

Das Stern - Zeichen



Clubzeitung 3/94
des
Mercedes-Benz Veteranenclub Österreich

Neues vom OTC



Der 65 Liter-Tank für den Typ 170S / 220 ist wieder da

Aufgrund starker Nachfrage hat das OTC den 65 Liter-Tank für die Typen 170 S und 220 wieder originalgetreu nachgefertigt. Der Tank ist außen lackiert und innen hohlraumkonserviert und wurde im Wasserbad mit 0,5 bar Druck auf Dichtheit geprüft.

Er kann unter den folgenden Nummern bestellt werden:

187 470 06 01	für den Typ 170 S als Limousine und Cabriolet B für den Typ 220 als Limousine und Cabriolet B
187 470 09 01	für den Typ 170 S als Cabriolet A für den Typ 220 als Cabriolet A

Die Tanks können zum Preis von 2200 DM zzgl. MwSt. über das Oldtimer-Center oder unsere Mercedes-Benz Vertriebspartner bezogen werden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen unter folgenden Nummern zu Verfügung:

Fax: 0711/17-83455

Tel.: 0711/17-83453

Wien im Oktober 1994

Endlich gibt es wieder ein neues "Sternzeichen". Für das verspätete Erscheinen möchte ich mich recht höflich entschuldigen. Gründe dafür gibt es mehrere: Zwei Vorstandsmitglieder haben ihren Rücktritt bekannt gegeben (Beiträge siehe im Blattinneren) und auch unser Chefredakteur kann sich aus studientechnischen Gründen der Sache nicht mehr voll widmen. Dadurch kommt ein "neuer", "alter" Redakteur wieder einmal in den Genuß eine Clubzeitung zusammenzustellen. Durch die tatkräftige Unterstützung des Herrn Siegl war es mir möglich ein, wie ich glaube, wieder interessantes "Sternzeichen" zu präsentieren. Ebenso ist die nächste Ausgabe nahezu druckreif. Als Erscheinungsdatum ist Anfang Dezember geplant. An dieser Stelle möchte ich noch auf die außerordentliche Generalversammlung die auf Seite 5 erwähnt wird hinweisen und würde mich freuen möglichst viele Mitglieder begrüßen zu dürfen.

Euer Schriftführer
Alexander Höchst

INHALTVERZEICHNIS:

KALENDER.....4

CLUBNEWS

Vorstandssitzung.....5

Der Präsident hat das Wort...6

Der Kassier hat das Wort.....7

MODELLPROFIL

W 114 / 115.....8

RÜCKSPIEGEL

Herbstausfahrt 1994.....12

MODELLPROFIL

Fast nur mit Sonderaufbau...14

TECHNIK

Sonderausstattungen.....21

KLEINANZEIGEN.....30

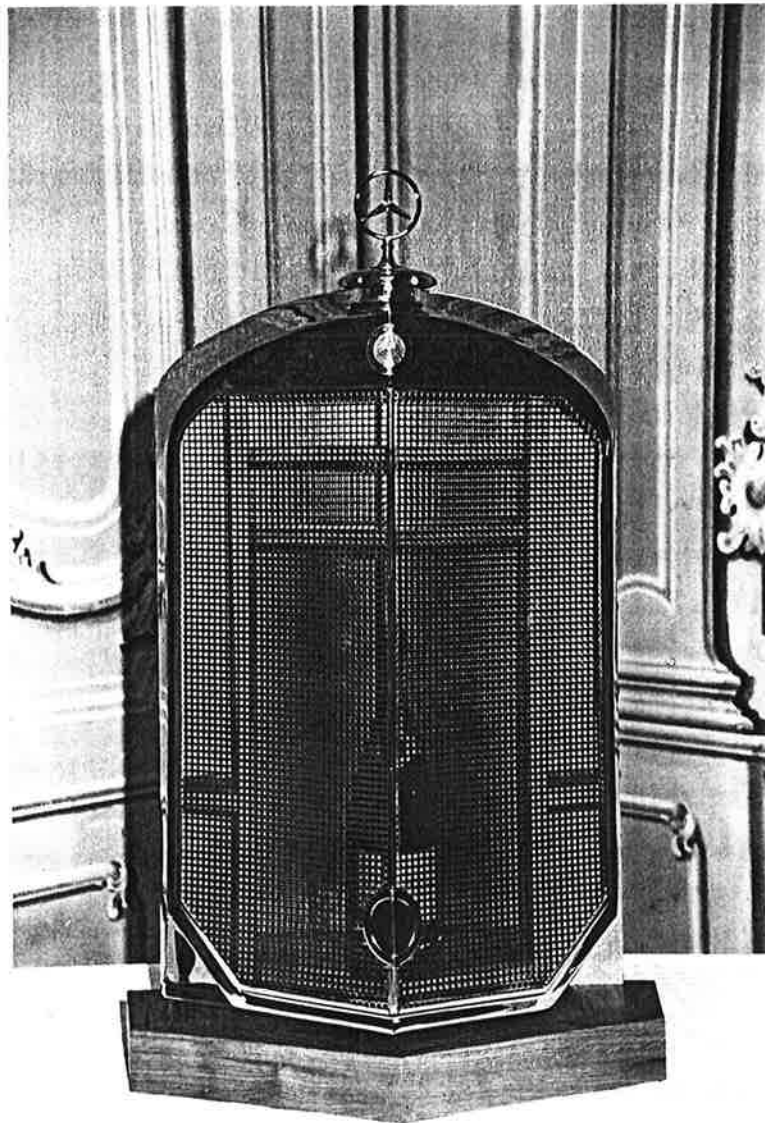
Impressum:
Das Stern-Zeichen, Clubzeitung des Mercedes-Benz Veteranenclub
Österreich
Wien 10, Favoritenstraße 123

Mitarbeiter: Hannes Dominkovits, Manfred Sommer, Manfred
Schmid, Siegfried Siegl
Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht mit der Meinung
der Redaktion übereinstimmen

Oktober: 25.10. Clubbüro (19.30 - 21.30)

November: 4.11. Clubabend (Gasthof Ulm)
15.11. Clubbüro (19.30 - 21.30)
29.11. Clubbüro (19.30 - 21.30)

Dezember: 2.12. Clubabend (Gasthof Ulm)
(Außerordentliche Generalversammlung)
13.12. Clubbüro (19.30 - 21.30)
27.12. Clubbüro (19.30 - 21.30)



Protokoll der Vorstandssitzung vom 5.10.1994

1. Anwesende Vorstandsmitglieder:

Hannes Dominkovits, Günter Kenyeri, Manfred Sommer, Manfred Schmid, Alexander Höchst

weitere anwesende Mitglieder:

Manfred Bartik, Helmuth Baier, Axel Wolf

2. Rücktritt zweier Vorstandsmitglieder:

Hr. Hannes Dominkovits (Präsident) und Hr. Manfred Sommer (Kassier) geben ihre Demission mit Ende des laufenden Geschäftsjahres (30.11.1994) bekannt. (siehe Beiträge in dieser Zeitung)

3. Außerordentliche Generalversammlung:

Auf Grund der geänderten Situation hat sich der Vorstand entschlossen eine **Außerordentliche Generalversammlung** für den Clubabend im Gasthof Ulm am **Freitag, dem 2. Dezember 1994 um 19.30 Uhr** einzuberufen, um einen neuen Vorstand zu Wählen. Um zahlreiches Erscheinen wird gebeten!

