paul Wurm lautete damals, eine praktikable Lösung für Fahrzeuge ohne Kat aus jüngerer Produktion zu finden, so wurden von ihm zahlreiche 230 E (W 123) und ähnliches aus zum Teil kommunalen Fuhrparks umgerüstet. Wie sich im Nachhinein herausstellte brachten diese Fahrzeuge später teilweise bessere Ergebnisse bei Abgasüberprüfungen, als die gleichzeitig produzierten Autos mit serienmäßigem G-Kat. Mit dem von Herrn Wurm entwickeltem System konnte Paul Wurm, in Verbindung mit den von den Herstellern in der Serie verwendeten Katalysatoren, mit jeder Gemischaufbereitungsanlage, ob Vergaser oder Einspritzsystem, in allen Betriebsbereichen den für das optimale Funktionieren des Katalysators notwendigen Lambda 1. Wert erzielen.

Dadurch hat das System gegenüber den von den Herstellern lange Zeit zum Nachrüsten angebotenen unregulierten Systemen (wie sie in den USA seit 1975 Verwendung fanden) einen entscheidenden Vorteil.

Da das von ihm entwickelte System für den alltäglichen Betrieb geeignet schien, ging Paul Wurm einen Schritt weiter, wagte sich an die, wie er sagt, "abgasmäßigen Oldtimer heran, das sind alle Fahrzeuge die vor 1980 auf den Markt kamen". Das seien für ihn die wahren Problemkinder, denn deren Motoren wurden nur im geringen Maße oder gar nicht für die Einhaltung bestimmter Abgasnormen konzipiert, die ersten Emissionsgrenzen gab es ja erst Anfang der 70er.

So nahm bei Paul Wurm das Projekt Katalysator und Oldtimer volle Formen an und konnte erstmals 1990 als Fiat Topolino Baujahr 1951 mit geregeltem Kat bewundert werden. Dem kleinen Fiat folgten Käfer, Pagode, DS und andere, die alle bewiesen, daß auch mit alten Motorkonstruktionen mit vernünftigen Mitteln eine Besserung der Abgaswerte erreicht werden kann.

Es liegt auf der Hand, daß die Abgaswerte einer jungfräulich vom Fließband hüpfenden Neukonstruktion nicht ganz erreicht werden können, das ist und kann aber natürlich nicht das Ziel einer Abgasreinigung im Oldtimer sein, trotzdem schneiden sie im Vergleich besser als erwartet ab. (vgl. z.B. Motor Klassik)

Das Problem der Typengenehmigung, die ja in Österreich noch nicht einmal ansatzweise gelöst wurde, hat zumindest in Baden-Württemberg entscheidende Erleichterung erfahren, damit konnten die Kosten für jeden einzelnen Interessenten gesenkt werden. Diese Lösung umfaßt zwei Elemente: Sie besteht einerseits aus einem Katalysator-Kit, der über eine allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) verfügt und andererseits über die Einbauregeln, die genau festlegen, wie der Katalysator und dessen Umfeld im Oldtimer unterzubringen sind. Jedes umgerüstete Auto ist in einem Rastersystem erfaßt, das bei Einbau eines Kats in ein noch nicht erfaßtes Fahrzeug erweitert wird, so entsteht nach und nach ein engmaschiges Rastersystem. Mit dessen Hilfe kann jeder Umrüstwillige den Kat nach den festgelegten Einbauregeln an der wichtigsten Stelle einbauen lassen und fährt so nicht wie früher illegal; ein System, das vielleicht auch bei uns eine Erleichterung der Situation mit sich brächte.

Wie wir erfahren haben, hat sich die Mercedes-Benz AG entschlossen nun in die Entwicklung von geregelten Nachrüst-Katalysatoren für Oldtimer einzusteigen, was für uns zweierlei Vorteile hat: einerseits kann so die Entwicklung besser und schneller vorangetrieben werden und andererseits kann ein großer Hersteller, der sich in der Sache engagiert, beim Gesetzgeber zu einer vernünftigen Lösung beitragen.

