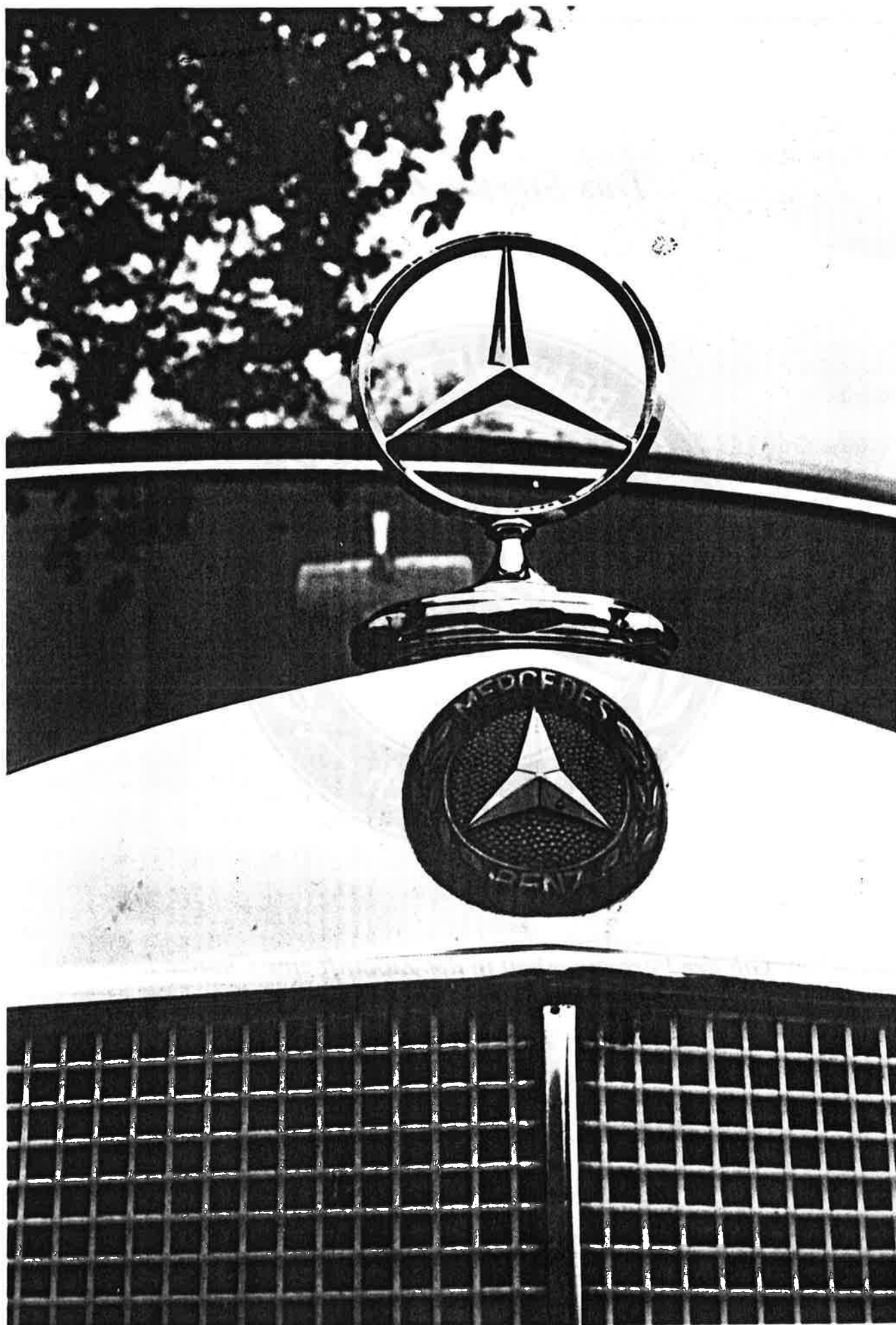


Das Stern - Zeichen



Gib der Vergangenheit in der Zukunft eine Chance !

MERCEDES-BENZ VETERANENCLUB Österreich



Liebe Stern-Zeichen-Leser!

Die letzten Oldtimerveranstaltungen der diesjährigen Oldtimersaison gehen gerade zu Ende und man konzentriert sich wieder auf das Restaurieren beziehungsweise auf das Einwintern der geliebten Autos. Dazu in diesem Heft ein paar praktische Tips.

Außerdem gibt es eine weitere Folge des Modellprofils, Neuigkeiten zum "Dauerbrenner"-Thema KAT im Oldtimer und vieles mehr.

Ich hoffe, daß das Layout der Zeitung gefällt und es mir trotz geringer Mittel gelungen ist, etwas Ansprechendes auf die Beine zu stellen. In diesem Zusammenhang möchte ich mich an dieser Stelle besonders bei Herrn Heiliger - auch im Namen des Vorstandes - bedanken, denn dieser hat dem Club einen Kopierer geschenkt; und zwar einer der, mit den Worten Manfreds, "Mama und Papa" sagen kann. Daher ist es in Zukunft möglich, unsere Zeitung und auch die sogenannten 'Zwischeninfos' schnell und vorallem budgetschonend zu produzieren. Meinen besonderen Dank auch an alle, die mir hilfreich zur Seite stehen, denn nicht nur Stern-Zeichen-lesen, sondern auch Stern-Zeichen-schreiben macht Spaß!

Ihr Axel Wolf

INHALT:

CLUBNEWS

Typreferenten
Clublokal
Termine
Werkzeugkasten

MELANGE

Es war einmal - ein Leser
über seinen "verflossenen" 300 SE

TITEL

Mein Gott, Rudolf!

HISTORIE

Abkürzungsfimmel ?

MODELLPROFIL

Die W 111/112 Coupés und Cabrios

THEMA

Katalysator im alten MB

KLEINANZEIGEN



Werkzeugkasten:

Für alle Schrauber unter Ihnen gibt es eine gute Neuigkeit: Sie haben jetzt die Möglichkeit über unseren Club-Vize, Hrn. Kenyeri, Stahl-Wille Werkzeug zu stark reduzierten Preisen zu erhalten. Stahl-Wille Kataloge liegen bei Hrn. Schmid bzw. bei jedem Clubabend auf. Dieses Service bleibt aber nur Mitgliedern vorbehalten.

Der Vorstand

Clublokal:

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

Kalender:

Freitag, 5. November Club-Abend
Freitag, 10. Dezember Generalversammlung
Redaktionsschluß Stern-Zeichen 4/93 ist am 15. November 1993, das nächste Heft erscheint Anfang Dezember.

Fahrzeugkatalog:

Unser Kassier, Manfred Sommer, hat sich bereit erklärt, einen Fahrzeugkatalog in Farbe anzulegen. Dazu benötigt er Farbaufnahmen Ihres Autos und die wichtigsten technischen Daten, wie Modell-bezeichnung, Baujahr, Fahrgestellnr., Motornr. und Farbe (evtl. Farbnummer). Bitte schicken Sie diese Unterlagen an folgende Adresse:

Manfred Sommer
Justgasse 29/24/2
1210 Wien

Typreferenten:

W 105/120/121/128/180 "Ponton":
Christian Frühmann

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
Beckmanngasse 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

IMRESSUM:

Clubzeitung des MBVCÖ
Favoritenstraße 123
110 Wien
TEL: 602 78 00

MITARBEITER
Hannes Dominkovits
Alexander Höchst
Günter Kenyeri
Manfred Schmid
Siegfried Siegl

Manfred Sommer

CHEFREDAKTEUR: Axel Wolf
HERSTELLUNG: im Eigenverlag

Nachdrucken von Artikeln nur mit Genehmigung der Redaktion. Namentlich gekennzeichnete Artikel müssen nicht mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen. Diese behält sich das Recht vor, dankenswerterweise zugesandte Artikel zu ändern

Es war einmal: ein Leser über seinen "verflossenen" 300 SE

Im Sinne des dringenden Aufrufes zur schriftlichen Mitarbeit in unserer Clubzeitung greife ich zur Feder und versuche mich in einem Bereich, der mir bis dato völlig fremd war. Wenn unsere Clubzeitung durch meinen Beitrag aufgelockert wird, ist mein Ziel erreicht. Denn ich möchte nicht informieren, sondern schlicht unterhalten.

In der einschlägigen Literatur beschäftigten sich die Redakteure gerne mit den Mercedes SL Typen, Cabrios, den Pontonmodellen oder anderen historischen Fahrzeugen, jedoch selten mit der "Heckflosse". Umso erfreulicher ist es, daß nun in unserer Clubzeitschrift darüber geschrieben wird. Die "Heckflosse" fand aber bei den Ästheten nicht grenzenlose Bewunderung, denn Mercedes bevorzugte immer fließende Linien. Verspieltheit war in erster Linie den "Amerikanern" vorbehalten. Heute, 30 Jahre später, sieht man diese Baureihen aus der Distanz und man kann unwidersprochen behaupten, daß auch diese Modelle von zeitloser Schönheit und Eleganz sind. Als ich auf der Titelseite von "Markt" 9.9.92 - und im Sternzeichen 3/92, Modellprofil Seite 6 den 300 SE sah, blutete mir das Herz und ich dachte verklärt zurück an die 2 Jahre, in denen ich selbst so einen Wagen besaß.

"Verklärt" deshalb, weil es damals mit dem Wagen auch einige Probleme gab und die Freude nicht ungetrübt war. Die Schwierigkeiten waren nicht durch das Fahrzeug an sich begründet, sondern resultierten aus der Tatsache, daß mir für ein derartiges Fahrzeug entsprechendes Wissen und auch Erfahrung fehlte. Zum besseren Verständnis meiner persönlichen Situation muß ich erwähnen, daß ich (Jahrgang 43) zunächst etwa 20 Jahre meines Lebens Autos nur vom Sehen (und Nachschauen) kannte und sich meine Kenntnisse und Erfahrungen in dieser Zeit nur auf das Fahrrad beschränkten.

Schicksal spielte zunächst der Umstand, daß der Vater meiner damaligen Liebe - ein kleiner Fabrikant, der bei Austro-Daimler in Wr. Neustadt Mechaniker war (1925) - einen wunderschönen 220 S Ponton mit Stoffschiebedach besaß und die Autowelt (der "Oberschicht") für mich somit Realität wurde. Ich besuchte sofort eine Fahrschule und pilotierte zunächst den "Käfer 1100" der herzigen Tochter. Diese war ein aufgehender Stern am Musiktheaterhimmel, ich selbst junges Mitglied des Staatsopernorchesters.

In diesem Umfeld tauchte eines schönen Tages ein reiferer Schauspieler mit Hang zum Besonderen auf, und dieser fuhr I H N : den 300 SE. Der Wagen war mit Schiebedach und Automatik ausgestattet, eierschalengelb und hatte grüne Ledersitze. Er war einer der Ersten und Wenigen in Österreich - Direktionswagen von Philips. Der Zweitbesitzer war eben jener "Filmstar", dessen Namen ich deshalb nicht nenne, weil sein Sohn in Autofahrer-ORF-Kreisen bestens bekannt ist.

Wie es der Zufall so wollte, war der Mime soeben ohne große Einkünfte- Fernsehserien gab es damals noch nicht - und er ließ durchblicken, daß er sich zwar ungern, aber wenn wir eben Freude hätten, er sich schweren Herzens von seinem Prunkstück trennen würde. Freilich verschwieg er seine miese finanzielle Lage und so konnte ich nicht ahnen, daß sich der Gute den Wagen nicht nur zur Zeit, sondern auch schon vorher nicht leisten konnte!

Überprüfungen waren damals noch wenig üblich, doch ich bestand darauf. Der große Charakterdarsteller war (auch) dort nicht unbekannt und blendete mit imponierendem Auftritt auch den braven Techniker. Schließlich erwarb ich einen Wagen, dessen technischer Zustand mit dem optischen nicht harmonierte. Daß auch das Äußere nicht so schön war, wie ich es in meinem verliebten Zustand sehen wollte, stellte sich erst später, dafür aber sehr drastisch, heraus.

Bei der Übergabe des Wagens meinte der große Künstler mit väterlicher Sorge in der markanten Stimme: "Junger Freund, tragen Sie den Wagen auf Händen, fahren Sie nur schön langsam und

vorsichtig, denn er ist verdammt schnell!" (Bis dahin - einschließlich "Überprüfung" saß nur der Sohn am Steuer des fahrbaren Heiligtums.)

Mit klopfendem Herzen fuhr ich denn los, man winkte noch freundlich, doch als ich bei der nächsten Kreuzung bremsen wollte, trat ich das Pedal ohne Reaktion völlig durch. Sofort noch einmal und gleich wieder - und siehe da - es wirkte. Ich hatte also rasch herausgefunden, daß ich - wann immer ich die Absicht hatte, demnächst zu bremsen - mehrmals pumpen mußte ...