Gleichzeitig wurde auch ein neuer Vorstandsvorschlag eingebracht, der wie folgend aussieht:

Präsident: Helmuth Baier
Stellvertreter: Günter Kenyeri
Kassier: Manfred Bartik
Stellvertreter: Manfred Schmid
Schriftführer: Alexander Höchst
Stellvertreter: Axel Wolf

Für weitere Vorschläge sind wir dankbar.

4. Clubbeitrag:

Durch diverse Anschaffungen und laufende Kosten für das Clubbüro hat sich der Vorstand für eine Erhöhung des Mitgliedsbeitrages auf öS 600.- ausgesprochen.

5. Ersatzteilreferent:

Mangels Interesse wird das Ersatzteilreferendum ersatzlos gestrichen.

6. Clubinternes:

Durch die geänderten Verhältnisse ist es notwendig Telefonnummer und Vereinssitz neu festzulegen. Näheres wird noch bekanntgegeben.

Der Schriftführer

Alexander Höchst

Liebe Clubkolleginnen und -Kollegen !

Fünf Jahre ist es nun her, daß sich einige Mercedes-Liebhaber zusammenschlossen und die "Freunde älterer Mercedes" gründeten, einen Verein zur Erhaltung und Pflege klassischer Mercedes-Benz Fahrzeuge.

Anfänglich von einigen Seiten belächelt, stellte sich jedoch bald heraus, daß wir mit unserer Idee ins Schwarze getroffen hatten, der Zuspruch zu unserem Club wuchs ständig, so daß aus der ursprünglichen "/8-IG" ein stattlicher Club mit einem repräsentativen Querschnitt durch die Modellpalette der Marke Mercedes-Benz wurde.

Dieser Umstand brachte uns schließlich die Anerkennung durch Stuttgart und die Erlaubnis, den Namen "Mercedes-Benz Veteranenclub Österreich" zu führen, mit dem wir nicht nur den geschichtsträchtigen Dreizack, sondern auch große Verantwortung gegenüber dem Hause Mercedes-Benz übernommen haben.

Die Bewältigung dieser Aufgabe ist nur durch den vollen Einsatz des Vorstandes und die Mithilfe der Mitglieder möglich.

Da ich jedoch im Begriff bin, mich beruflich zu verändern, wird es mir in Zukunft nicht mehr möglich sein, meine Aufgabe als Obmann zu 100% zu erfüllen.

Ich habe mich daher entschlossen, meine Vorstandsfunktion mit 30. 11. 1994 zurückzulegen.

Diese Entscheidung fiel mir keineswegs leicht, da die Organisation unseres Clubs eine Herausforderung darstellt, der ich mich bisher gerne gestellt habe und der ich mich auch weiterhin stellen würde, doch leider ist meine Zeit bereits jetzt zu begrenzt, so daß es mir besser erscheint, anderen den Vortritt zu lassen.

Natürlich bleibe ich weiterhin Mitglied des MBVC Österreich, und werde auch, soweit es sich einrichten läßt, an dessen Veranstaltungen teilnehmen.

Abschließend möchte ich mich bei allen Mitgliedern für das mir in den letzten fünf Jahren ausgesprochene Vertrauen bedanken und auch dem Vorstand meinen Dank für die gute, langjährige Zusammenarbeit aussprechen.

In diesem Sinne verbleibe ich mit den besten Wünschen für die Zukunft



Hannes Dominkovits

DER KASSIER MELDET SICH ZU WORT

Liebe Clubkolleginnen und Clubkollegen !

Seit knapp vier Jahren bin ich Clubkassier unseres MERCEDES-BENZ VETERANENCLUB Österreich. Diese Jahre brachten zwar eine Mehrbelastung im Privatbereich, aber es hat mir immer Spaß gemacht für unseren Club und die Marke MERCEDES-BENZ aktiv tätig sein zu können.

Da sich bei mir mit Anfang 1995 beruflich sehr viel ändert, ist es mir in Zukunft nicht mehr möglich, diese Vorstandsfunktion weiterhin auszuüben. Natürlich werde ich weiterhin unserem Club als Mitglied angehören und wenn es die Zeit erlaubt an den Clubabenden und sonstigen Veranstaltungen weiterhin dabei sein.

Mit 30. November 1994 übergebe ich die Clubbücher meinem Nachfolger und hoffe, daß Ihr diesem, das gleiche Vertrauen zukommen lassen werdet, wie mir.

Abschließend möchte ich mich nochmals bei ALLEN für die gute Zusammenarbeit bedanken und verbleibe mit

STERN-GRUSS

Euer Manfred SOMMER

Unser Mechaniker !!!



Die Neue Generation - Baureihe W 114/115 (Teil 1)

Entwicklung - von der Idee zur Vorserie

Im Sommer 1961 begannen bei Mercedes-Benz die Vorarbeiten für einen Nachfolger der soeben erst vorgestellten Baureihe W110 ("kurze Flosse").

Die Vorgaben lauteten:

- Abkehr von der Einheitskarosserie (unterschiedliche Karosserien für Mittel- und Oberklasse)
- modernes Fahrwerk
- reduzierte Außenabmessungen
- bei großzügig dimensioniertem Fahrgastraum
- optimierte aktive und passive Sicherheit

Elementare Karosseriestudien unter der Leitung von Paul Bracq, und unter maßgeblicher Mitarbeit von Bruno Sacco waren im Sommer 1963 abgeschlossen.

Die neue Leitlinie lautete: ausgewogene Proportionen, flachere und breitere Kühlermaske, Absage an die Trapezlinie und neue Rechteckscheinwerfer (anfangs noch horizontal). Unübersehbar war auch die Stilverwandtschaft mit dem neuen 250 S/SE, der sich ebenfalls gerade in Entwicklung befand.

Das Basiskonzept für Fahrwerk, Lenkung und Kraftübertragung reifte unter der Leitung von Dr. Hans Scherenberg zur Jahreswende 1963/64. Zum Beispiel wurden fünf verschiedene Hinterachskonstruktionen entworfen und in umgebauten Serienwagen erprobt.

Nach diversen Gipsmodellen im Maßstab 1:10 war im Juli 1964 das mock-up im Maßstab 1:1 fertig. Dieses Modell zeigte bereits die Linienführung der Serienversion, hatte aber noch einen flacheren Dachabschluß und horizontal liegende Scheinwerfer.