Es ist nämlich klar: ein nie gefahrener 540 K, 300 SL oder 170 V soll natürlich sinnvollerweise nicht mit einem Kat ausgerüstet werden, allein schon aus Umweltschutzgründen, denn der Energieverbrauch bei der Herstellung des aufwendigen Katalysators ist ja auch nicht ohne,

meint Ihr Axel Wolf

PS.: Da dieser Artikel keinen Anspruch auf Endgültigkeit erhebt, freue ich mich schon auf Ihre Leserbriefargumente!

Preisspiegel 1992:

Den folgenden Artikel drucken wir mit freundlicher Genehmigung des Autors Gert Friedland ab. Erschienen ist der Preisspiegel 1992 im Ponton-Kurier 3/92, der Clubzeitung der deutschen Mercedes-Benz Interessensgemeinschaft. Daher beziehen sich alle Preise auf den deutschen Markt und sind folglich in DM ausgewiesen.

Da der österreichische Markt - wenn man überhaupt von einem solchen sprechen kann - sehr beschränkt ist und daher auch nicht über die viel beschworenen

Zur Sache: Die grundsätzliche Situation der Oldtimerpreise hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich verändert. Insgesamt wird überwiegend schwach notiert, bei stagnierender Nachfrage. Wobei dies seit einigen Monaten auch auf die Ersatzteillieferanten und Restaurierungsbetriebe durchschlägt.

Die Portemonnaies der Kunden sind nicht nur beim Kauf, sondern inzwischen auch bei der Instandsetzung alter Fahrzeuge deutlich zugeknöpfter. An sich auch logisch, denn der zu erzielende Verkaufspreis diktiert den vertretbaren Restaurierungsaufwand.

Nach wie vor herrscht ein Überangebot von Mercedes-Oldtimern am Markt. Die regelrechte Schwemme an SL und 111 Coupe in befriedigendem bis ausreichendem Zustand wird die Preise in diesen Kategorien noch weiter in den Keller gehen lassen. Zumal diese Autos beim Zerlegen oftmals noch schlechter sind als angenommen.

Und damit sind wir auch schon wieder beim alten Thema: Für die wirklich guten Autos ist Preisverfall kein Thema. Im Gegenteil, in diesem Bereich sehe ich die Skala als nach oben hin vollkommen offen an. Wenn ich erwähne, daß neulich ein 220 S Ponton in perfektem Originalzustand für 120 000 DM (111) den Besitzer gewechselt hat, weiß jeder, was ich meine.

Kontrollmechanismen verfügt, die das Verhältnis Qualität und Preis regulieren könnten, kann man die folgenden Preise auch nicht direkt auf Österreich umlegen.

Trotzdem kann der folgende Artikel eine sehr gute Orientierungshilfe sein - für Käufer genauso wie für Verkäufer.

Aus eben diesem Grund haben wir das gemacht, was sich im letzten Jahr schon angedeutet hat: In der Zustandsbeschreibung ist das Note-1-Auto zwar noch vertreten, aber wir weisen keine Preise mehr aus. Ein perfektes Fahrzeug ist heute (bis auf wenige Ausnahmen) ein restauriertes Fahrzeug, das in den seltensten Fällen zum Verkauf steht. Hier sind dann außergewöhnliche Preisaufschläge durchaus gerechtfertigt, die sich aber gerade in einem standardisierten, logisch aufgebauten Preisspiegel nicht mehr fassen lassen.

Unsere Strategie lautet daher: Weg mit den Einsern, dafür den Zweier-Preis leicht nach oben korrigieren. Und damit hätten wir alle, die uns bisher Kopfzerbrechen bereiteten: Die viel zu oft angebotenen falschen "perfekten", "Einser-" oder "Top"-Fahrzeuge zu moderaten Preisen, die bei näherem Hinsehen dann doch nur die Note 2 oder gar 3 verdienen.