Die erste Fahrt mit dem schönen Wagen ging zu meinen Eltern nach Simmering, nächst der Hasenleitengasse. Nur wer diese Gegend kennt, kann ermessen, welche Bewunderung und welches Staunen dieser Wagen dort hervorrief! Sicher, auch der Mautner wohnte in Simmering, doch fuhr der damals bloß Rolls und nur auf der Hauptstraße. Ich war also die Sensation - und allein dieser Auftritt rechtfertigte die Investition.

Jedoch nicht nur beim einfachen Volk - auch der Vater meiner großen Liebe war überrascht und auch etwas indigniert: Ja, zuerst der Coup mit dem Töchterlein und dann noch der 300er - ganz schön stark. Doch während der flotte Sohn des verwaisten Vorbesitzers mit dem hübschen VW meiner Braut herumkurvte (diese hatte sich gern von dem Käfer getrennt, nachdem sie nur ein einzigesmal damit gefahren war - von Wr. Neustadt nach Aspang in 2 Stunden, das ist ein Schnitt von etwa 10 km/h) machte ich erste Bekanntschaften mit Mercedeswerkstätten. Dort waren ausnahmslos nette Menschen und ich hatte das große Glück, daß sich immer irgendein guter Geist fand, der qualifiziert war, auf meinem 300er herumzuschrauben. Es ging also los: Bremszylinder, Bremsservo, Lichtmaschine, Kontakte u. s. w.

Schließlich war alles so, wie es sein sollte und es begann eine relativ unbeschwerte Zeit. Relativ deshalb, weil der Wagen wirklich verdammt schnell war und ich damals mit großer Begeisterung Auto fuhr. Kurioserweise hatte ich mit dem 300er keine Beanstandung wegen Schnelfahrens, dafür zweimal mit dem Käfer! Wir hatten ein Engagement bei den Bregenzer Festspielen, fuhren zur Silvretta, in

die Schweiz und in den Schwarzwald, wo meine Schwester damals lebte. Die Straßen waren noch nicht so ausgebaut wie heute, es gab gefährliche Kuppen und Mulden, oft enge Kurven, keine Ortsumfahrungen etc.

Ein älterer Onkel, der als Berufsfahrer mit einem VW Bus Hefe und Germ zu den Bäckern brachte (der Mautner Germ-Karl) war immer begeistert, wenn wir Überland fuhren und alles hinter uns ließen. "Ha" pflegte er zu sagen, "heute zeigst Du ihnen wieder den Auspuff!". Besonders beeindruckend waren die Kraftreserven und der "Kick down". Trotz der eigenen Masse und der großen Maße war der 300er allen Autos - auch Sportwagen - überlegen. (Die böartigen Flöhe mit viel PS und wenig Gewicht gab es damals noch nicht). Allerdings war man in Kurven und bei Glätte immer rasch am Limit.

Anläßlich eines Auftrittes im Grazer Opernhaus fuhren wir also nach dort. Es war Winterszeit. Nach der Vorstellung wollten wir noch bis Aspang fahren und dort nächtigen. Es hatte jedoch abends so stark zu schneien begonnen, daß ich nach wenigen Kilometern wieder umkehren mußte. Am nächsten Morgen waren die Straßen wieder befahrbar und wir kamen ohne Probleme bis südlich von Mönichkirchen. Dort oben war es aber stark vereist und ich hatte größte Mühe die vielen PS so zu dosieren, daß das Heck nicht nach vor kam. Als wir kurz anhalten mußten, kam ich an ebener Stelle kaum vom Fleck. Trotz Alu-Motor war die Lastverteilung bei Betrieb ohne Fahrgäste und Gepäck sehr ungünstig - auch Straßenbahnschienen konnten gefährlich werden.

Wie dem Beitrag "Modellprofil" zu entnehmen war, hatte der 300er Luftfederung. Diese war vom Komfort natürlich super, doch der Fahrkontakt ziemlich weich. Einmal zeigte auch die Luftfederung eine besondere Tücke:

Anläßlich eines Besuches der Englischen Königin in Wien "mußte" ich den Wagen vom "Toman" abtransportieren lassen, denn ich parkte einige Tage nächst der Staatsoper und wurde von zwei Tatsachen überrascht: Erstens fand ich zwei Halteverbotstafeln vor, da die

Queen am nächsten Tag die Oper zu besuchen gedachte. Das war nicht beunruhigend, da ich nach der Vorstellung wegfahren wollte. Als es aber dann soweit war, stellte ich zweitens mit Schrecken fest, daß der Wagen "auf der Nase" lag! Es war aus dem Luftfederungssystem Luft entwichen und da ja keine Schrauben- oder Blattfedern stützten, neigte sich eben die schwerste Stelle zunächst nach unten. (Daß bei Citroen dieser Zustand des "Tieferlegens" Errungenschaft werden sollte, konnte ich damals natürlich nicht ahnen und deshalb auch nicht auf die Idee kommen, einfach den Motor zu starten, um so den Wagen wieder "aufzupumpen".) Ich hatte also einen gehörigen Schreck und rief Tags darauf sofort den "Toman" - (damals) Prinz-Eugen-Straße - an. Doch es meldete sich niemand, trotz mehrmaliger Versuche. Schließlich wurde ich doch erlöst: Es meldete sich eine Dame, welche mir erklärte, daß die ganze Belegschaft an den Fenstern sei, um die Vorbeifahrt der Queen zu erwarten.

Nachdem die Luftausgleichszylinder ausgetauscht waren, war die Federungswelt wieder heil. Doch die Welt blieb nicht heil. Ja es kam schlimm und schließlich der Zeitpunkt der Trennung:

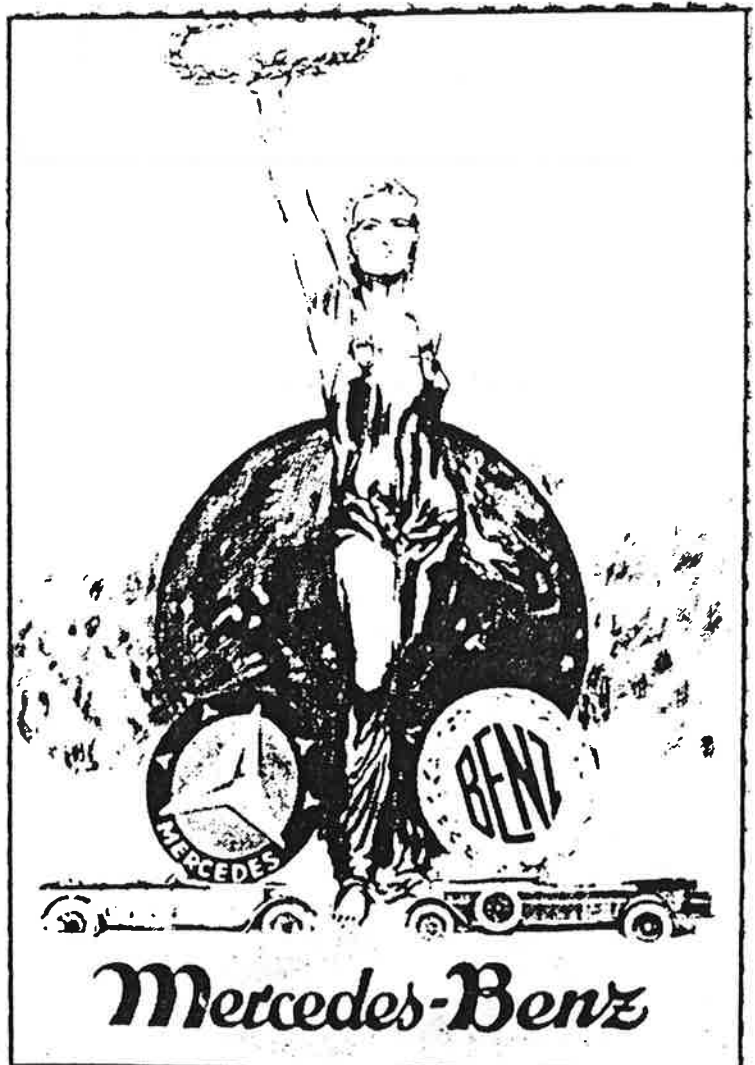
Zunächst weigerte sich der Launische rückwärtszufahren. Also mußte ich mit dem Getriebe etwas machen. Meine mir inzwischen angetraute und einige Jahre später wieder entschwundene Theaterliebe hatte in München aufzutreten und so fuhr ich frohen Mutes los, auch in der Absicht, dort die Reparatur zu veranlassen. Ich fand auch dort sehr nette Mechaniker, doch blieb diesen nicht erspart, mir eine düstere Lage zu eröffnen: Das mit dem Getriebe wäre das kleinere Übel. Schlimm war vielmehr, daß mir der schöne Wagen unbemerkt durchgerostet war! Sicher hatte ich einmal Blasen an den Türunterkanten bemerkt - doch hatten mich diese nicht beunruhigt. Beunruhigt war ich erst, als mir ein freundlicher Meister mühelos mit dem Schraubenzieher durch die Bodenplatte stocherte.

Daß sich in den Türen Rost gebildet hatte, war sicher auch deshalb, weil der Wagen unermüdlich gewaschen wurde und die Abflußschlitze in den Türen nicht durchgeputzt

wurden, sodaß zeitweise Wasser in den Türen stand. Daß die Bodenplatte durchgerostet war, lag an dem damals vernachlässigten Unterbodenschutz und am vielen Salz im Winter. Schweren Herzens entschloß ich mich - auch mit Enttäuschung und Wut - vor allem im Hinblick auf die Instandsetzungskosten - mich von meinen "bösen" Auto zu trennen. Ich fuhr nach Salzburg, fand einen Händler, der mir für den verwelkten Schönling S 5.000,-- gab und kaufte mir sogleich einen VW Käfer.

Jahre später glaubte ich meinen ehemaligen Stolz bei einer Tankstelle in Salzburg zu bemerken - doch war ich in Eile und spät dran. Als ich Tage später wieder dort vorbeifuhr, war er weg. Oft stelle ich mir die Frage, ob es ihn noch gibt, doch ist es jetzt ja egal. Für mich war entscheidend, daß ich ihn besaß und durch ihn einiges gelernt hatte!

Mag. Erhard Litschauer





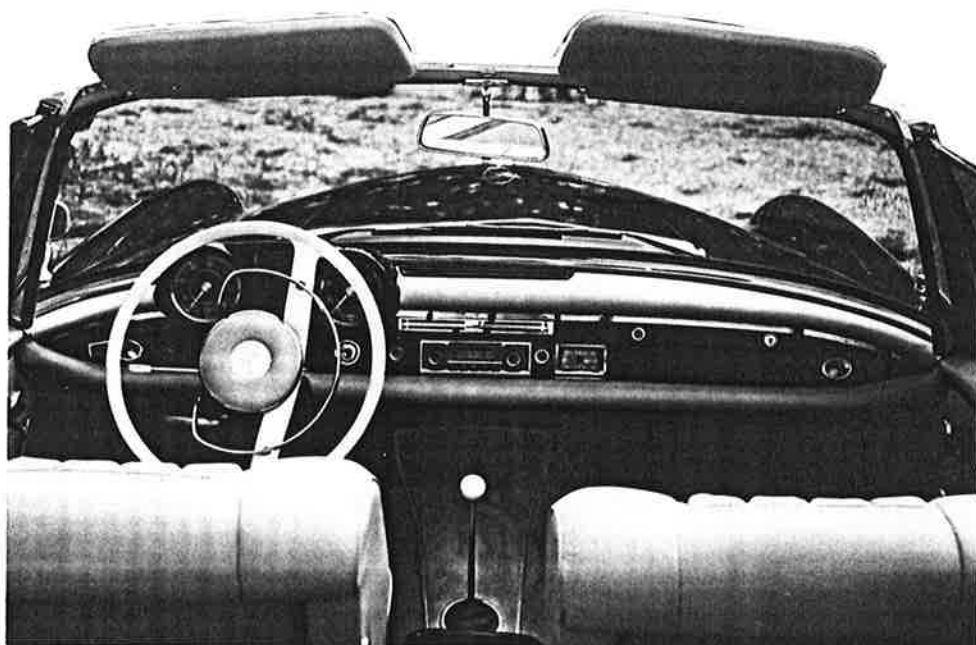
Die Coupés und Cabrios der Baureihen W 111 und W 112

Da ich in den letzten drei Folgen in dieser Rubrik alle Versionen der Heckflossen-Limousinen W 110, W 111 und W 112 behandelt habe, sind diesmal die Coupés und Cabrios aus der Heckflossen-Zeit dran, nämlich alle Modelle vom 220 SE über den 250 SE und den famosen 300 SE bis zum 280 SE und 280 SE 3,5. Nun aber der Reihe nach:

Die Coupé-Version des 1959 vorgestellten 220 SE ließ eineinhalb Jahre auf sich warten, das Derivat der W 111-Limousine wurde im März 1961 der Presse vorgeführt und das 220 SE Cabriolet konnte erstmals anlässlich der IAA im September desselben Jahres bewundert werden.