Abb. 1: Gipsmodell im Maßstab 1:1, aufgenommen im Juli 1964

Ende 1964/Anfang 65 tauchten die ersten Erbkönige im Straßenversuch auf - die Presse mutmaßte über einen bevorstehenden Modellwechsel. Diese Prototypen hatten noch den fliehenden hinteren Dachabschluß und eine stark geneigte C-Säule. Die Front war mit einem horizontalen Kühllufteinlaß und mit Rundscheinwerfern verfremdet. Erst 1966 konnten Erbkönige mit der endgültigen Silhouette gesehen werden.

Im Lauf der Entwicklung wurden 26 Fahrzeuge zu Schrott verarbeitet: Crash-Tests nach USA Standard um die Schwächen der Karosserie aufzuzeigen.

Nach letzten Retuschen im Februar 1967 wurden im Sommer und Herbst die Vorserien der Neuen Generation aufgelegt. Vor allem das Spitzenmodell, der 250, wurde schon im Dezember 1967 in größeren Stückzahlen gefertigt. Die anderen Typen liefen erst im Jänner 1968 in nennenswerten Stückzahlen vom Band.

Mitte Jänner 1968 wurden die Wagen der "Neuen Generation" der Presse vorgestellt, das offizielle Erscheinen war erst im März beim Genfer Salon. Die werksseitige Bezeichnung "Neue Generation", die auch in Pressemitteilungen und Anzeigenserien verwendet wurde setzte sich jedoch nicht durch. Der Volksmund verwendete

vielmehr die inoffizielle Bezeichnung "Strich Acht" (/8). Dieses Anhängsel diente nur zur Unterscheidung von

typgleichen Vorgängermodellen und bezog sich auf das Erscheinungsjahr 1968.

Die Neue Generation - Beschreibung

Mit den Modellen der Baureihe W 114 (Sechszylinder) und W 115 (Vier- u. Fünfzylinder) hatte die Daimler-Benz AG eine radikale stilistische Wende vollzogen. Die neue Karosserie war klar und schlicht gezeichnet und wirkt zierlicher als ihr Vorgänger. Außen erinnerte die neue Karosserie an die 1965 erschienenen Modelle der S-Klasse. Eine abgesenkte Taille, große Fenster (Seitenscheiben konvex), ein flacher gewordenes Dach mit einer kräftigen C-Säule, eine seitlich durchgehende Zierleiste und eine ruhigere Heckpartie bestimmten das äußere Erscheinungsbild.

Die Außenabmessungen waren geringfügig geschrumpft, durch den längeren Radstand hingegen ergab sich ein etwa gleich großer Innenraum und ein kleinerer Kofferraum. Durch die neue Rahmen-Bodenanlage und die neue Hinterachse wuchs das Gewicht um durchschnittlich 35 Kilogramm.

Die großen Neuerungen waren allerdings unter dem Blech zu finden: Die Fahrschemel für die überarbeitete Vorderachse und die neue Hinterachse waren über Gummilager an der Karosserie mit der fest verschweißten Rahmen-Bodenanlage befestigt. Die neue "Diagonal Pendelachse" bestand aus kräftigen Diagonal-Schräglenkern die an dem bumerangförmigen hinteren Fahrschemel befestigt waren.

Legende zu Abb. 2:

- 1 Differentialgehäuse
- 2 Gleichlaufgelenk
- 3 Stoßdämpfer
- 4 Querstabilisator
- 5 Schräglenkler
- 6 bumerangförmiger Hinterachsträger
- 7 Kardanwelle
- 8 Kardanwellenzwischenlager

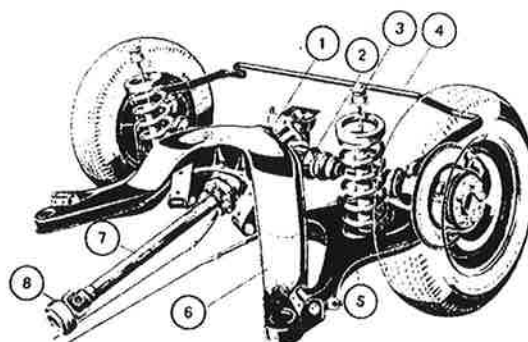


Abb. 2: Die neue Diagonal-Pendelachse

Ebenfalls erneuert wurde das Bremssystem welches jetzt mit 4 Scheibenbremsen und einem Bremskraftverstärker, sowie einer Feststellbremse mit separaten hinteren Bremsstrommeln aufwarteten konnte.

Erstmalig war das Fahrwerk von vornherein auf Radialreifen ausgelegt, welche jedoch anfangs nur gegen Aufpreis geliefert wurden. Die Dimension lautete 6.95 S 14 bzw. 175 SR 14 auf Felgen mit den Abmessungen 5 1/2 J 14.

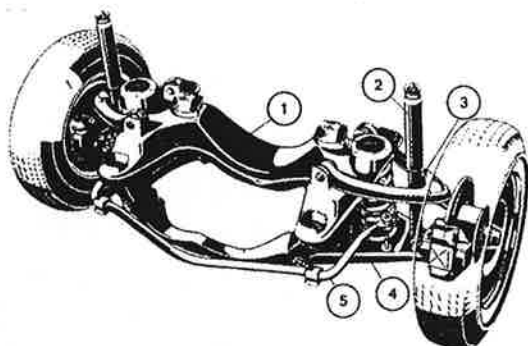


Abb. 3: Vorderachse

- 1 Vorderachsträger
- 2 Stoßdämpfer
- 3 oberer Querlenker
- 4 unterer Querlenker
- 5 Querstabilisator

Das 4-Gangschaltgetriebe wies nun eine Sperrsynchrisation auf und konnte auf Wunsch durch ein ebenfalls neues 4-Gang Automatikgetriebe oder durch ein 5-Ganggetriebe (nur für Sechszylinder) ersetzt werden.

An der Innenausstattung hingegen wurde gespart. Das Armaturenbrett war nun ganz in Kunststoff gehalten, erst für die Modelle 250 aufwärts gab es ab Herbst 69 Holzverkleidungen. Bodenbelag und Getriebetunnel-, sowie Innenschwellerabdeckungen bestanden aus unterschäumten Gummimatten. Die Sitze waren wie gewohnt in der Kombination Stoff mit Seitenteilen aus Kunstleder gehalten. Weiters wartete der Innenraum mit offenen Kartentaschen in den Vordertüren, erstmals Mittelkonsole, Mittelarmlehne hinten sowie Haltegriffen am Dachrahmen auf. Auch die Instrumente und Schalter waren erneuert worden: ein Kombischalter an der Lenksäule für Blinker, Fernlicht, Lichthupe und Scheibenwischer; sowie zwei große Rundinstrumente (Tachometer und Kombiinstrument) und eine kleine, runde Zeituhr brachten dem Fahrer die wichtigsten Informationen nahe.