Neu ist auch die Ausweitung des Preisspiegels auf alle /8 und die spätere S-Klasse (W 116). Hier tasten wir uns noch ein bißchen an die Realität heran, weil eben in diesen Klassen der fast noch neuen Autos auch viel Bewegung ist. Wir sind außerdem dem Vorschlag von Jens Birkenbeul gefolgt und haben bei den 116 einen Unterschied zwischen den frühen Modellen und den späteren technisch und ausstattungsmäßig attraktiveren gemacht.

Preissituation Ponton

Helmut Baaden sieht zu recht keine großen Veränderungen. Immerhin sind in den letzten Monaten einige 220 SE verkauft worden, so daß wir auch Notierungen verzeichnen konnten. Zum Leidwesen der Besitzer ließen sich aber nur unwesentlich höhere Preise als beim "normalen" 220 S erzielen.

Coupes und Cabrios der zur Zeit überwiegend anzutreffenden Kategorie 3 zogen leicht an. Wie Verkäufe zeigen sind rund 60 000 bzw. 85 000 Mark Preise, die sich realisieren lassen.

"Der Handel mit Vierzylinder-Ponton stagniert noch mehr wie der anderer Fahrzeuge. Wahrscheinlich denken die Leute: Wenn schon Ponton, dann richtig und auch mit Faltschiebedach. Bekanntlich wird Mercedesfahren erst mit sechs Zylindern so richtig schön..." (Originalton Baaden).

Preissituation Flosse

Bei den Heckflossen sind gute Autos durchaus im Trend. Auch für Ersatzteilträger wird schon deutlich mehr ausgegeben. Der Preisverfall bei mäßigen bis mittelmäßigen Coupes hält an; gute sollten deutlich höher notiert werden, wobei die 30 000 Mark für 220 SE und die Hälfte mehr für 300 SE ein angemessener Maßstab sind. Immer noch begehrt bei Spezialisten: Die 300 SE-Limousine.

Preissituation 108/109

Hier ist Bewegung in die Szene gekommen. Weniger bei den "normalen" Limousinen, aber doch bei den Coupes und Cabrios und den "dicken Brummern". Bewegung heißt hier doch mehr oder weniger deutliche Preisrückgänge. Erstere profitierten ja auch am stärksten von der Preisinflation der vergangenen Jahre und der 6.3 wird aufgrund immenser Kfz-Steuern bald kaum noch normal angemeldet auf der Straße zu bewegen sein.

Ansonsten gilt in dieser Klasse: Ausstattung, Farbe und die Kombination Motor/Getriebe lassen die Preise im Einzelfall extrem schwanken. Als Beispiel mag hier der 280 SE 3,5 mit Schaltgetriebe gelten, als giftiges Fun-Mobil bekannt, für den mancher richtig Geld ausgeben würde - wenn das Angebot da wäre...

Die Hitliste der gesuchten Extras (lt. Patrick Welte): 1) Schiebedach, 2) Color, 3) Klima, 4) US-Scheinwerfer, 5) Leder, 6) Schnickschnack (Ventilator, Vorhänge, Trennscheibe, Tischchen...).

Preissituation 114/115/116

Wie schon oben angesprochen, veröffentlichten wir für diese Fahrzeuge erstmals Notierungen, die sich durchaus in nächster Zeit noch kräftig verändern können. Dafür ist gerade im /8-Bereich der Markt noch viel zu offen und differenziert.

Ähnliches gilt für die 116er, bei denen uns Jens Birkenbeul die wohl berechtigte Trennung vor bzw. nach Herbst 1977 vorschlug, die wir hiermit auch übernehmen. Die Einführung der modernen K-Jetronic-Einspritzung ab 1975 in der Verbindung mit einer verbesserten Ausstattung ab 1977 läßt die Unterscheidung sinnvoll erscheinen. Für den 450 SEL 6,9 gilt übrigens in ähnlicher Form, was schon über den 6.3 gesagt worden ist. Späte Fahrzeuge rechtfertigen hier deutliche Preisaufschläge.