Anders als bei den Coupé- und Cabrio-Ablegern der Ponton-Limousine wurde die Bodengruppe in der Länge nicht gekürzt, man plante nämlich von vornherein ein vier-bis fünfsitziges und 2-türiges Coupé bzw. Cabrio herauszubringen. Auch der Innenraum blieb in den Abmessungen fast unverändert, beim Coupé war der Kofferraum bis auf die Höhe genauso groß wie in der Limousine. Im Gegensatz zu diesem waren Coupé und Cabrio von Anfang an mit Scheibenbremsen an der Vorderachse ausgerüstet, der Rest der Technik war identisch mit den in der Limousine eingebauten Aggregaten, auch Motor und Getriebe stammten aus der Flosse. Bei der Technik machte Mercedes-Benz besonders intensiv vom Baukastenprinzip Gebrauch, allerdings wurden Coupé und Cabrio immer nur mit den jeweiligen Einspritzmotoren aus den Limousinen ausgestattet.

Am Beginn der langen Bauzeit stand das 220 SE Coupé, das in seiner äußeren Erscheinung durchaus als eine der gelungensten Kreationen von Mercedes bezeichnet werden kann; viele halten es für den Höhepunkt schlechthin. Bereits auf den ersten Entwürfen aus dem Jahr 1958 waren die Flossen verschwunden, an deren Stelle fand man eine modernere Lösung mit eleganteren Rundungen, die fortan das



Heck formschön wirken ließen. Das Coupé wurde insgesamt harmonischer gestaltet, es geriet sogar eine Spur länger und breiter, dafür niedriger als der Viertürer und auf den damals modernen Hüftschwung konnte man angesichts dieser formalen Harmonie getrost verzichten. Die Panorama-Heckscheibe und die charakteristische Form der C-Säule sah man bereits beim 300 S-Coupé von Pininfarina, einer Sonderanfertigung von 1956. Dieses Stilelement kam aber erst so richtig beim W 111-Coupé zur Geltung und erlaubt heute, wie auch die Panorama-Windschutzscheibe mit ihren kniefreundlichen Ecken, eine eindeutige Zuordnung des Karosserie-Konzeptes in die Zeit der End-Fünfziger.

Da man beim Coupé auf eine B-Säule verzichtete, mußten der Rahmen der Windschutzscheibe sowie die C-Säule und die Schweller verstärkt werden. Das Cabrio erhielt zusätzlich einen verstärkten Kardantunnel, der übrigens auch von unten aus Stabilitäts-Gründen mit Blech verschlossen wurde. Die Techniker gaben sich erfolgreich große Mühe, damit sich die große Cabrio-Karosserie nicht verwindete wie ein Schuhkarton ohne Deckel.

Das Cabrio hatte im Gegensatz zum 190 SL und 300 SL Roadster, die mit einem "Fetzendach" auskommen mußten, ein dickes, mehrlagiges Stoffverdeck, das allerdings auch im Winter nicht durch ein Hardtop ersetzt werden konnte. Trotz allen Aufwandes sollte das Verdeck mühelos von einer Person zu öffnen bzw. zu schließen sein, an eine Lösung mit automatischen Verdeckmechanismus wie sie zu

der Zeit in einigen amerikanischen Cabrios angeboten wurde, dachte damals niemand, sie erscheint eigentlich auch heute nicht notwendig. Um das aufwendige Verdeck unterbringen zu können, wurde ein Verdeckkasten eingebaut, worunter natürlich das Volumen des Kofferraums etwas leidete und auch der Kofferraumdeckel wurde gekürzt.

Im Gegensatz zum Dach bot man fürs Getriebe eine automatisierte Lösung an, die zwar in unserem Breiten als "unsportlich" galt, aber trotzdem im Zusammenspiel mit dem seidenweichen 120 PS-Sechszylinder sehr gut zur Charakteristik der großen Coupés und Cabrios paßte. Das aus der Limousine übernommene Fahrwerk wurde in der Einstellung überarbeitet, blieb aber sonst gleich und unterstreicht mit dem gebotenen Komfort den "Grand-Tourisme"-Anspruch der 220 SE Coupés und Cabrios.

Nach einem Jahr wurde den beiden 220 SE-Modellen eine Variante mit dem 3-Liter Alu-Motor zur Seite gestellt - intern wie die entsprechende Limousine W 112 genannt. Wie diese unterscheiden sich auch 300 SE Coupé und Cabrio von der 220 SE-Basis hauptsächlich durch den aufwendigen Alu-Motor, der es anfangs mit der auch im 220 SE verwendeten Zweistempelspritzpumpe auf 160 PS brachte. Ab Jänner 1964 gab es dann die Sechstempelspritzpumpe, die 170 PS aus dem Aggregat holte, allerdings nicht lange - wie böse Zungen behaupten- weil dieser Motor nie die Mercedes-typischen hohen Kilometerleistungen erreichte; dafür war er für

damalige Verhältnisse vielleicht zu ausgereizt. Ein serienmäßiges Automaticgetriebe in Verbindung mit der Luftfederung komplettierten das Angebot, ab 1963 wurde übrigens alternativ ein Schaltgetriebe angeboten. Außerdem konnte man zwischen mehreren Hinterachsübersetzungen wählen. 300 SE und 220 SE waren von Haus aus mit Leder und viel Holz ausgestattet, in welches auch die Instrumente gebettet wurden, die wieder die gewohnte Form hatten. Einzig das Kombiinstrument, das den Fahrer über das automobiler Wohlbefinden informierte, erinnerte noch an das "Fieberthermometer" aus der Flosse.

Bis auf die Hebeleien für die Luftfederung und die in einige 300 SE eingebauten elektrischen Fensterheber unterscheiden sich die früheren Modelle nicht voneinander, bei 220 und 300 konnte man wie damals bei Mercedes üblich zwischen Lenkrad oder Mittelschaltung wählen. Eine durchgehende vordere Sitzbank wie in den Flossen gab es nie; allerdings wurden einige wenige Exemplare mit Einzelsitzen im Fond ausgestattet.



Außerlich unterscheidet sich der W 112 durch durchgehende Chromleisten an den Flanken und dezentem Radlaufchrom vom W 111-Schwestermodell, das es als 220 SE-Coupé und Cabrio allerdings nur bis 1965 gab. Die beiden 3-Liter-Modelle wurden als einzige Vertreter der W 112 Baureihe bis 1967 mit verstärkter Hinterachse und Bremskraftregler weitergebaut.

Vom bis 1965 unverändert gebauten W 111 wurden 16.902 Stück gebaut, vom 300 SE mit 160 PS 961 Stück (= Motor-Nr. 189.985) und vom 300 SE mit 170 PS-Maschine 2166 Stück (= Motor Nr. 189.987).

Mit Erscheinen des Heckflossen-Nachfolgers W 108, der zunächst als 250 S und SE angeboten wurde, sollten eigentlich auch die Coupés und Cabrios einen entsprechenden Nachfolger bekommen. Von diesem Vorhaben wurde aber schnell Abstand genommen, weil keine stilistisch überzeugende Alternative zum bestehenden Modell gefunden wurde; Coupé und Cabrio avancierten so bereits zu Lebzeiten langsam aber sicher zu Klassikern.

Mit dem 250 SE-Motor zog in den W 111 eine überarbeitete und aufgebohrte Variante des bisherigen 2,2 Liter ein, dessen Zwischenstufe als 2,3 Liter mit der Sechsstempel-Einspritzpumpe nur im SL Dienst tat. Die 2,5 Liter-Version erhielt größere Ventile, eine andere Nockenwelle und eine siebenfach gelagerte Kurbelwelle (statt der bisher 4-fach gelagerten) und verfügte so über mehr Drehmoment und war standfester. Gegenüber dem 220 SE stieg allerdings nicht nur die Leistung um 30 PS sondern auch der Benzinverbrauch, dem Zweieinhalb-Liter werden sogar ungezogene Trinksitten nachgesagt.

Die Produktion der 250 SE Cabrios und Coupés wurde nach 6.213 Exemplaren 1967 gleichzeitig mit der Herstellung der 300 SE-Versionen eingestellt; 250 und 300 werden wegen ihrer technischen Herkunft eher noch zur großen Heckflossenfamilie gezählt als deren Nachfolgeversionen.

1967 wurde dann der 6-Zylinder-Motor völlig überarbeitet, da die bisherige M 127 (220 SE) bzw. M 129 (250 SE) genannte Konstruktion als ausgereizt betrachtet wurde, der Alu-3 Liter (M 180) wurde wegen zu hoher Produktionskosten aus dem Programm gestrichen. Beide Motoren wurden im Coupé und Cabrio durch den neuen 2,8 Liter (M 130) ersetzt, dessen 6 Zylinder in gleichmäßigen



Abständen angeordnet waren; bisher waren sie ja paarweise zusammengefaßt. Auf die Wasserkanäle dazwischen wurde verzichtet, weil man den Platz zum Vergrößern des Hubraumes benötigte. Dieses für die 70er konzipierte Aggregat wurde für den Einsatz in Coupé und Cabrio wieder mit der Sechsstempel-Einspritzpumpe ausgestattet. Fast 2 Jahre lang gab es die beiden W 111-Modelle nur als 280 SE mit 160 PS, ein 300 SE 2,8 mit dem höher verdichteten 170 PS-SL Motor wie er kurze Zeit im W 109 in Verbindung mit Luftfederung angeboten wurde, gab es in Coupé und Cabrio nicht.

Als 280 SE 3,5 ließ Daimler-Benz im September 1969 die Katze aus dem Sack, besser gesagt den neuen V8 in den "alten" W 111, eine Kombination, die für die Coupés und Cabrios die letzte Neuerung in der langen Modellgeschichte darstellen sollte. 280 SE und SE 3,5 erhielten flachere Rückleuchten sowie H-4 Hauptscheinwerfer und den sogenannten Flachkühler, eine etwas breitere und niedrigere Kühlermaske. Damit die Haube auch zuring, mußten die vorderen Kotflügel sowie die obere Quertraverse angepaßt werden und zu guter Letzt setzte man Gummilippen auf die Stoßstangen.

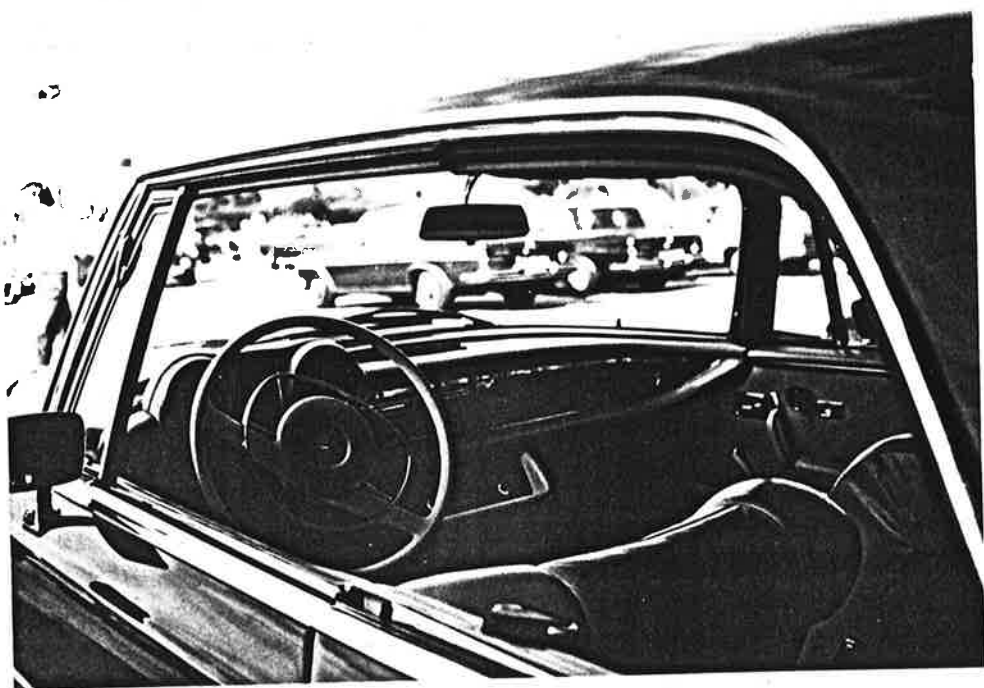
Technisch entsprachen die beiden letzten Coupé- und Cabrio-Versionen ihren Limousinen-Pendants der W 108-S-Klasse, so hatte der 3,5 die innenbelüfteten Scheibenbremsen aus dem 6,3. Die Kombination 6,3 Liter-Motor und Coupé

oder Cabrio wurde leider nie ab Werk angeboten, man wollte damals ja nicht übertreiben.