Anfangs wurden 7 Serien-, 12 Sonder- sowie 11 Metallclacke angeboten, welche mit 5 Stoff-, 11 Kunstleder- (MB Tex) und 11 Polsterledervarianten kombiniert werden konnten. Umfangreicher denn je war die

Liste der Sonderausstattungen: von der Anhängervorrichtung, über Auto-telefonanlage, Fensterheber, Heckscheibenheizung, Niveauregulierung, Sitzbank, Wärmedämmglas bis zur Zentralverriegelung war fast alles lieferbar.

Legende zu Abb. 4: Kombiinstrument, Tachometer und Zeituhr

- 1 Kühlwassertemperaturanzeige
- 2 Kraftstoffstandanzeige
- 3 Öldruckmesser
- 4 Blinkerkontrollleuchte links
- 5 Fernlichtkontrollleuchte
- 6 Blinkerkontrollleuchte rechts
- 7 gelb-schwarze Markierung (Bereich 50-60 km/h)
- 8 Gesamtkilometerzähler
- 9 Bremsenkontrollleuchte
- 10 Kraftstoffreservewarnleuchte
- 11 Ladestromkontrollleuchte
- 12 Regulierknopf f. Instrumentenbeleuchtung
- 13 Wählhebelstellungsanzeige (Sonderwunsch autom. MIB-Getriebe)
- 14 Rückstellknopf f. Tageskilometerzähler
- 15 Tageskilometerzähler

Fortsetzung folgt

RL

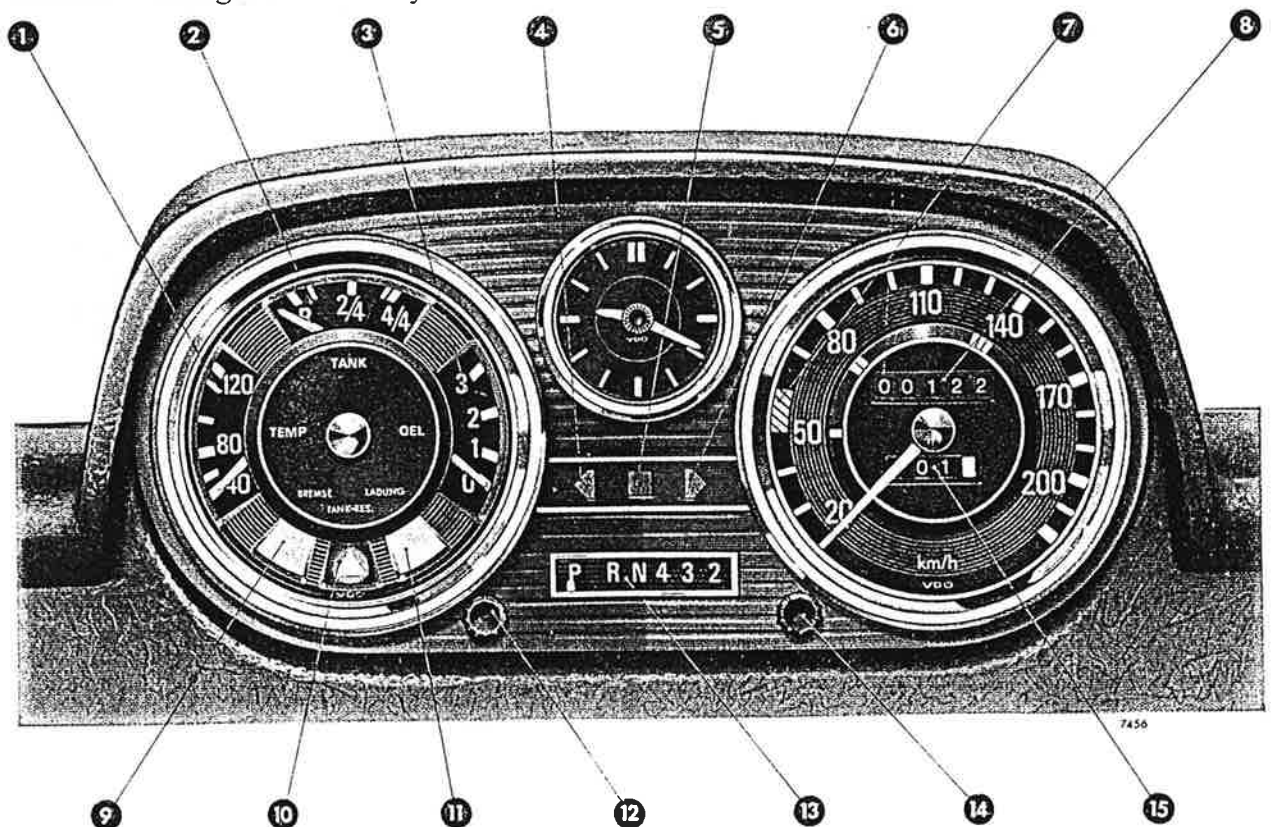


Abb. 4: Kombiinstrument, Tachometer und Zeituhr

Schweizer Mercedes-Benz 107 Club



R.Meyrat-Neukom
Laubholzstr. 103
8703 Erlenbach
Tel. 01/915 00 61

Einladung zur Hauptversammlung des Schweizerischen Mercedes-Benz-107-Clubs am 11. November 1994

Liebe Clubmitglieder

Wie bereits in unseren Clubnachrichten vorangekündigt, findet am 11. November unsere diesjährige Hauptversammlung statt, zu der wir Sie hiermit freundlich einladen möchten.

Wir treffen uns

**um 19.00 Uhr
im Hotel Ochsen, Lenzburg**

Traktanden:

- | | |
|---|---|
| 1. Abnahme des Protokolls der Jahresversammlung vom 12. November 1993 | Präsident ad interim
(Peter Kremmel) |
| 2. Abnahme der Jahresrechnung per 31.10.94 | Kassier
(Paul Stalder) |
| 3. Bericht der Revisoren | Revisoren
(Mary Meier
Roger Mosimann) |
| 4. Decharge-Erteilung des Vorstandes | Präsident ad interim
(Peter Kremmel) |
| 5. Bericht über die Aktivitäten im vergangenen Jahr, Jahresrückblick | Präsident ad interim.
(Peter Kremmel) |
| 6. Vorschau und Termine 1995 | Präsident ad interim
(Peter Kremmel) |
| 7. Wahl des Vorstandes | Präsident ad interim
(Peter Kremmel) |
| 8. Verschiedenes | |

Wie üblich wird im Anschluss an die Sitzung ein gemeinsames Nachtessen serviert.

Um uns die Planung zu erleichtern, bitten wir Sie, den untenstehenden Talon ausgefüllt bis spätestens **31. Oktober** zu retournieren. Ihre Anmeldung gilt als verbindlich.

Ihr zahlreiches Erscheinen würde uns sehr freuen!