Mehr noch als bei den 108/109 spielte bei den 116ern Farbe und Ausstattung eine überragende Rolle bei Kauf und Verkauf. Eben auch deshalb, weil der Kunde schon damals beim Neuwagenkauf unter hunderten von Varianten wählen konnte. Ein Tip: Sehr gesucht sind 116er mit ABS.

Bewertungsgrundlagen

Zustand 1

Absolutes Spitzenfahrzeug. Neuwertig oder durch Vollrestaurierung Zustand, der dem ab Werk gleichkommt bzw. übertrifft. Sehr selten!!!

Zustand 2

Mängelfreies Fahrzeug. Sehr guter Allgemeinzustand mit geringen Gebrauchsspuren. Geringes Angebot, selten!

Zustand 3

Solides, durchschnittliches Fahrzeug. Leichte Mängel an Optik und Technik, die eine Restaurierung nicht erforderlich machen und keine Bedeutung für die Sicherheit haben. Keine fehlenden oder zusätzliche montierten Teile. Standardfahrzeug.

Zustand 4

Fahrzeug, an dem eine Restaurierung sinnvoll erscheint. Komplett, aber schlecht erhalten bzw. repariert; nicht unbedingt fahrbereit. Teilweise auch total zerlegt. Oftmals angeboten.

Zustand 5

Teileträger, auch unvollständig bzw. Schlachtfahrzeug, an dem eine Restaurierung nicht mehr vertretbar scheint. Großes Angebot.

Fazit...

...des Preisspiegels 1992

Deutliche Änderung in Form und Umfang gegenüber den Preisspiegeln der Vorjahre. Notierungen stagnierend bis rückläufig. Ich erwarte mit Spannung die Entwicklung in den kommenden zwölf Monaten.

Gert Friedland, 5750 Menden

Preisspiegel 1992

1

Fahrzeug- Typ	gebaute Stückzahl	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	Zustand 5
180	52.186	18.000	9.000	3.500	1.400
180 a	27.353	18.000	9.000	2.500	1.000
180 b	29.415	17.000	8.000	2.000	1.000
180 c	9.280	17.000	8.000	2.000	1.000
180 D	116.485	18.000	9.000	2.500	1.000
180 Db	24.676	17.000	8.000	2.000	1.000
180 Dc	11.822	17.000	8.000	2.000	1.000
190	61.345	19.000	8.000	2.000	1.000
190 b	28.463	18.000	8.000	2.000	1.000
190 D	20.629	19.000	8.000	2.000	1.000
190 Db	61.309	18.000	8.000	2.000	1.000
190 SL	25.881	90.000	49.000	30.000	18.000
219	27.845	22.000	14.500	4.000	1.500
220 a	25.937	25.000	17.500	5.000	2.000
220 S	55.279	30.000	21.000	6.000	2.500
220 SE	1.974	35.000	24.000	6.500	4.000
220 S Coupé	1.251	98.000	58.000	36.000	15.000
220 S Cabrio	2.178	130.000	83.000	47.000	22.000
220 SE Coupé	830	102.000	61.000	38.000	17.000
220 SE Cabrio	1.112	140.000	86.000	49.000	24.000
190 c	130.554	11.000	5.000	2.000	1.000
190 Dc	225.645	11.000	5.000	2.000	1.000
200	70.207	12.000	6.000	2.200	1.000
200 D	161.618	12.000	6.000	2.200	1.000
230	40.258	14.500	7.000	3.000	900
220 b	69.691	13.500	6.000	2.300	900
220 Sb	161.119	22.000	11.000	4.000	1.400
220 SEb	66.086	25.000	14.000	5.000	1.600
230 S	41.107	21.500	11.000	4.000	1.400
230 SL	19.831	71.000	43.000	24.000	12.000
300 SE	5.202	45.000	20.000	8.000	4.000
300 SE lang	1.546	50.000	23.000	9.000	4.500
220 SEb Coupé	14.173	29.000	13.500	5.000	2.500
220 SEb Cabrio	2.749	70.000	41.000	26.000	14.000
300 SE Coupé	2.410	45.000	27.000	13.000	7.000
300 SE Cabrio	697	115.000	77.000	39.000	17.000