Obwohl modern motorisiert und zeitlos elegant, konnte das Fahrwerk mit seinen zahlreichen Schmiernippeln und der mit der Motorleistung in Extremsituationen den ungeübten Fahrer schnell überfordernde Pendelachse Anfang der 70er nicht mehr zufriedenstellen. Da auch die Nachfrage zurückging, beschloß man im Jahr 1971 den W 111 auslaufen zu lassen. Immerhin liefen zwischen Februar 1961 und Juli 1971 insgesamt 35.931 Coupés und Cabrios der Baureihen W 111 und W 112 vom Band - das entspricht in etwa der 63er Jahresproduktion des Typs 190 c.

Für das Coupé stand schon der Quasi-Nachfolger 350 SLC in den Startlöchern, der mit einem ganz anderen Konzept um die Käufergunst warb als der Vorgänger. Das Cabrio allerdings erhielt keinen direkten Nachfolger, weil sich Daimler-Benz auf die SL-Modelle fürs Offenfahren spezialisierte.

Nach 20 Jahren Abstinenz im Segment der großen viersitzigen Cabrios startet Mercedes-Benz sein Comeback - ob es gelungen ist, werden wir demnächst mit einem Vergleich neu gegen alt überprüfen.



Bücher:

Das große Mercedes-Benz
Cabriolet-Buch von Peter
Hartmann
Hehl-Verlag ISBN 3-89365-
277-9

Mercedes-Benz Cabrios
1949-1971 vom 170-280 SE
3,5
Schrader-Verlag ISBN 3-
922617-77-8

TECHNISCHE DATEN

Triebwerk und Fahrwerk

Allgemeines

Maße und Gewichte

Radstand

Spurweite vorn

hinten

Länge

Breite

Höhe

Kleinster Wendekreis

zulässiges Gesamtgewicht

Leergewicht

Nutzlast

4. Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit

Beschleunigung 0-100 km/h

Kraftstoffverbrauch

Stückzahl

300 SE (W111/III)
1962-1967

diese Daten stimmen mit denen der
300 SE Limousine überein (siehe
Heft 3/92)

2750 mm

1482 mm

1490 mm

4880 mm

1845 mm

Cp: 1420 mm, Ca: 1435 mm

11,9 m

Cp 2060 kg, Ca 2160 kg

Cp 1600 kg, Ca 1700 kg

Automatic: + 40 kg

460 kg

175 km/h, 160 PS (Autom.)

180 km/h, 160 PS (Schalter)

185 km/h, 170 PS (Autom.)

200 km/h, 170 PS (Schalter)

12 sek, 160 PS

11 sek, 170 PS

17-19 l/100 km

Cp: 2.410, Ca: 697



TECHNISCHE DATEN

280 SE 3,5 (W111/E35/1)
1969-1971

1. Triebwerk

Motor	V8-Otto-Motor, 4-Takt
Typ	M 116
Höchstes Drehmoment	29,2 mkg bei 4.000 U/min
Größte Nutzleistung	200 PS bei 5.800 U/min
Hubraumleistung	57 PS/l
Verdichtungsverhältnis	1:9,5
Schmiersystem	Druckumlauf, 7,5, anfangs 6,5 l
Zylinder-Werkstoff	Grauguß
Zylinderbohrung	92 mm
Kolbenhub	65,8 mm
Gesamthubraum	3.499 ccm
Zylinderkopf	Leichtmetall
Anordnung der Ventile	hängend/senkrecht
Ventilsteuerung	über Schwinghebel
Nockenwelle	eine oben liegende Nockenwelle je Zylinderbank
Nockenwellenantrieb	Duplexkette
Kraftstoff-Füllmenge	82 l
Gemisch-Aufbereitung	elektron. Benzineinspritzung Bosch D-Jetronic
Batterie	12 V 66 Ah
Kraftübertragung	Antrieb auf die Hinterräder
Getriebe	4-Gang-Automatic, hydraul. Kupplung, nur Coupé wahlweise 4- Gang-Schaltgetriebe, Einscheiben- Trockenkupplung
Übersetzungen	Schalter: I 3,96 II 2,34 III 1,46 IV 1,00 Automatik: I 3,98 II 2,39 III 1,46 IV 1,00
Antriebsübersetzung	3,69

2. Fahrwerk

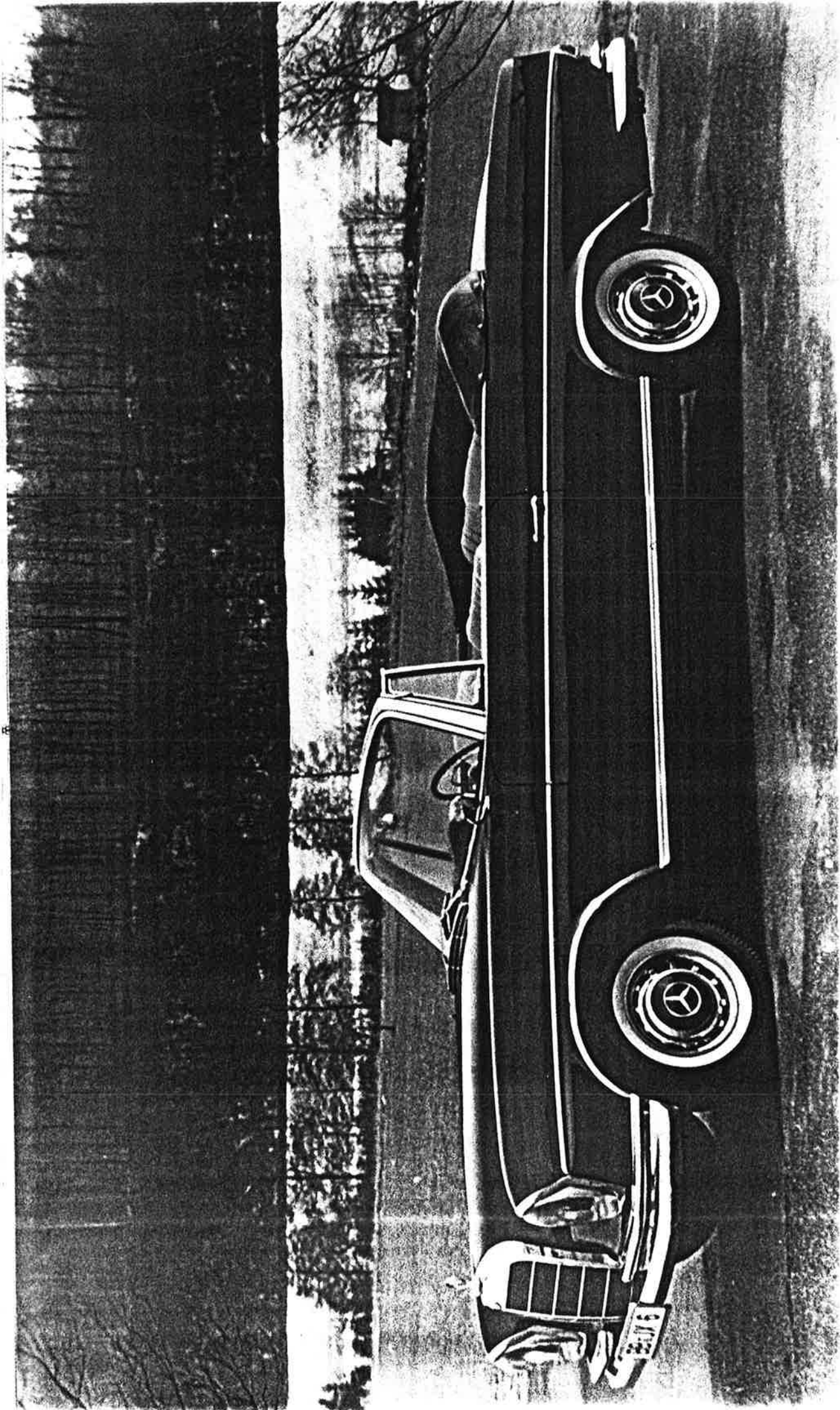
Räder, - Bereifung, Lenkung	185 V 14 (a.W.: 195 oder 205 HR od. VR)
Reifengröße	6 J x 14 HB (a.W.: 6,5 J x 14)
Felgengröße	Doppel-Querlenker, Stabilisator
Radaufhängung, vorn	Schraubenfedern
hinten	DB Eingelenk-Pendelachse, Schubstreben, Schraubenfedern, hydropneum. Niveau-Ausgleich
Art der Lenkung	DB Kugelumlauf, Servohilfe auf Wunsch
Bremsanlage	vorne: Scheibenbremsen, Durch- messer: 273 mm hinten: Scheibenbremsen, Durch- messer: 279 mm
Wirkungsweise der Handbremse	mechan. auf die Hinterräder

3. Allgemeines

Maße und Gewichte	
Radstand	2750 mm
Spurweite vorn	1482 mm
hinten	1485 mm
Länge	4880 mm
Breite	1845 mm
Höhe	Cp 1405 mm, Ca 1420 mm
Kleinsten Wendekreis	11,8 m
zulässiges Gesamtgewicht	Cp 2040 kg, Ca 2120 kg
Leergewicht	Cp 1630 kg, Ca 1710 kg
Nutzlast	Automatic: + 40 kg 410 kg

4. Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10 sek, Cp m.Schaltgetriebe 8 sek
Kraftstoffverbrauch	18,5 - 19,5 l/100 km
Stückzahl	Cp: 3.270, Ca: 1.232



Mercedes-Benz 300 SE - Cabriolet

ein Wagen außergewöhnlicher technischer Perfektion mit einem 185 HP 160 PS 6-Zylinder-Exzelsior — a car of outstanding technical perfection with a 185 HP, six-cylinder fuel injection engine — la voiture d'un perfectionnisme technique extraordinaire avec un moteur 6 cylindres à injection de 185 CV SAE.

Mercedes-Benz Foto 162
U4295

TECHNISCHE DATEN

250 SE (W111/III)
1965-1967

1. Triebwerk

Motor
Typ
Höchstes Drehmoment
Größte Nutzleistung
Hubraumleistung
Verdichtungsverhältnis
Schmiersystem
Zylinder-Werkstoff
Zylinderbohrung
Kolbenhub
Gesamthubraum
Zylinderkopf
Anordnung der Ventile
Ventilsteuerung
Nockenwelle
Nockenwellenantrieb
Kraftstoff-Füllmenge
Gemisch-Aufbereitung
Batterie
Kraftübertragung
Kupplung
Getriebe

Übersetzungen

Antriebsübersetzung

Otto-Motor 6-Zylinder, 4-Takt
M 129
22,0 mkg bei 4.200 U/min
150 PS bei 5.500 U/min
60 PS/l
1:9,3 ab 67: 1:9,5
Druckumlauf, 5,5 l Öl
Grauguß
82 mm
78,8 mm
2.496 ccm
Leichtmetall
hängend/senkrecht
über Schwinghebel
oben liegend
Duplexkette
82 l
Bosch 6-Stempel-Einspritzpumpe
12 V 66 Ah
Antrieb auf die Hinterräder
Einscheiben-Trockenkupplung
DB 4-Gang Schaltgetriebe, (auf
Wunsch: 4-Gang-Automatik mit
hydraulischer Kupplung)
Schalter: I 4,05 II 2,23
III 1,42 IV 1,00
Automatik: I 3,98 II 2,52
III 1,58 IV 1,00
3,92

2. Fahrwerk

Räder,- Bereifung, Lenkung
Reifengröße

Felgengröße
Radaufhängung, vorn
hinten

Federung vorn/hinten

Stoßdämpfer
Art der Lenkung

Bremsanlage

Wirkungsweise der Handbremse

Cp 7,35 H 14 oder 185 H 14 ,
Ca 7,75 H 14 oder 195 H 14
6 J x 14
Doppel-Querlenker, Stabilisator
DB Eingelenk-Pendelachse,
Schubstreben
Schraubenfedern, hydraulische
Niveauregulierung auf Wunsch
hydraul. Teleskopdämpfer
DB Kugelumlauf, Servohilfe auf
Wunsch
vorne: Scheibenbremsen, Durch-
messer: 273 mm
hinten: Scheibenbremsen, Durch-
messer: 279 mm
2-Kreis-Hydraulik, Servohilfe
mechan. auf die Hinterräder

3. Allgemeines

Maße und Gewichte
Radstand
Spurweite vorn
hinten

Länge
Breite
Höhe
Kleinster Wendekreis
zulässiges Gesamtgewicht
Leergewicht

Nutzlast

2750 mm
1482 mm
1485 mm
4880 mm
1845 mm
Cp 1420 mm, Ca 1435 mm
11,8 m
Cp 1960 kg, Ca 2045 kg
Cp 1490 kg, Ca 1575 kg
Automatic: + 40 kg
470 kg

4. Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit
Beschleunigung 0-100 km/h
Kraftstoffverbrauch
Stückzahl

193 km/h, Autom.: 188 km/h
12 sek
15,5 l/100 km, autom. 16,5 l/100km
Cp: 4.108, Ca: 2.105