Ruth Meyrat

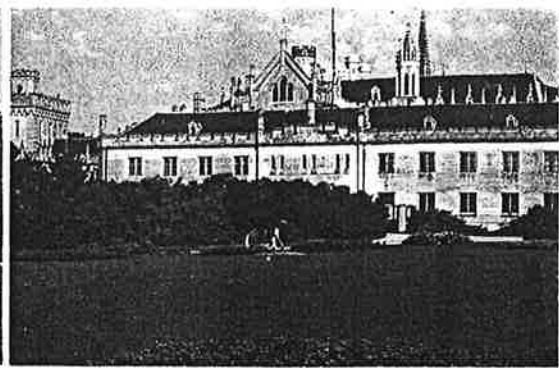
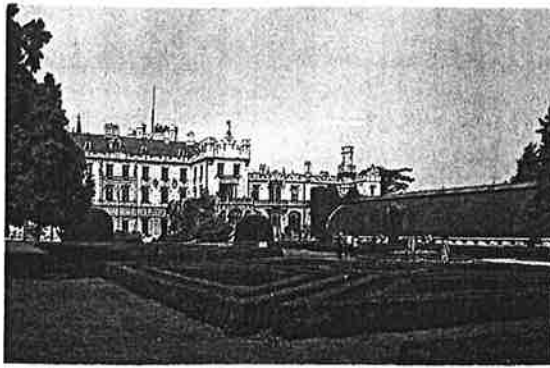
Herbstausfahrt am 11.9.1994

Unsere heurige Herbstausfahrt führte uns wie angekündigt zu den Traumschlössern Mährens. Treffpunkt war am Sonntag dem 11.9.1994 um acht Uhr vor unserem Clublokal in der Wagramerstraße 67. Pünktlich um halb neun setzten sich acht Mercedes - Oldies Richtung Grenzübergang Drasenhofen in Bewegung, wo wir im Duty Free Shop für diverse Einkäufe und Geldwechsel erste Station machten. Nach der Grenze besuchten wir das Schloß in Mikulov (Nikolsburg), wo wir das größte europäische Weinfäß bestaunen konnten. Weil Sonntag war schauten wir uns auch die nahe gelegene alte Klosteranlage samt Stadtpfarrkirche an. Zwei liebe Kollegen unserer Gruppe paßten einstweilen auf unsere abgestellten Fahrzeuge auf. Weiter ging es dann zur Mittagsrast zum Schloß Hubertus in Valtice, wo ein bewachter Parkplatz vorhanden war. Obwohl nur 12km von Nikolsburg entfernt verfahren wir uns prompt! Im Schloßrestaurant Hubertus waren wir zwar als Gruppe angekündigt, aber es dauerte eben seine Zeit bis alle satt waren. Um 15.30 Uhr hatten wir im Tudor-Stil errichteten Schloß Lednice (Eisgrub) eine deutsche Führung mit Herrn Ing. Koller angesetzt, die zirka eine Stunde dauerte. Wer noch Lust hatte konnte sich anschließend im Palmenhaus oder in den weitläufigen Parks erholen. Eingeeunentwegte, zu denen auch ich mich zähle, erstiegen die zirka 280 Stufen zu 68m hohen maurischen Minarett, ein wirkliches Erlebnis. Verschwitzt aber zufrieden fuhren wir dann weiter über die Grenze bei Reinthal Richtung Gaweinstal-Kollnbrunn zum Urbanuskeller zur Jause, und damit zum Ausklang der zirka 200km langen Ausfahrt, bei der auch das Wetter ganz gut mitspielte.

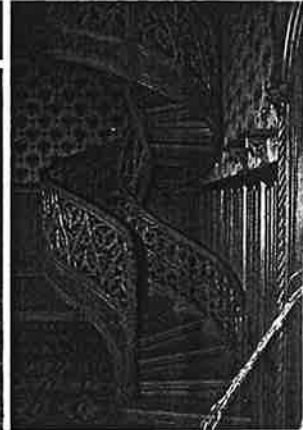
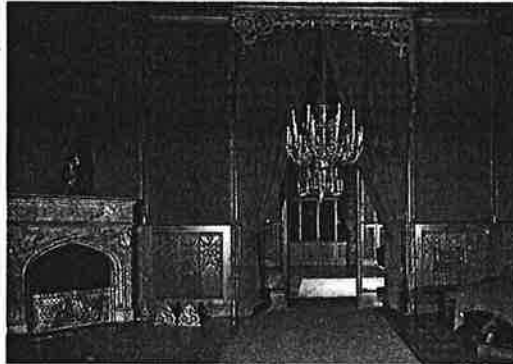
Ich hoffe es hat den 25 Teilnehmern gut gefallen, denn es war die erste Ausfahrt die ich für den Club organisieren durfte.

Mit freundlichen Grüßen

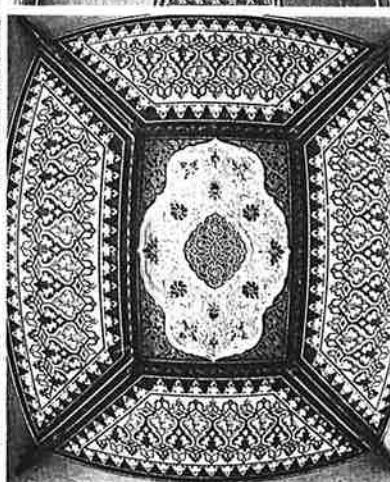
Jakob Mack



ZÁMEK LEDNICE



LEDNICE - MINARET



FAST NUR MIT SONDERAUFBAU

Kombis von Mercedes 170 und 180

Mit dem 170 V, der 1936 erschien, hatte Daimler-Benz die mittlere Einkommensklasse anvisiert. Er sollte also ein Mercedes zu volkstümlichem Preis sein. Allerdings mußte man schon mindestens 3.750 Reichsmark aufbringen, um in seinen Besitz zu kommen. Der billigste deutsche Wagen war damals der Opel Olympia für 1.750 RM, er entsprach in etwa der bürgerlichen Mittelklasse.

Der Durchschnittsverdiener träumte seinerseits eher von einer 250er DKW oder vom Volkswagen, dessen Prototypen quer durch Deutschland rollten. 1936 ging es auch mit dem Autobahnbau zügig voran; die Automobilfirmen stellen sich darauf ein und konstruierten komfortable Reisewagen. Die Motoren hatten nun "autobahnfest" zu sein. Ein ernster Konkurrent unseres kleinen Mercedes war der Adler Typ "Autobahn" mit futuristischer Stromlinienform.