Preisspiegel 1992
2

Fahrzeug- Typ	gebaute Stückzahl	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	Zustand 5
250 S	74.677	8.000	3.000	1.200	900
250 SE	55.181	9.000	3.500	1.300	900
250 SL	5.196	71.000	43.000	23.000	12.000
280 S	93.666	11.000	6.000	2.000	1.000
280 SE	91.051	12.000	6.500	2.300	1.000
280 SEL	8.250	14.000	7.000	2.800	1.200
280 SL	23.885	75.000	45.000	24.000	14.000
300 SE	2.737	13.000	6.000	2.300	1.000
300 SEL	2.369	15.000	7.000	2.500	1.200
280 SE 3.5	11.309	15.000	7.000	3.000	1.100
280 SEL 3.5	951	16.500	8.000	4.000	1.300
300 SEL 3.5	9.518	20.500	10.000	5.000	1.800
300 SEL 6.3	6.526	35.000	21.000	11.000	6.000
250 SE Coupé	4.108	31.000	13.000	5.000	2.500
250 SE Cabrio	2.105	73.000	42.000	28.000	14.000
280 SE Coupé	3.797	33.000	14.000	6.000	2.600
280 SE Cabrio	1.390	80.000	55.000	33.000	15.000
280 SE Cp. Fl-K. incl.		34.000	16.000	7.000	2.900
280 SE Ca. Fl-K.	1.587	93.000	61.000	35.000	15.000
280 SE 3.5 Coupé	3.270	41.000	29.000	12.000	6.000
280 SE 3.5 Cabr.	1.232	145.000	90.000	43.000	*
600 Limousine	2.677	125.000	68.000	35.000	*
600 Pullmann	491	*	*	*	*
600 Landaulét	59	*	*	*	*
280 S bH77 ²		6.500	4.000	2.000	400
280 S aH77 ²	122.848	8.500	4.500	2.500	500
280 SE bH77 ²		7.500	4.500	2.500	500
280 SE aH77 ²	150.593	9.500	6.000	3.000	600
280 SEL bH77 ²		8.000	5.000	3.000	700
280 SEL aH77 ²	7.032	10.000	6.500	3.500	800
350 SE bH 77 ²		8.500	5.500	3.500	900
350 SE aH 77 ²	51.100	11.000	6.500	4.000	1.000
350 SEL bH77 ²		10.000	6.000	4.000	1.000
350 SEL aH77 ²	4.266	12.000	7.000	4.500	1.100

 Erläuterung ² bH77 = (bis Herbst 1977), aH77 = (ab Herbst 1977)

Preisspiegel 1992
3

Fahrzeug- Typ	gebaute Stückzahl	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	Zustand 5
450 SE bH77 ²		9.500	6.500	4.500	1.000
450 SE aH77 ²	41.604	12.500	7.500	5.000	1.100
450 SEL bH77 ²		11.000	7.000	5.000	1.100
450 SEL aH77 ²	59.578	15.000	8.000	5.500	1.200
450 SEL 6.9 bH ²		22.000	13.000	10.000	1.300
450 SEL 6.9 aH ²	7.380	36.000	19.000	14.000	1.400
200 D/8	339.927	5.000	3.500	1.300	400
220 D/8	420.270	5.000	3.500	1.300	500
240 D/8	131.319	6.000	4.000	1.700	600
240 D 3.0/8	53.690	7.000	4.500	2.200	800
200/8	288.785	6.000	3.000	1.300	350
220/8	128.732	6.000	3.000	1.500	400
230.4/8	87.765	6.500	3.500	1.700	500
230/230.6/8	221.783	6.500	3.500	1.500	500
250/8	112.364	6.500	3.500	1.500	500
280/8	44.437	8.000	4.000	1.800	800
280 E/8	22.836	9.000	5.500	2.500	900
250 C/8	20.592	9.000	6.000	3.000	1.000
250 CE/8	21.787	10.500	6.500	3.500	1.200
280 C/8	13.151	10.000	6.000	3.500	1.200
280 CE/8	11.518	12.000	7.000	4.000	1.500