TECHNISCHE DATEN

280 SE (W111/E28)
1968-1971

1. Triebwerk

Motor	Otto-Motor 6-Zylinder, 4-Takt
Typ	M 130
Höchstes Drehmoment	24,5 mkg bei 4.250 U/min
Größte Nutzleistung	160 PS bei 5.500 U/min
Hubraumleistung	57,6 PS/l
Verdichtungsverhältnis	1:9,5
Schmiersystem	Druckumlauf, 5,5 l Öl
Zylinder-Werkstoff	Grauguß
Zylinderbohrung	86,5 mm
Kolbenhub	78,8 mm
Gesamthubraum	2.778 ccm
Zylinderkopf	Leichtmetall
Anordnung der Ventile	hängend/senkrecht
Ventilsteuerung	über Schwinghebel
Nockenwelle	oben liegend
Nockenwellenantrieb	Duplexkette
Kraftstoff-Füllmenge	82 l
Gemisch-Aufbereitung	Bosch 6-Stempel-Einspritzpumpe
Batterie	12 V 66 Ah
Kraftübertragung	Antrieb auf die Hinterräder
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung
Getriebe	DB 4-Gang, ab 69: 5-Gang a.W.
Übersetzungen	Schalter: I 4,05 II 2,23 III 1,42 IV 1,00

Automatik: I 3,98 II 2,52
III 1,58 IV 1,00
ab 9/69: Schalter: I 3,96
II 2,34 III 1,43
IV 1,00 ggf. V 0,87
Automatic: I 3,98 II 2,39
III 1,46 IV 1,00
3,92

Antriebsübersetzung

2. Fahrwerk

Räder,- Bereifung, Lenkung	7,35 H 14 oder 185 H 14
Reifengröße	6 J x 14 HB
Felgengröße	Doppel-Querlenker, Stabilisator
Radaufhängung, vorn	DB Eingelenk-Pendelachse,
hinten	Schubstreben, Stabilisator
Federung vorn/hinten	Schraubenfedern, hydropneum.
Art der Lenkung	Niveaueausgleich
Bremsanlage	DB Kugelumlauf, Servohilfe auf Wunsch
Wirkungsweise der Handbremse	vorne: Scheibenbremsen, Durchmesser: 273 mm hinten: Scheibenbremsen, Durchmesser: 279 mm mechan. auf die Hinterräder

3. Allgemeines

Maße und Gewichte	
Radstand	2750 mm
Spurweite vorn	1482 mm
hinten	1485 mm
Länge	4880 mm
Breite	1845 mm
Höhe	Cp 1420 mm, Ca 1435 mm
Kleinster Wendekreis	11,8 m
zulässiges Gesamtgewicht	Cp 1980 kg, Ca 2055 kg
eergewicht	Cp 1540 kg, Ca 1615 kg
Nutzlast	Automatic: + 40 kg 440 kg

4. Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit	193 km/h, Autom.: 188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11 sek
Kraftstoffverbrauch	17 l/100 km
Stückzahl	Cp: 3.797, Ca: 2.977

1. Triebwerk

Motor	Otto-Motor 6-Zylinder, 4-Takt
Typ	M 127 III
Höchstes Drehmoment	19,3 mkg bei 3.900 U/min
Größte Nutzleistung	120 PS bei 4.800 U/min
Hubraumleistung	54,6 PS/l
Verdichtungsverhältnis	1:8,7
Schmiersystem	Druckumlauf, 5,5 l Öl
Zylinder-Werkstoff	Grauguß
Zylinderbohrung	80 mm
Kolbenhub	72,8 mm
Gesamthubraum	2.195 ccm
Zylinderkopf	Leichtmetall
Anordnung der Ventile	hängend/senkrecht
Ventilsteuerung	über Schwinghebel
Nockenwelle	oben liegend
Nockenwellenantrieb	Duplexkette
Kraftstoff-Füllmenge	65 l
Gemisch-Aufbereitung	Bosch 2-Stempel-Einspritzpumpe
Batterie	12 V 60 Ah
Kraftübertragung	Antrieb auf die Hinterräder
Kupplung	Einscheiben-Trockenkupplung
Getriebe	DB 4-Gang Schaltgetriebe, (auf Wunsch: 4-Gang-Automatik mit hydraulischer Kupplung)
Übersetzungen	Schalter: I 3,64 II 2,36 (ab 62:) 2,28 III 1,53 IV 1,00
Antriebsübersetzung	Automatik: I 3,38 II 2,52 III 1,58 IV 1,00 4,10

2. Fahrwerk

Räder,- Bereifung, Lenkung	Cp 7,25-13, Ca 7,50-13
Reifengröße	Cp 5 Jk x 13, Ca 5 1/2 Jk x 13
Felgengröße	Doppel-Querlenker, Stabilisator
Radaufhängung, vorn	DB Eingelenk-Pendelachse,
hinten	Schubstreber.
Federung vorn/hinten	Schraubenfedern, hydraulische
Stoßdämpfer	Niveauregulierung auf Wunsch
Art der Lenkung	hydraul. Teleskopdämpfer
Bremsanlage	DB Kugelumlauf, Servohilfe auf Wunsch
Wirkungsweise der Handbremse	vorne: Scheibenbremsen, Durchmesser: 253 mm hinten: Trommelbremsen, Durchmesser: 230 mm ab 63: 2-Kreis-Hydraulik, Servohilfe mechan. auf die Hinterräder

3. Allgemeines

Maße und Gewichte	
Radstand	2750 mm
Spurweite vorn	1482 mm
hinten	1485 mm
Länge	4880 mm
Breite	1845 mm
Höhe	1445 mm
Kleinster Wendekreis	11,9 m
zulässiges Gesamtgewicht	Cp 1880 kg, Ca 1950 kg
Leergewicht	Cp 1450 kg, Ca 1520 kg
Nutzlast	Automatic: + 40 kg 430 kg

4. Sonstige Daten

Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13 sek
Kraftstoffverbrauch	14,5 l/100 km, autom. 15,5 l/100km
Stückzahl	Cp: 14.173, Ca: 2.749

Die Konkurrenten der W 111/111 Coupés und Cabrios

Citroen DS/ID Cabriolet usine:

Das von André Chapron karossierte Cabrio wurde im Werksauftrag gebaut, daher der Zusatz "usine" und daher auch mit dem 220 SE vergleichbar. Der Citroen hatte allerdings statt eines Sechszylinder-Einspritzers einen 4-Zylinder-Vergasermotor, der einer Vorkriegskonstruktion entstammt und im Gegensatz zum Rest des Autos leider gar nicht zukunftsweisend war. Alle Modelle vor 1969 hatten noch unverkleidete Scheinwerfer, Hydropneumatik serienmäßig.

1,9 - 2,1 Liter 4-Zylinder Vergaser oder Einspritzer; 80 - 110 PS
Bauzeit ID 19: 1961 - 1965; DS 19, 20 und 21: 1961 - 1974
Höchstgeschwindigkeit: 150 - 170 km/h

BMW 2800 CS:

Bis auf den Vorbau mit dem seit 1965 gebauten 2000 C/CS identisch, ist dieser BMW im gleichen Marktsegment wie das 280 SE Coupé placiert. Wie bei Mercedes, so konnte man auch bei BMW zwischen Schaltgetriebe und Automatic wählen, der Bayrische hatte zwar auch einen 2,8 Liter 6-Zylinder, der aber im Gegensatz zu Mercedes Vergaser-bestückt war. Bis 1971 mußte das BMW-Coupé mit Trommelbremsen an der Hinterachse auskommen, was aber nichts daran ändert, daß der bei Karmann gebaute Wagen maßgeblich zum Rückgang der W 111-Coupé-Stückzahlen Anfang der 70er beigetragen hat.

2,8 Liter 6-Zylinder Vergasermotor, 170 PS.
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h.
Stückzahl: ca. 9.400. Bauzeit: 1968 - 1971 (als 3,0 CSL bis 1975)

Jensen Interceptor FF/SP:

Mit dem 3,5 ist dieses englische Coupé vergleichbar. Die Karosserie wurde vom italienischen Spezialisten Vignale entwickelt, der V8-Motor stammte von Chrysler und der

wahlweise angebotene Allradantrieb (im FF) wurde von Ferguson ausgetüftelt. Außerdem wurden in den Wagen Dunlop-"Maxaret"-Bremsen eingebaut, ein Vorläufer des ABS. Alle diese zukunftsweisenden technischen Gags machten den 220 km/h schnellen, überwiegend von Hand gebauten Wagen zu einem sehr teuren Vergnügen.

6,3 bzw. 7,2 Liter V8, 284 PS, Höchstgeschwindigkeit 220 km/h.

Bauzeit: 1967 - 1976 (als Interceptor III Ende der 80er neu aufgelegt)

Stückzahl: ca. 4.500.



Mein Gott, Rudolf!

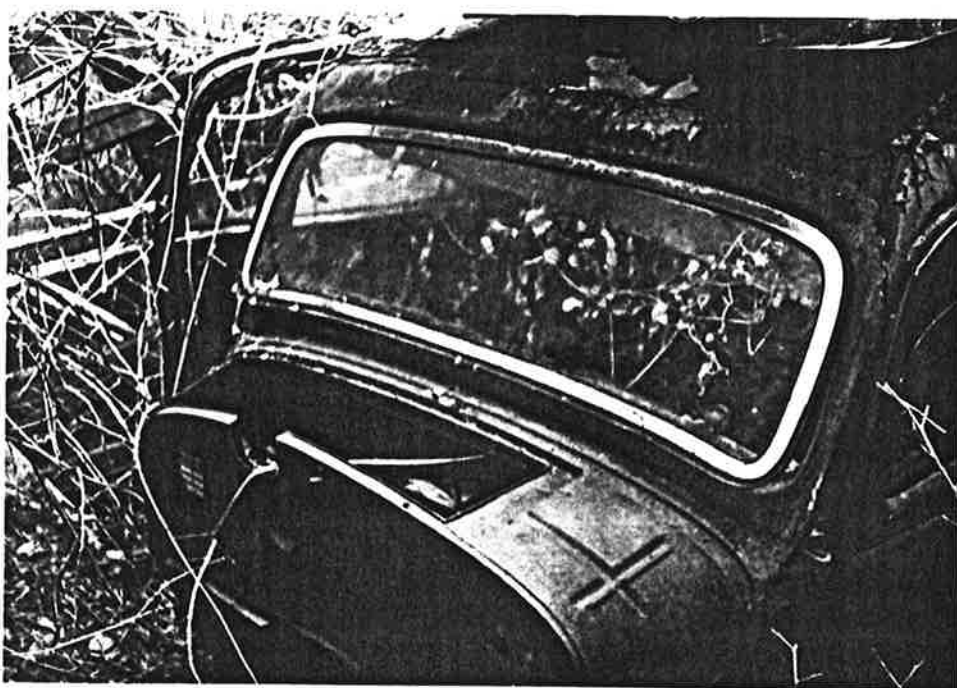
Wenn dem Esel zu wohl ist, dann begibt er sich aufs Glatteis - so oder zumindest so ähnlich heißt es in einem altbekannten Sprichwort. Der geneigte Leser fragt sich jetzt wahrscheinlich, was das mit einem alten Mercedes zu tun hat, und überhaupt, was heißt Rudolf!? Um nicht noch mehr Verwirrung zu stiften, wollen wir eine kleine Geschichte erzählen, und zwar chronologisch.

Das Unheil nahm im September 1992 seinen Lauf, genauer gesagt anlässlich des Veteranenflohmarktes, der, wie sich später herausstellen sollte, zum letzten Mal in Kremsegg stattfand. Viel Interessantes gab es zu sehen, viele bekannte Gesichter diesseits und jenseits der reichlich angeräumten Tische, viele bemerkenswerte Klein- und Großteile. Zu Letzteren zählte auch ein Abschleppwagen, auf dessen Ladefläche ein ziemlich desolates W 111-Cabriolet wohnte. Eine nähere Begutachtung offenbarte, daß "ziemlich desolat" noch untertrieben war - aber, nebenbei bemerkt, auch diese Auffassung sollte sich Monate später noch relativieren. Aber zurück zu unserem Cabriolet; es handelte sich offenbar um einen der "beliebten" US-Importe, nicht zuletzt die überdimensionierten Warzenblinker zwischen Scheinwerfer und Kühlermaske ließen diesen Schluß zu. An dem Auto war eigentlich

alles hinüber - Chrom, Blech, Lack, Holz, Polsterung; die Technik blieb - gottlob - im Verborgenen.