Hervorgegangen ist der 170 V (V steht für "vorn", im Gegensatz zum 170 H mit Heckmotor) aus dem MB 170 der Baujahre 1931 bis 1936 und dem MB 170 in zweitüriger Ausführung mit längerem Fahrgestell. Besonders lobenswert fand man am neuen Wagen die durch "Schwebelagerung" hervorgerufene Laufruhe des Vierzylinder-Motors, die dem Vorgänger mit sechs Zylindern gleichkam. Der Hubraum betrug 1.697 cm³, die Leistung 38 PS; die Spitzengeschwindigkeit war mit 108 km/h angegeben. Neu waren beim 170 V auch die "Vollschwingachsen", vorn mit Querblattfedern, hinten Pendelachse mit Schraubenfedern. Der 3. und 4. Gang waren synchronisiert (4. Gang statt dem damals üblichen Schnellgang). Vor dem Krieg gab es zahlreiche Ausführungen und Modellvarianten, die danach nie wieder erschienen: Die wunderschönen A- (=Zweisitzer) und B- (=Viersitzer) Cabrios zählen ebenso wie die Cabrio-Limousine zu den kostbaren Raritäten. Die sehr seltene zweitürige Limousine war damals das preisgünstigste Einstiegermodell der ganzen Baureihe (3.750 RM, viertürig 3.850 RM). Die offenen Tourenwagen mit Steckfenstern wurden zwei- und viertürig geliefert.

Und außerdem gab es noch Kombiversionen in verschiedenen Ausführungen, die im privaten Handel, bei Industriebetrieben, häufig auch bei der Reichspost, Reichsbahn, bei Dienststellen des Staates und der Partei, schließlich auch bei Propagandaabteilungen Verwendung fanden. Diese Sonderversionen wurden freilich nicht im Werk karosiert, sondern von einschlägigen Firmen auf besonderen Kundenwunsch gefertigt.

Bei der Deutschen Wehrmacht und bei einigen Polizeieinheiten lief der 170 V als Kübelwagen; da er sich für den militärischen Dienst indessen nicht sonderlich gut eignete, lief die Produktion 1942 aus. Bis dahin waren immerhin knapp 75.000 Einheiten aller 170-Typen vom Band gelaufen.

Als im Mai 1946 die Produktion des 170 V wieder aufgenommen wurde (der erste Motor wurde schon im Februar produziert), gab es ihn zunächst nur als äußerst spartanischen Pritschen- oder Kastenwagen, der als Polizeistreifen- und Krankenwagen Verwendung fand. Die Not der Zeit diktierte den ärmlichen Habitus des Autos: Das Fahrerhaus einschließlich Türen und Kastenaufbau war aus Preßspanplatten gefertigt. Statt mit Kurbelfenstern waren die Wagen mit billigen Schiebefenstern ausgerüstet. Trittbretter, Radkappen, der rechte Scheibenwischer und andere Details wurden eingespart. Die ersten Exemplare hatten noch die kleinen Einheitsscheinwerfer der Wehrmacht, wie sie zum Beispiel auch beim VW-Kübel und Käfer, bei verschiedenen Lkws wie Ford 3000 S und Mercedes 4500 verwendet wurden. Auf Chromattribute mußte man natürlich verzichten; und so waren Stoßstangen, Scheinwerfergehäuse, die Kühlermaske etc. schwarz lackiert. Ab 1948 gab es wieder einen Stahlblechaufbau ab 1951 wurden Fahrerhaus und Kasten zu einer formschönen Einheit zusammengefaßt. Die Wagen sahen nun auch freundlicher aus durch Verchromung und Trittbretter. Im übrigen war es damals durchaus zweckmäßig und deshalb üblich, den Fond einer Vorkriegslimousine abzuschneiden und eine Pritsche oder einen Kasten aufzubauen, denn eine Transportkrise allergrößten Ausmaßes beherrschte die Nachkriegswirren und lähmte den deutschen Wiederaufbau: Die Schienenwege und das rollende Eisenbahnmaterial waren nahezu völlig zerstört, die Schifffahrtswege durch Hindernisse, wie gesprengte Brücken, blockiert; die Lastkähne und Hafenanlagen durch Bombenangriffe größtenteils vernichtet. Da während des Krieges zudem fast alle verfügbaren Lastwagen an den Fronten verschlissen worden waren, auch die Treibstoff- und Ersatzteilversorgung völlig unzureichend war, fehlte es außerdem im gesamten Straßenverkehr an geeigneten Transportmöglichkeiten.

Außerdem waren die Verkehrswege, insbesondere die Autobahnen, durch Bomben und Brückensprengungen infolge der Kampfhandlungen am Kriegsende zerstört. Die verheerenden Wirkungen mußten im Winter 1946/47 alle am eigenen Leib erfahren: Während im Ruhrgebiet die Kohlehalden auf immer größere Mengen anwuchsen, erfroren andernorts in Deutschland Tausende von Menschen, weil das Heizmaterial nicht dorthin gebracht werden konnte, wo es dringend benötigt wurde.

Die angespannte Transportanlage machte es also unbedingt erforderlich, vorhandene Personenwagen in Lieferwagen umzubauen, wenngleich damit meist nur in Einzelfällen geholfen werden konnte. Dabei entstanden oft die abenteuerlichsten Umbauten - ohne Rücksicht auf die Stabilität des Autos. Und auch der erste Nachkriegs-Mercedes - eben unser 170 V Lieferwagen - war mit seiner Sperrholzkarosserie ein recht wackeliges Gefährt. Allerdings: Schon im Juli 1947 wurden wieder die ersten Personenwagen in Stuttgart gebaut.

In Stichworten sollen noch die wichtigsten Verbesserungen genannt werden, die dem 170 V (Limousine, Kombi, Lieferwagen) zugute kamen: Ab Mai 1950: größerer Hubraum und mehr Leistung: 1.767 cm³/45 PS (beim Diesel 40 PS), erhöhte Kühlerleistung, bequemere Vordersitze, Lüftungsblenden an den vorderen Seitenfenstern (es entfällt deshalb die ausstellbare Windschutzscheibe), neue Instrumente, Kofferraumdeckel (für Limousine). Dieser verbesserte 170 Va (bzw. als Diesel 170 Da) wurde im Mai 1952 vom 170 Vb (170 Db) abgelöst: Er hatte eine breite Spur, Hypoid-Hinterachse, eine glatte Motorhaube mit zwei horizontalen Sicken wie beim 170 S, durchgehende Stoßstangen, verdecktes Wischergestänge.

Die Produktion dieses Modells endete im September 1953 und damit auch die Zeit aller Lieferwagen und Kombis auf Basis des 170 V: Daimler-Benz hatte vom Mai 1946 bis zum Frühjahr 1949, also von den ersten Ausführungen nach dem Krieg, 1.520 Exemplare gebaut (Preise dafür 1948/49: Pritschenwagen 7.220 DM, Kastenwagen 7.770 DM). Danach wurden lediglich Fahrgestelle des MB 170 V für den Lieferwagenaufbau an die Firmen Lueg (Bochum), Miesen (Bonn) und Binz (Lorch/Württemberg) ausgeliefert, die für Jahrzehnte mit Sonderversionen von Daimler-Benz befaßt waren. Erst ab März 1952 gab es bis zum Produktionsende des V-Modells im Herbst 1953 noch einmal einen Kastenwagen im offiziellen Verkaufsprogramm von Daimler-Benz (preis 1952/93 10.400 DM).