Erläuterung ² bH77 = (bis Herbst 1977), aH77 = (ab Herbst 1977)

* keine Bewertung möglich, da kein Angebot - Alle Preise in DM

Typenabhängige (!) Aufpreise
für Sonderausstattungen, sofern nicht serienmäßig

Faltschiebedach	3.000 - 6.000	Zentralverriegelung	100 - 300
Stahlschiebedach	500 - 3.000	Aluminiumfelgen	200 - 500
Radio, original	300 - 2.000	Nebelscheinwerfer	100 - 800
Klimaanlage	1.500 - 8.000	Colorglas	200 - 400
Lederausstattung	1.000 - 7.000	elektrische	
Fünfganggetriebe	1.000 - 9.500	Fensterheber	200 - 1.000

Veröffentlichungen, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung
der Redaktion.

MERCEDES 280 E

Baujahr 1972, signalrot, Automatik, Servo, Color,
AHK, gepflegter Liebhaberwagen in allerbestem Zustand.

Dr. Schiener: 02272 / 73 05 (Privat) 02272 / 2340 (Büro)

Diverse Werkstatthandbücher und Ersatzteillisten (Einzelstücke)
abzugeben:

180 D, 219, 220 S, 300 SEL 3.5, 300 SEL 6.3, 280 SE/C 3.5,
250 CE, 180 a, 300 SE, 300 SE/C, 190 SL, 230 S;

Hr. Siegl: 02247 / 25 61 (nur 16.30 bis 17.00 Uhr)

Abkürzungen:

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

Vorschau:

In der nächsten Ausgabe erzählt ein Leser von seinen Erlebnissen mit seiner 300 SE-Flosse. Außerdem gibts neues über das Thema Katalysator im Oldtimer zu berichten. Weiters

entsteigt Freund Jellinek wieder seiner Gruft, um uns mit einer weiteren Story zu erfreuen.

In letzter Sekunde

Gemäß Beschluß der Generalversammlung bietet unser Club in Zukunft die "Unterstützende Mitgliedschaft" an. Weitere Informationen darüber, sowie das Protokoll der Generalver-

sammlung und der Kassabericht 1992 in Stern-Zeichen 2/93.

Redaktionsschluß:

Für die Ausgabe 2/93 ist der
14. Mai 1993

**JEDEN SONN- UND FEIERTAG VON
11UHR 30 BIS 15 UHR
"FESTSCHMAUS IM
WIENERWALD"**

GROSSES MITTAGSBUFFET MIT ERLESENEM AUS DER
WIENER KÜCHE, NEUENTDECKTES AUS DER K.K.
MONARCHIE UND KULINARISCHE SCHÄTZE AUS
GROBMUTTERS KOCHBUCH.
GENIEßEN SIE DIE TYPISCH ÖSTERREICHISCHE KÜCHE
VON ANNO DAZUMAL, BEDIENEN SIE SICH AM BUFFET
SOVIEL UND SOOFT SIE WOLLEN, ES WIRD IHNEN
GENAUSOGUT SCHMECKEN WIE DAMALS BEI
GROBMUTTER! JEDE WOCHE WERDEN ANDERE
GAUMENFREUDEN ANGEBOTEN.

PAUSCHALPREIS PRO PERSON ÖS 190,-
KINDER BIS 12 JAHRE ZAHLEN DIE HÄLFTE.

RESTAURANT ULM
HAUPTSTRASSE 25
BREITENFURT-WEST
TEL. (02239)2249
BITTE RESERVIEREN SIE RECHTZEITIG!



Offen für alle

Mercedes-Benz Veteranen
*1926 – 1976 **

* Serienbeginn vor 1976.