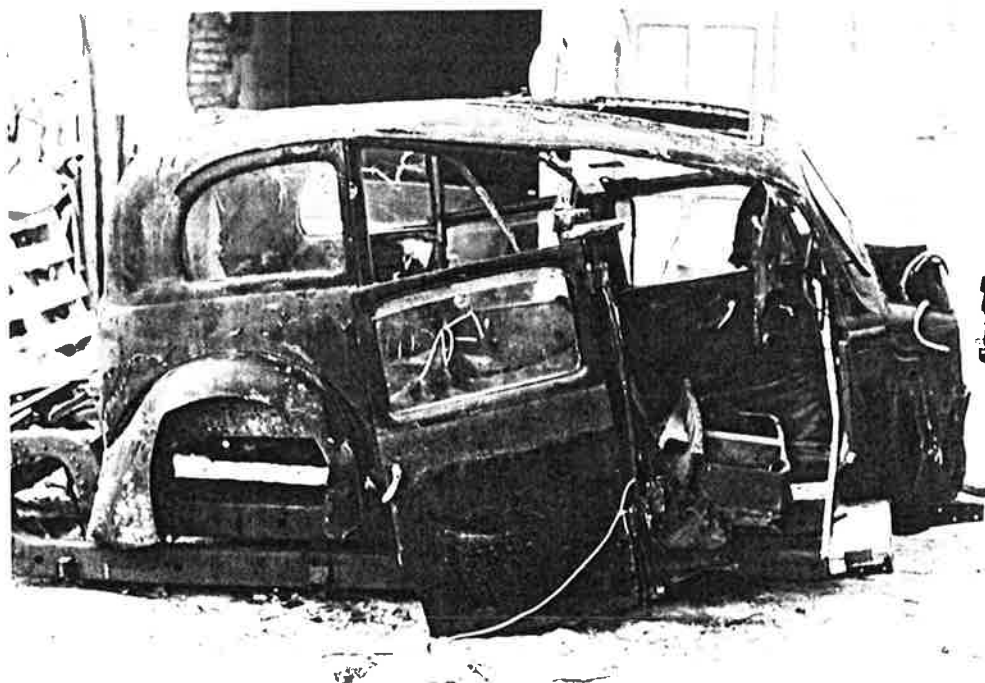
Angesichts eines solchen Objektes beginnen sich im Gehirn des typischen Mercedes-Liebhabers blitzschnell Zahlenreihen zu formieren, welche die Kosten einzelner Reparaturen und Ersatzteile repräsentieren; ebenso blitzschnell gruppieren sich diese Zahlenreihen zu Kolonnen, welche gerne addiert werden möchten. Ist die Addition endlich korrekt abgeschlossen, dann kann man sich üblicherweise, sobald man aus der Ohnmacht erwacht ist, wieder anderen Dingen zuwenden und die eventuell ins Auge gefaßte Restaurierung abhaken.

In konkreten Fall verhinderte jedoch ein kleines Plakat im Fenster des Abschleppwagens das Abhaken; aus besagtem Plakat ging hervor, daß der Besitzer jenes Objektes noch eine ganze Menge mehr anzubieten hatte. Der bereits oben erwähnte Mercedes-Liebhaber läßt englische Roadster und Ami-Schlitten links liegen, um sich auf eine einzige Zeile zu konzentrieren: "MB 260D, 2 Fahrgestelle mit Motor und österr. Typenschein, Bj. 38 und 39, Teile einer Karosserie sowie einige Kleinteile" - das Ganze zu einem fairen Preis. Ein 260D also! Eigentlich zwei! Zwei von 1967 Exemplaren!



Man beginnt im Gedächtnis zu kramen und findet nicht sehr viel außer "erster Serien-Diesel-PKW der Welt". Also vertieft man sich in die - spärliche - Literatur und gewinnt neue Erkenntnisse: technisch gesehen handelt es sich um einen Reihenvierzylinder mit 2527 cm³ Hubraum und 45 PS bei 3000 U/min. Erstmals präsentiert wurde die Serien-

version nach einigen Versuchen mmit Prototypen im Februar 1936 anlässlich der Internationalen Automobilausstellung (IAMA) in Berlin. Der neue Motor wurde ins Fahrgestell des Typs 200 Lang implantiert, was eine bis heute gepflegte Tradition im Hause Mercedes-Benz begründete: die bis zu einem gewissen Grad freie Kombinierbarkeit von Motor- und Karosserievarianten.



Vorerst war der Dieselmotor nur mit der Landaulet-Karosserie lieferbar, doch schon ein halbes Jahr nach der Präsentation basierte der 260D auf dem Fahrgestell des Typs 230 und war in all dessen Karosserievarianten mit Ausnahme von Cabriolet A und Tourer erhältlich - das bedeutet, daß man beispielsweise ein vier- bis fünfsitziges B-Cabriolet mit Dieselmotor fabriken erwerben konnte! Solche Exemplare blieben jedoch die Ausnahme, die Landaulets und Pullmann-Limousinen waren hingegen die Regel, was Rückschlüsse auf den häufigen Verwendungszweck als Taxis und Mietdroschken zuläßt. Für den Selbstfahrer - so hieß das damals - rechnete sich der teurere Diesel nur bei einer hohen Jahreskilometerleistung, genauso, wie es auch heutzutage noch der Fall ist.

Da die Deutsche Wehrmacht im Krieg auf Rudolf Diesel's Ideen keinen Wert legte, überlebten relativ viele Exemplare des 260D die furchtbaren Jahre und wurden - wiederum zur Personen- aber auch zur Güterbeförderung - weiterverwendet, mitunter bis in die frühen sechziger Jahre. Und hier schließt sich der Kreis, denn genau dieses Schicksal widerfuhr den beiden in Kremsegg angebotenen Autos, die ihren mehr oder minder gemütlichen

Lebensabend in Oberösterreich verbrachten, schließlich in den frühen sechziger Jahren abgemeldet wurden und einfach stehenblieben. Eine Karosserie wurde relativ bald verheizt, die andere als Fischerhütte am Traunsee mißbraucht, bis sich schließlich Herr Marschhofer aus Gmunden des ganzen Paketes erbarmte und begann, einen Liebhaber mit ausreichendem Irrsinnspotential zu suchen. Er fand ihn beim anfangs erwähnten Flohmarkt in eurem Autor "Pille", der alsbald mit "Jellinek" zu einer Besichtigung ins schöne Gmunden aufbrach.

Was dort zu sehen war, war einerseits sehr spannend und aufregend - zwei Monumente von Motoren, viele spezifische Kleinteile, etwa die Klappsitze aus der Pullmann-Limousine, sowie ein Objekt, das noch die äußeren Umrisse einer Karosserie hatte, andererseits auch sehr entmutigend - zwei vollkommen verdreckte, teilweise der Nebenaggregate entledigte, scheinbar zehn Tonnen schwere motorähnliche Felsen, ein Haufen verstaubten Geräffels in diversen Kisten sowie Überreste einer Karosserie, die sich wohl nur nach Erwerb des darunter befindlichen Grundstückes bergen ließ. Insgesamt also Ansichtssache!

Am Heimweg gelang es Pille, Jellinek durch stichhaltige Argumente - Rarität, nur 1967 Stück gebaut, sogar Mercedes-Benz ist stolz

auf ihn und stellt ihn ins Museum, österreichische Originalpapiere - zu überzeugen: dieser exklusive Schrotthaufen sollte in Wien eine neue Heimat erhalten.

Wenige Tage vor Weihnachten ging es dann erneut nach Gmunden, ausgerüstet mit zwei Fahrzeugen mit je einem Anhänger sowie unterstützt von zwei Helfern (der "Farmer" und der "Amerikaner"). Die äußeren Bedingungen waren leider nicht erfreulich. Pille: "Bist Du deppert, ist das ein Sch...wetter"; Jellinek: "Nein und ja"; Pille: "?"; Jellinek: "Nein, ich bin nicht deppert, ja es ist ein Sch...wetter".

Erfreulicherweise hatte Herr Marschhofer schon einiges vorbereitet. Die Kleinteile konnten zügig in die Autos und in den kleineren Anhänger verladen werden. Die Motoren sträubten sich schon ein bißchen, doch mit Hilfe einer flaschenzugähnlichen Konstruktion konnten auch sie überredet werden, das Ticket nach Wien zu lösen. Blieb noch die Karosserie; diese ruhte - hoppla, beinahe hätten wir's unter den

Schlingpflanzen übersehen - auf den zwei Rahmen, welche sich als kerngesund und daher ebenso massiv wie schwewr erwiesen. Schließlich gelang es uns mit vereinten Kräften, das ganze Ensemble auf den größeren Anhänger zu zerren, dessen Alu-Ladefläche dabei leider erkrankte.

Doch was ruaf darf, muß auch einmal wieder runter, oder anders formuliert: Nach störungsfreier Fahrt über die A1 nach Wien sollte das Ganze ja auch noch abgeladen und verstaubt werden. Selbst unser zu Hilfe geeilter Chefredakteur konnte jedoch nicht mehr verhindern, daß die Karosserie, als sie heruntergehoben wurde, auseinanderbrach und zerfiel - Morsch und Holzwurm hatten ganze Arbeit geleistet. Demgegenüber war das Entladen der restlichen Teile Routinearbeit - wozu hat man einen Unimog -, und schließlich befindet sich als dort, wo es vorerst hingehörte. Nun soll das ganze Ding aber restauriert werden, wird sich der Leser danken. Recht hat er, der Leser. Nach etwa zehnmonatiger Erfassung der Ersatzteilsituation und Kalkulation der Restaurierungskosten freut sich der Autor mitteilen zu dürfen, daß der erste Fahrbericht für Heft 3/2004 vorgesehen ist.

Euer Pille





ABKÜRZUNGSFIMMEL?

Die Entwicklung der Typenbezeichnungen bei Daimler-, Benz- und Mercedes-Benz Personenkraftwagen

1886 bis 1906

Die ältesten von Verbrennungsmotoren angetriebenen Fahrzeuge entsprachen in der Bauart ihres Fahrgestells den damals üblichen Kutschen und ähnlichen Fuhrwerken. So stammen die Typenbezeichnungen bis zur Mitte der 20er Jahre aus der Fachsprache der Fuhrwerkhersteller. Beispiele dieser Zeit: Benz Landulet, Mercedes Simplex Tonneau. Der Markenname Mercedes für die Wagen der Daimler-Motoren-Gesellschaft wird 1902 gesetzlich geschützt und allgemein eingeführt.

1906 bis 1926

Diese Fuhrwerkbezeichnungen bekommen ab 1906 eine Ergänzung dadurch, daß ein geändertes Kfz-Steuergesetz in Kraft tritt. Eine komplizierte Rechnung von Zylinderzahl, Zylinderbohrung und Kolbenhub ergibt eine Steuerzahl, die zusammen mit der Höchstleistung des Motors nunmehr zur Typenbezeichnung gehört.

Beispiel: Benz-Doppelphaeton 6/10 (6 = Steuereinstufung, 10 = Höchst PS-Leistung).

Nach der Bildung der Interessengemeinschaft Daimler-Benz im Jahre 1924 (eine Vorstufe der Fusion in 1926) wird zwar das Modellprogramm auf vier Hauptbaureihen reduziert, aber das Variantenangebot war breit gefächert. So weist das Baujahr 1936 15 einzelne Baureihen (Wagentypen) und entsprechend viele Karosserie-Varianten auf. Nach der Fusion, 1926, führte man eine numerische werksinterne Typenbezeichnung ein. Dabei wurden die Baureihen mit einer Kombination von Buchstaben und Ziffern benannt. Der Buchstabe »W« steht für »Wagen« W 01 oder W 08 etc. Ähnlich gibt es seit dieser Zeit Motorenbezeichnungen mit den Buchstaben M (= Motor) oder OM (= Ölmotor, d.h. Dieselmotor). Diese Art der Bezeichnung (Kombination von Buchstabe und Ziffer) wurde mit der Zeit zur Grundlage der Typenbezeichnung.

1926 bis 1936: Anfang der Verwendung von Buchstaben

Seit der Fusion (1926) heißt die Produktmarke »Mercedes-Benz«. Die beiden wichtigsten Baureihen benannte man nach ihren Herstellungsorten »Stuttgart« und »Mannheim«. Der Hubraum wurde in 10%-Werten angedeutet, dazu kam bis 1933 (Kfz-Steuer abgeschafft) noch die Steuer-PS-Zahl und die tatsächliche PS-Zahl. So kommt es zu typischen Bezeichnungen wie: »Mercedes-Benz Typ 260 Stuttgart 10/50 PS Roadster«. Als Oberklasse-Fahrzeug kam 1928 noch die Baureihe »Nürburg« hinzu (der erste Mercedes mit 8-Zylinder-Motor).

Neben diesen drei Großbaureihen wurden nach wie vor hochwertige Kompressor-Fahrzeuge gebaut, allerdings in kleineren Stückzahlen. Deren besondere Stellung kam nun auch in der Typenbezeichnung mittels Buchstaben zum Ausdruck. Man unterschied einerseits mit Kompressor-Motoren ausgestattete Limousinen, Tourenwagen und Cabriolets mit Hubraumangabe und Buchstabe. Zum Beispiel: Mercedes-Benz 630 K (= Kompressor).

Diesen gegenüber standen die reinen Sportfahrzeuge, deren Entwicklung im Typ SSKL (= Super Sport Kurz Leicht) gipfelte, der nur für Rennzwecke gebaut wurde. Er ist der Höhepunkt der Reihe S (= Sport), SS (= Super Sport) und SSK (= Super Sport Kurz, d.h. verkürzter Radstand). Hier wurde auf Hubraumangabe verzichtet.