Die anspruchsvolle Mercedes-Kundschaft hatte sich inzwischen längst vom schlichten 170 V verabschiedet und dem größeren, komfortableren und repräsentativen 170 S den Vorzug gegeben, der ab Mai 1949 in Serie ging.

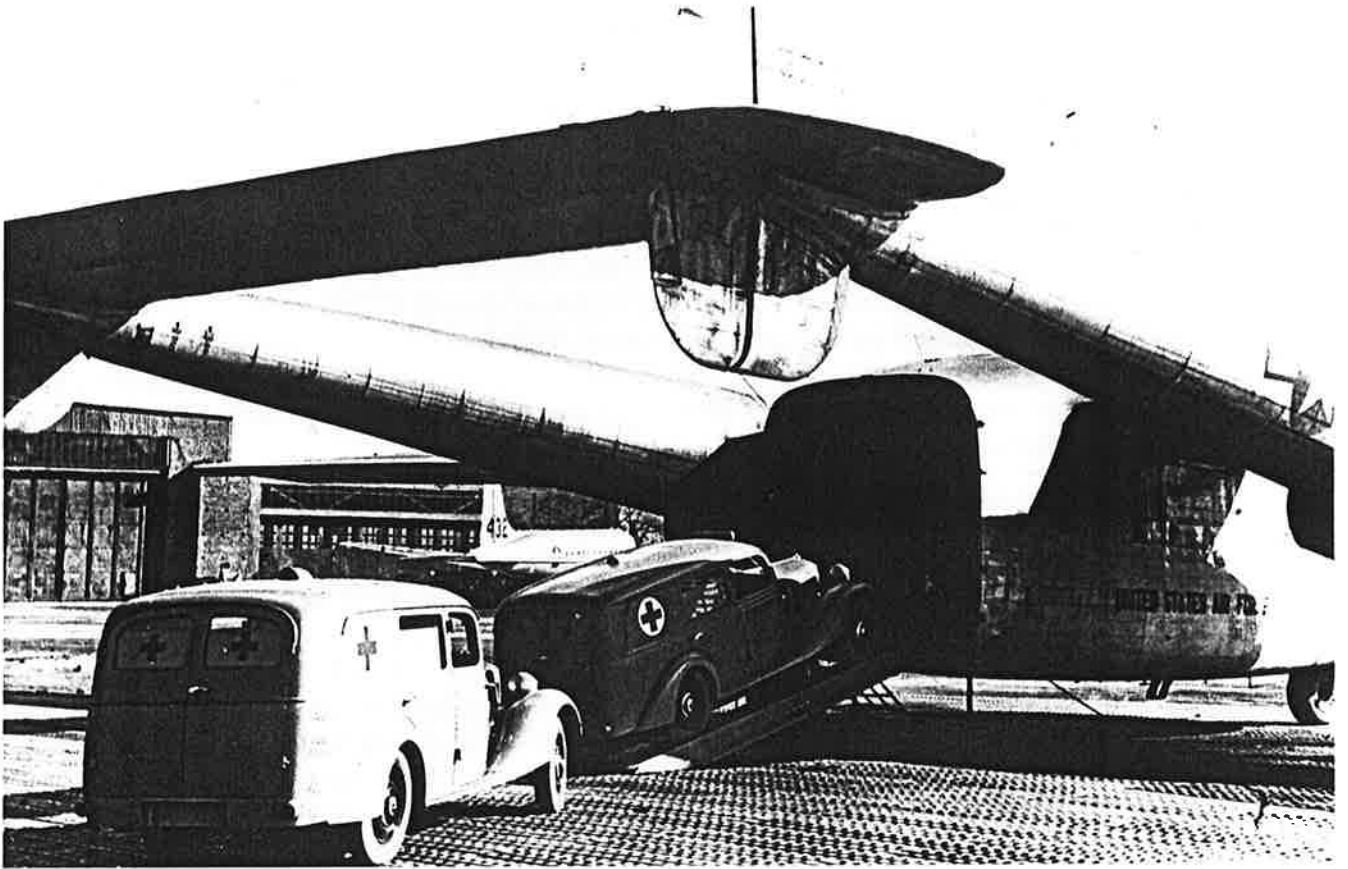
Der 170 S besaß einen X-förmigen Rahmen mit Ovalrohren. Das Fahrgestell unterschied sich wesentlich von dem des V-Modells: Vorn hatte der "S" Dreiecklenker und Schraubenfedern mit innen befestigten Teleskopstoßdämpfern - der "V" indessen noch die altentümlichen Querblattfedern. Man orientierte sich beim Neuen also an einer Konstruktion, die schon bei den legendären Mercedes-Rennwagen der Vorkriegszeit und den Nobelklassentypen 500 K, 540 K, 770 K Verwendung gefunden hatte und für die der damalige Mercedes-Chefkonstrukteur Hans Nibel zeichnet. Die hintere Pendelschwingachse wurde vom MB 170-Sechszylinder übernommen, war also ebenfalls ein traditionelles Bauelement aus den frühen dreißiger Jahren.

Neu waren nun allerdings der negative Radsturz und die schräg zum Fahrzeugrahmen eingebauten Teleskopstoßdämpfer: eine Verbesserung der Straßenlage vor allem bei Kurvenfahrt. Straßenlage, Federung und Komfort waren für damalige Verhältnisse vorbildlich: Der 170 S hatte eine weiche Federung, Stabilisator, vollsynchronisiertes Getriebe, Gummilagerungen zwischen Fahrgestell und Aufbau und lief auf 15 Zollrädern. Kurzum, man war bemüht, das Fahren auf den holprigen Straßen, sehr häufig noch mit dem alten buckligen Kopfsteinpflaster, so angenehm wie möglich zu gestalten. Der Motor mit seitengesteuerten Ventilen wurde vom 170 V übernommen, dem größeren Wagen entsprechend freilich mit vergrößertem Hubraum und erhöhter Leistung: 1.767 cm³/52 PS.

Gemessen an der Konkurrenz, dem Borgward Hansa 1500/1800, wirkte der neue Mercedes 170 S traditionell. Der Borgward war agiler, hatte schon eine moderne Pontonkarosserie und war auf Wunsch sogar mit automatischem Getriebe lieferbar. Der Mercedes hingegen überzeugte durch seine solide und gediegene Gesamtverarbeitung.

Den 170 S gab es zunächst in drei verschiedenen Versionen: Die viertürige Limousine war der gängige Typ, in geringer Stückzahl wurden die sündhaft teuren Cabrio-Ausführungen, das sportlich-elegante zweisitzige A-Cabrio und das noble viersitzige B-Cabrio gefertigt.