Verwendung weiterer Buchstaben

Man fing nun auch an die Stellung von anderen Sonderfahrzeugen mit einem Buchstaben anzudeuten. Beispiele: G (= Geländewagen) oder L (= Lieferwagen). Als in den 30er Jahren Daimler-Benz, wie viele andere Firmen auch, im Gegensatz zu der üblichen Frontanordnung kompakte Fahrzeuge mit Heckmotoren erprobte und baute, gab es 1934 – 1936 die Typen 130 und 150. Ähnliche Erprobungen wurden auch beim größeren Typ

170 unternommen zur Zeit der Umrüstung dieses Wagens von 6- auf 4-Zylinder-Motoren. So kommt es zum Typ 170 H (= Heckmotor). Aber da die Frontanordnung sich letztendlich besser bewährte, wollte man dieses hervorheben und gab diesem Typ nunmehr die Kennzeichnung 170 V (= Vorne). Der 170 V entwickelte sich in 3 Jahren (1936 – 1939) zum meistverkauften Vorkriegsmodell und wurde in vielen Varianten gebaut.

1936 bis 1945: Hubraumangabe wird zum Hauptmerkmal

Der Typ 170 löste die frühere Baureihe Stuttgart ab und auf ähnliche Weise wurden die Bezeichnungen Mannheim und Nürburg durch numerische Bezeichnungen ersetzt. Die Hubraumangabe (in 10 v. H.-Werte, so wie heute noch immer) wurde zum Hauptmerkmal des Typs und hinzukommende Buchstaben standen für Sonderausführung, wovon es viele gab. Wichtigstes Beispiel: Typ 260 D (= Dieselmotor). Die damalige Programmfülle und die Schwierigkeit, sie zu durchschauen wird deutlich, wenn man sich klarmacht, daß zwischen 1926 und 1943 insgesamt 24 Groß-Serien (Stückzahl über 100) gebaut wurden. Davon 6 Baureihen mit normalem oder verlängertem Radstand sowie weitere 7 Kleinbaureihen (25 – 100 Stück) und viele Prototypen.

1945 bis 1965: Nachkriegsentwicklung – Sonderausstattungen – Einspritzmotoren

Die Personenwagenproduktion nach dem Krieg wurde aufgebaut auf der Grundlage des erfolgreichsten Vorkriegstyps 170 V (= W 136). Die Beliebtheit des Dieselmotors wuchs so stark, daß beim Nachfolgemodell Typ 180 (= W 120) erstmals mehr Diesel- als Benzinfahrzeuge einer Baureihe gefertigt wurden. Die frühere Typenbezeichnung mit Hubraumangabe und Buchstabe(n) wurde beibehalten. Ab 1949 trat zum Modellprogramm der Typ 170 S hinzu, in diesem Fall allerdings nicht als Sportwagen, sondern wegen seiner verbesserten Ausstattung und des erhöhten Fahrkomforts als Spezial- oder



Sonderklasse-Fahrzeug (in Anlehnung an die Bezeichnung Spezial und Normal des Typs 200 zwischen 1926 und 1936).

Mit der Einführung des Typs 300 S 1951 bekommt die Baureihe der Oberklasse-Fahrzeuge eine gewisse Selbständigkeit, die mit der Zeit zu der Bezeichnung »S-Klasse« führt. Einige Jahre später (1954) wurde der Serienbau von Sportfahrzeugen wieder aufgenommen. So hat der Buchstabe »S« im Laufe der Zeit zwei ganz verschiedene Bedeutungen bekommen: zum einen S = Sonderausstattung oder Sonderklasse, zum anderen S = Sport. Allerdings wurden und werden diese Sportfahrzeuge alle in Leichtbauweise gefertigt und erhielten (wie auch in der heutigen Sportbaureihe) immer den zweiten Buchstaben L = Leichtbauweise.

Die 50er Jahre brachten nicht nur die Einführung der selbsttragenden Karosserie in Ganzstahlbauweise (ab 1953 mit dem Typ 180), sondern auch einen neuen Buchstaben: E = Einspritzmotor. Diese Einspritztechnik wurde zwar zuerst in der Sportbaureihe der SL-Wagen (ab 1954) eingesetzt, aber nicht in der Typenbezeichnung zum Ausdruck gebracht. Dies geschah erstmals bei dem Einbau von Einspritzmotoren in Fahrzeuge der S-Klasse (Typ 220 SE ab 1958).

1965 bis 1987: S-Klasse mit verlängertem Radstand, T-Reihe, Coupé-Reihe.

1965 gibt es gleich zwei Neuheiten. Die sogenannte S-Klasse bekommt endgültig eine Identität als Baureihe für sich und wird mit normalen und verlängertem Radstand angeboten.

Dieses letzte bringt den Buchstaben L = Lang mit sich mit und führt, ähnlich wie beim »S«, zu einer doppelten Bedeutung für das »L«, einmal (bei der S-Klasse) L = Lang, andermal (bei der Sportbaureihe) L = Leicht.

Außerdem wird 1965 eine neue Mehrzweck Pkw-Baureihe eingeführt, zuerst unter der Bezeichnung Universal. Mit der Zeit fand dieses Modell immer mehr Anklang und bekam 1977 dementsprechend eine eigene Bezeichnung, die T-Reihe (T = Touristik und Transport).

Damit der Überblick der Typen vollständig wird, müssen abschließend die Coupés ins Licht gerückt werden. Mit der Einführung der Coupé-Modelle auch für die Mittelklasse (1969), so wie sie bereits längere Zeit innerhalb der S-Klasse gebaut wurden, entschloß man, deren Stellung in der Typenbezeichnung hervorzuheben. So trat der Buchstabe »C« = Coupé zum Mercedes-Alphabet hinzu.

Die wichtigsten Buchstaben

Rückblickend kann gesagt werden, daß werksintern noch sehr viel mehr Buchstaben kürzere oder längere Zeit Verwendung fanden. Nur einige haben innerhalb der Typenentwicklung des Mercedes-Benz Personenkraftwagens allgemeinen Eingang gefunden. Dazu gehören zwei Buchstaben, die es nicht mehr gibt: das V = Vorne und das K = Kompressor (wenn alleinstehend) oder K = Kurz (in der Vorkriegssportbaureihe). Abschließend sind hier die wichtigsten Buchstaben der Typenbezeichnung aufgelistet.

Mit einzelner Bedeutung:

C = Coupé
D = Dieselmotor
E = Einspritzmotor
G = Geländewagen
T = T-Baureihe (Touristik und Transport)

Mit doppelter Bedeutung:

L = Lang (d.h. mit verlängertem Radstand, serienmäßig nur in der S-Klasse lieferbar.
L = Leichtbauweise (nur in den Sportbaureihen)
S = Sport (nur bei 2-türigen Sportfahrzeugen)
S = Sonderausstattung (später Sonderklasse mit ausschließlich 4-türigen Limousinen).

Die Cabriolets

Daimler-Benz hat auch viele sogenannte Cabriolet-Modelle gebaut. Dies waren Fahrzeuge mit versenkbarem und später auch gefüterttem Stoffverdeck ohne Festdachersatzmöglichkeit wie beim sogenannten Roadster mit »Hardtop«. Es gab mehrere Bauarten, die jeweils mit einem großen Buchstaben angeordnet wurden. Dieser Buchstabe weist nicht auf den Typ hin, sondern auf die jeweilige Cabriolet-Bauart. Die folgenden Bezeichnungen sind verwendet worden:

Mercedes-Benz Cabriolets

Cabriolet			
A	2 – 3	Sitzplätze	2 Seitenfenster
(B = alle Zweitürig)			
B	4	Sitzplätze	4 Seitenfenster
C	4	Sitzplätze	2 Seitenfenster
D	4 – 5	Sitzplätze	4 Seitenfenster
(E = alle Viertürig)			
E	4 – 5	Sitzplätze	6 Seitenfenster
F	6 – 7	Sitzplätze	6 Seitenfenster

Um das Verständnis der frühesten Typen zu ergänzen, sind nachfolgend die wichtigsten Karosserie-Bauarbeiten aus der Anfangszeit des Automobils aufgelistet und beschrieben.

PAUL WURM GMBH

Geregelte Abgasreinigung

Paul Wurm GmbH - Am Wildbädle 4 - D- 70 329 Stuttgart

Herrn
Siegfried Siegl
Ebersdorf 59

A-3200 Ober Grafendorf

Am Wildbädle 4
D- 70 329 Stuttgart (Hedelfingen)
Telefon (0711) 42 00 71
Telefax (0711) 42 00 73

Hedelfinger Bank eG
(BLZ 600 698 92) Konto-Nr. 30 721 008

Tag 24.8.93

Geregelte Katalysatornachrüstung
Oldtimer

Sehr geehrter Herr Siegl,

vielen Dank für Ihre Anfrage und Ihr Interesse an der geregelten Katalysatornachrüstung.

In der Anlage übersenden wir Ihnen einige Unterlagen und eine Übersicht der von uns lieferbaren TÜV-geprüften Nachrüstsätze.

In einem Gespräch mit Herrn Dipl.-Ing. Lukaschek, vom Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr (Telefon 222-71162-0) wurde deutlich, daß am liebsten der KAT-lose Altbestand möglichst bald aus dem Verkehr gezogen werden sollte.

Einer Nachrüstung bei Oldtimern stand er sehr reserviert gegenüber. In Ausnahmefällen sollte bei besonders gepflegten, erhaltungswürdigen Fahrzeugen eine Nachrüstung mit G-KAT nach der US-Norm erlaubt sein.

Am 20. Oktober 93 soll in Wien ein Oldtimer-Abgas-Seminar abgehalten werden. Ich empfehle Ihnen, unter Kontaktaufnahme mit Herrn Lukaschek, eine Teilnahme am Seminar.

Eine erfolgreiche Nachrüstung bei Oldtimern kann nur gelingen, wenn die bestehenden Gutachten aus Deutschland anerkannt werden. Dies ist augenblicklich leider nicht der Fall. Da wir sehr viel Geld in die Abgasprüfung investiert haben, können wir z. Z. leider keine Inserate schalten.

Mit freundlichen Grüßen



Geschäftsführer: Paul F. Wurm
Registergericht Stuttgart, HRB 10 010
USt. Id. Nr.: DE 147 823 125



Karosserieform im Automobilbau unter besonderer Berücksichtigung der Anfangszeit

Vis-à-vis:

Fahrzeug in Kutschenform mit vier Sitzen, von denen jeweils zwei Sitze oder eine Sitzbank mit zwei Sitzplätzen gegenüberliegend angeordnet sind. Die beiden vorderen, gegen die Fahrtrichtung angebrachten Sitze konnten auch abnehmbar oder als Kindersitze, Notsitze, usw. ausgeführt sein. War das Fahrzeug mit einem abnehmbaren Verdeck ausgerüstet, dann erhielt der Wagen die Bezeichnung Vis-à-vis Phaeton.

Dos-à-dos:

Fahrzeuge ähnlich dem Vis-à-vis, jedoch mit anderer Sitzverteilung, wobei die Fahrgäste mit dem Rücken zueinander auf zwei Sitzreihen oder Bänken saßen. Mit einem abnehmbaren Verdeck ausgerüstet, wurde das Fahrzeug Dos-à-dos Phaeton genannt.

Viktoria:

Offener Motorwagen in Kutschenform, vier bis sechssitziges Fahrzeug mit sogenanntem Kutschbock und dahinter angeordnetem Fahrgastteil mit zwei gegenüber liegenden Sitzreihen. Bei dem viersitzigen Fahrzeug sind nur zwei in Fahrtrichtung angeordnete Sitzreihen vorhanden. Die Sitzreihen konnten auch durch ein abnehmbares Verdeck geschützt werden. Bei der sechssitzigen Ausführung wurde nur der hintere viersitzige Fahrgastteil durch das Verdeck geschützt. Bezeichnung des Fahrzeuges mit Verdeck: Viktoria Phaeton.

Wagonette:

Leichtes, viersitziges Fahrzeug, im Aufbau ähnlich dem Phaeton, jedoch mit geringeren Abmessungen und entsprechend geringer Motorleistung. Durch die Verwendung eines abnehmbaren Schutzverdeckes entstand der leichte Motorwagen mit der Bezeichnung Phaeton Wagonette.

Spider:

Leichtes, zweisitziges Fahrzeug mit abnehmbarem Verdeck und im Aufbau ähnlich dem Phaeton. Der Spider-Fahrzeugtyp wurde als schneller Jagdwagen, wahlweise mit zwei Notsitzen in Fahrtrichtung hinter der Sitzbank, und als Rennwagen verwendet.

Duc:

Kleines, meist zweisitziges Fahrzeug, ähnlich dem Spider, jedoch ohne Verdeckaufbau. Durch die Verwendung von zwei zusätzlichen Sitzen in Fahrtrichtung erhielt das Fahrzeug den Charakter einer Wagonette.

Tonneau:

Fahrzeug mit kastenförmigen hinteren Aufbau, offen. Zwei quer- oder längs angeordnete Sitzreihen für 2, 4 oder 6 Personen. Einstieg durch eine Tür in der Rückfront, bei mehrsitzigen Fahrzeugen manchmal auch zusätzlich eine Seitentür. Das mit einem abnehmbaren oder zurückfaltbaren Verdeck ausgerüstete Fahrzeug erhielt die Bezeichnung: Tonneau Phaeton. Bei fest eingebautem Verdeck erhielt das Fahrzeug nur seitlich eingebaute Türen.

Break:

Fahrzeug mit kastenförmigem Aufbau ähnlich Tonneau und seitlich angeordneten Sitzbänken für Personalbeförderung. Anzahl der Sitzmöglichkeiten auf maximal 6 beschränkt. Offenes Fahrzeug, wahlweise mit fest angebautem Sonnendach oder zusammenlegbarem Verdeck. Weniger gebräuchliche Bezeichnung für letztere Fahrzeugausführung: Break Phaeton.

Gesellschaftswagen oder Omnibus:

Fahrzeug ähnlich Break, jedoch mit verlängertem Aufbau. Sitzgelegenheiten für mehr als 6 Personen. In der Anfangszeit offenes Fahrzeug mit Sonnendach, später auch mit zurückklappbarem Verdeck, aber offenen Seiten. Bei gestaffelter Sitzanordnung, wobei die hinteren Sitzreihen erhöht angeordnet waren, wurde diese Fahrzeugart auch als Aussichtswagen bezeichnet. Fahrzeuge mit allseitig geschlossenem Aufbau wurden allgemein als Omnibus bezeichnet.

Char-à-Bancs oder Charaban:

Offenes Fahrzeug ähnlich Break mit Längs- oder Quersitzbänken. Ausstieg seitlich. Weniger gebräuchliche Ausführung mit fest ammontiertem Sonnendach. Auf Wunsch war der Anbau von zwei Notsitzen in Fahrtrichtung an der Hinterfront möglich.

Charette:

Charette anglaise oder Dog Car, kleines offenes Fahrzeug mit hinterem Kastenaufbau mit oder ohne Sitzbänke. Einstieg an der Rückfront. Der Charette-Fahrzeugtyp wurde auch als kleiner Lieferwagen verwendet.

Phaeton:

Zweisitziges Fahrzeug mit abnehmbarem Verdeck. Das Fahrzeug konnte hinten zusätzlich mit zwei Notsitzen ausgerüstet werden, die aber nicht durch das Verdeck geschützt wurden. Als Doppelphaeton bezeichnete man den Wagen, der eine zusätzliche geschützte Sitzreihe erhielt. Das Schutzverdeck konnte einzeln für jede Sitzreihe vorhanden sein, oder in einem Stück für beide Sitzreihen. Aus der letzteren Ausführung wurde das Doppelphaeton mit amerikanischem Verdeck abgeleitet, woraus sich dann schließlich der offene Tourenwagen entwickelte.

Limousine:

Geschlossenes Fahrzeug mit mindestens vier Sitzplätzen, das auch als Reisewagen verwendet wurde. Fahrgastraum oft für 6 Personen ausgelegt und durch eine Trennwand vom Fahrersitz abgetrennt. Die Luxus-Ausführung mit einem oft verlängertem geschlossenen Aufbau wurde als Pullman-Limousine bezeichnet und bot im Fahrgastraum Platz für mindestens 4 Fahrgäste durch fest eingebaute Einzelsitze oder Komfort-Sitzplätze.

Demi-Limousine:

Auch Halblimousine bezeichnet, da der Fahrerraum bei dieser Limousinen-Bauausführung an den Seiten nicht geschlossen war. Das feste Verdeck über dem Fahrerraum



konnte auch ganz abgenommen werden oder gegen ein zurückklappbares Verdeck ausgetauscht werden. Diese Fahrzeuge wurden in der Luxus-Ausführung auch als Stadtsedan bezeichnet.

Innenlenker:

Spätere Bezeichnung der normalen Limousine, bezogen auf den mit in den festen und geschlossenen Aufbau einbezogenen Fahrer-raum. Der Außenlenker entsprach demnach der Demi-Limousine mit offenem Fahrer-raum.

Landaulet:

Auch Landauer und Landau genannter Wagentyp mit festem und in sich abgeschlossenem Fahrgastraum mit abklappbarem Verdeck. Später ein vollkommen geschlossenes Fahrzeug mit abklappbarem hinterem oder vorderem Verdeckteil. Das Landaulet-Fahrzeug wurde in der Anfangszeit häufig als Droschke verwendet; später entwickelte sich aus diesem Fahrzeug das Cabriolet.

Landaulet-Limousine:

Limousine, mit abnehmbarem hinterem Aufbau (Hardtop), wodurch dann der Fahrgastraum durch ein zurückklappbares Verdeck geöffnet werden konnte. Die Seitenteile des Fahrgastraumes erhielten oftmals einsteckbare Fensterteile. Fahrzeuge mit fest eingebauten Fensterteilen wurden in späteren Jahren auch als Cabrio-Limousine bezeichnet.

Berline:

Weniger im deutschen Sprachgebiet gebräuchliche Bezeichnung für Limousine oder Pullman-Limousine. Die Berlin-Karosserieform kennzeichnete jedoch in jedem Fall den durch eine Trennwand abgegrenzten Fahrgastraum zum Fahrer-raum hin. Bei Verwendung eines abnehmbaren Verdeckes im hinteren Fahrgastraum erhielt das Fahrzeug die Bezeichnung Berlin Landaulet.

Sedan:

Eine der Limousine entsprechende Karosserieform, deren Bezeichnung hauptsächlich im

deutschen Sprachgebiet für ausländische Limousinen Verwendung fand. Häufig findet sich diese Benennung wieder bei der Bezeichnung der Luxus-Halblimousine, die auch als Stadt-Sedan bezeichnet wurde. Ferner wurden die Limousinen speziell als Sedan bezeichnet, deren Seitenfenster bei festem Verdeckaufbau herausgenommen werden konnten. Bei Verwendung eines Klappverdeckes am Fahrgastraum wurde die Bezeichnung Landaulet hinzugefügt.

Brougham:

Wenig gebräuchliche Bezeichnung einer Halblimousine in Anlehnung an den englischen Karosseriebau. Durch die Verwendung eines Klappverdeckes am hinteren Fahrgastraum entstand das Brougham Landaulet.

Droschke:

Allgemein ein Fahrzeug für kommerzielle Personenbeförderung, auch Taxameter genannt. In der Anfangszeit war dies ein Fahrzeug mit festem überdachtem Aufbau in Form einer Limousine oder Landaulet (-Coupé).

Cabriolet:

Fahrzeug mit ganz abklappbarem aber fest montiertem Verdeck. Bei Verwendung eines abnehmbaren Verdeckes wurde das Fahrzeug allgemein als offener Tourenwagen bezeichnet.

Coupé:

Eine verkürzte Sonderausführung der normalerweise mindestens viersitzigen Limousine oder des Landaulets. Das Coupé ist meist eine zweisitzige geschlossene Fahrzeugtype mit höchstens zwei zusätzlichen Notsitzen. Das Landaulet-Coupé hatte neben dem festen seitlichen Aufbau ein abklappbares Verdeck.

Sportwagen:

2-sitziges Fahrzeug, das auch für Rennen als Rennsportwagen zugelassen ist. Gemäß internationalem Sportreglement müssen derartige Fahrzeuge eine fest angebaute Wind

schutzscheibe und mindestens eine Einstiegtür aufweisen.

Runabout:

Offener Sportwagen mit 4 bis 6 Sitzen, der auch für Wettbewerbe zugelassen war. Bei Verwendung eines abnehmbaren oder zurückklappbaren Verdeckes erhielt dieser Fahrzeugtyp die Bezeichnung Runabout Phaeton. Die Runabout-Karosserie hatte insgesamt 2 bis 3 Türen, jedoch außer der Windschutzscheibe, gelegentlich eine zweite hinter dem Fahrersitz, keine weiteren seitlichen steck- oder fest montierten Fenster.

Torpedo:

Sonderbezeichnung für zunächst offene Sportwagen mit Spitzkühler des Runabout-Typs. Entsprechend Torpedo Phaeton mit zurückklappbarem Verdeck. Die Bezeichnung Torpedo wurde der Marineterminologie entlehnt, wie auch der grau Anstrich der Fahrzeuge auf die um 1910 marineorientierte Regierung zurückzuführen ist. Beim deutschen Militär wurde der ursprünglich englische Begriff Runabout grundsätzlich in Torpedo geändert, was gelegentlich auch zu einer mißverständlichen Doppelbezeichnung Torpedo Runabout führte. Schließlich erhielten auch die Limousinen mit Spitzkühler die Zusatzbezeichnung Torpedo, ebenfalls ausgehend von Militärlimousinen, die dann mit Torpedo-Limousine bezeichnet wurden.

Roadster:

Offenes Fahrzeug, auch für Wettbewerbe zugelassen, mit zusammenlegbarem Verdeck und einsteckbaren Seitenfenstern. Das Fahrzeug hat Sportwagen-Charakter, wird aber hauptsächlich als Alltagsfahrzeug verwendet.

Rennwagen:

In der Anfangszeit ein aus dem Phaeton abgeleitetes Fahrzeug mit 2 Sitzen und leichter Karosserie für Rennen und Wettbewerbe. Später einsitziges Fahrzeug für Rennsport, wobei die Konzeption durch Formeln festgelegt ist.

Verkaufe:

MB 220/68, 130.000 km,
Erstbesitz,
Originalzustand, SD, weiß,
innen blau,
Schaltung, garagengepflegt,
neue Reifen + Felgen
an Bestbieter

Bruckmayer
Delugstraße 6
1190 Wien
Tel.: 32 21 80

220 SE Coupé, Baujahr 65
2 Farben- Lackierung,
teilrestauriert,
alltagstauglich, ÖAMTC-
geprüft,
Leder stark gebraucht, aber
original
250 CE Automatic, Bj. 71
immer gefahren, ÖAMTC-
Pickerl
1/94, diverse Ersatzteile

Tel.: 02236/32 84 64

MB 250 SE / W108, Bj.
1967
Servo, Automatic,
beige/MB-tex rot
unfallfrei, VB 35.000,--

Axel Wolf
Tel.: 877 62 76

280 S /W 108, Bj. 72
Erstbesitz, 74.000 km
542 dunkelrot/MB-tex
cognac
Servo, Doppelscheinwerfer,
VB 45.000,--

Herr Johann Handler
Tel.: 02622/28 454



220 SE



250 CE

Verkaufe:

280 CE, Bj. 77
Erstbes., 160.000 km
Leder, SD, Automatik,
garagengepfl., 1A-Zustand
gegen Gebot

Hr. Subal
Tel.: 712 13 81 (Bettelheimer)
Auch auf Band sprechen !

Suche:

170 SD
fahrbereit (Zustand 3-4)

Johannes Holländer
Böcklinstraße 53
1020 Wien
Tel.: 218 10 28
(neu: 728 10 28)



Jellineks Tips für das Einwintern

Kraftstoffsystem:

Bei Fahrzeugen mit Benzinmotor Tank anfüllen (Gefahr von Kondenswasser).
Dieselzusätze für den Winter gegen das Paraffinieren unter -13 °C.

Reifen:

Schwere Fahrzeuge (300 SEL 6.3,...) aufbocken, falls der Winterschlaf länger als 1/2 Jahr dauern sollte.

Fahrzeuge mit Luftfederung unter der Achse aufbocken, da die Achse ansonsten an den Dämpfern bzw. Achsgummilagern hängt, sollte die Luftfederung undicht sein oder werden.

Für Fahrzeuge mit Stahlfedern genügen 4 Unterstellböcke unter die Wagenheberaufnahme bzw. die inneren Achsträger.

Lack und Interieur:

Den Innenraum gründlich reinigen und eventuell Entfeuchtungssäckchen ins Fahrzeuginnere legen. Sie entziehen dem Interieur etwaige Restfeuchtigkeit und beugen der Schimmelbildung vor.
Das Fahrzeug gründlich waschen, den Lack von festsitzenden Verunreinigungen befreien (Verbrennungsrückstände rund um den Auspuff,...), mit Hartwachs versiegeln und das Fahrzeug nach Möglichkeit abdecken.

Batterie:

Nach Möglichkeit ausbauen, ansonsten abklemmen (Stromverbraucher wie Uhr etc. laufen weiter, Batterie entlädt sich komplett).

Kühlmittel:

Die Kühlflüssigkeit sollte nicht ausgelassen werden, um das Austrocknen von Dichtungen zu verhindern.

Frostschutz nicht vergessen !

Euer Jellinek