Eigens für die Polizei gab es den Überfall- oder Patrouillenwagen, bei dem die Rückbänke für die Mannschaft in Längsrichtung eingebaut waren. Der Ein- und Ausstieg erfolgte durch eine Tür in der Rückwand. Vorbild dafür waren der 170 V-Polizeistreifenwagen, der 1946 werksseitig gebaut wurde und die Einsatzwagen der zwanziger und dreißiger Jahre.



Kombi-, Liefer- und Kastenwagen auf der Basis des 170 S gab es im offiziellen Verkaufsprogramm der Daimler-Benz AG nicht. Auf besonderen Wunsch konnte aber ein Fahrgestell mit komplettem Vorderwagen (bis zur A-Säule) geliefert werden, das dann nach speziellen Wünschen aufgebaut wurde. So entstanden einige Fahrzeuge mit Pritschen-, Kasten- oder Kofferaufbau, hauptsächlich bei Miesen, Binz oder Lueg. Auf diesem Weg entstanden etliche Sanitätswagen, je nach Ausführung mit oder ohne Seitenverglasung hinten. Lieferwagen mit Kasten- oder Kofferaufbau gingen an Gewerbe und Handel, freilich nur in begrenzter Stückzahl, denn der VW-Bus als großer Konkurrent auf diesem Sektor war in der Anschaffung und bei den Unterhaltskosten wesentlich billiger, bot mehr Platz und zudem war seine Frontlenkerbauweise im Berufsalltag praktischer.

Einige Kommunen haben ihre Mercedes 170 V, 170 S oder 180 für spezielle Einsatzzwecke nach eigenem Gusto umgebaut, so entstanden z. B. bei einigen Straßenbahnbetrieben als Einzelstücke Schienenreinigungswagen. Zu erwähnen sind außerdem die 170 S-Kombis, die als Funkwagen bei der Polizei liefen.

Im Januar 1952 wurden am 170 S einige Veränderungen vorgenommen: Er bekam u. a. die breitere Hypoid-Hinterachse des MB 220, Lenkradschaltung, die Limousine ein vergrößertes Heckfenster und verdeckte Kofferdeckelscharniere. Dieser 170 Sb war nun auch mit Dieselmotor lieferbar. Der Diesel hatte eine Bosch-Einspritzpumpe, hängende Ventile mit Stoßstangen und Kipphebeln, 12 Volt-Anlage und 16 Zollräder. Die Motorleistung betrug 40 PS (Höchstgeschwindigkeit ca. 100 km/h).

Die Verbesserungen bei den 170-Modellen konnten nicht darüber hinwegtäuschen, daß diese Mercedes-Modelle hoffnungslos veraltet und gegenüber der Konkurrenz, ja sogar kleineren Wagen, ins Hintertreffen geraten waren. Vergleich mit dem Hansa von Borgward oder etwa nur dem Opel-Olympia oder etwa dem Ford-Taunus 12 M zeigten: In der altertümlichen Mercedes-Karosserie war der Innenraum sehr eng, der Einstieg unbequem (denn die Türen waren ja noch hintern angeschlagen), die Sicht eingeschränkt, die Armaturentafel im Stil vergangener Tage.

Die solide, aber antiquierte Rahmenbauweise hatte Opel schon rund 20 Jahre früher durch eine selbsttragende Karosserie abgelöst. Nur eine gänzliche Neukonstruktion konnte hier Abhilfe schaffen, und dies erschien im September 1953 in Gestalt des Mercedes 180, der den betagten 170 schlagartig in den Schatten stellte. Man muß sich beide einmal nebeneinander vorstellen, dann weiß man, warum.

Da aber mit dem Erscheinen des 180 der alte, relativ preisgünstige 170 V/170 D aus der Produktion genommen wurde, fehlte damit ein preisgünstiges Einstiegermodell. Als Alternative gab es daher noch eine Zeitlang (bis Februar 1955) den MB 170 S-V (170 S-D sogar bis September 1955). Genau betrachtet war dieses Modell ein Verschnitt aus der Technik des 170 V (Vorderaufhängung an zwei Querfedern, 45 PS-Motor, 16 Zollräder) und der größeren Karosserie des S-Modells. Die Ausstattung wurde vereinfacht, um den Preis zu drücken. Für die traditionelle Mercedes-Kundschaft war dies Modell ein Rückschritt, für Lieferwagen-Interessenten aber weiterhin durchaus interessant, denn in Gewerbe und Handel wird im allgemeinen auf üppige Ausstattung und technische Feinheiten wenig Rücksicht genommen, wenn die Konstruktion solide ist.

Auch der Mercedes 170 S-V war, wie schon der bessere "S" und der Nachfolger 180, von Daimler-Benz nur noch als Limousine oder Chassis mit Vorderwagen zu bekommen. Die gewünschten Kombi- und Lieferwagenaufbauten besorgten in der Regel wiederum die schon genannten Spezialfirmen.

Die Chassislieferungen der Typen 180 und 180 D wurden von Daimler-Benz in einem Rundschreiben an alle Vertretungen im April 1955 angekündigt. Mit dem Auslaufen der Produktion des 170 S-V bzw. S-D begann also die Lieferung der Fahrgestelle mit Teilkarosserie 180 AM (Auswärtsmontage). Zwei Versionen waren im Angebot: Für Pritschen- und Kastenaufbauten kam das zweitürige Chassis in Frage, für Krankenwagen und Kombis das Fahrgestell mit vier Türen. Die Fahrgestelle wurden außerdem mit Links- und Rechtslenkung ausgeliefert. Die Ausrüstung des Vorderwagens entsprach in der Regel derjenigen der Limousine. Allerdings waren die Teilkarosserie und die vorderen Kotflügel in der Regel nur grundiert. Manche Teile, wie z. B. Sitze, Rückleuchten, wurden lose in Sammelsendungen oder mit dem Fahrgestell verpackt geliefert. Die Fahrzeuge waren jedoch fertig eingefahren.

Daimler-Benz hatte selbst Versuchsaufbauten für Krankenwagen und Pritschen-Pkws bei Fremdkarosseriefirmen in Auftrag gegeben, um nach Prüfung der Probeaufbauten die Werksvertretungen mit kompletten Krankenfahrzeugen, Kombis und Kasten- und Pritschenwagen zu beliefern. Die Händlerschaft wurde im April 1955 deshalb auch aufgefordert, die benötigten Stückzahlen für Fahrgestelle und Komplettfahrzeuge zu kalkulieren. Man rechnete werksseitig mit einer Auslieferung der kompletten Fahrzeuge auf dem Chassis des Typs 180/180 D ab etwa Juni/Juli.

Für die 180/190-Baureihe wie auch für die nachfolgenden Pkw-Typen, hier basierend auf der Kombiversion Mercedes-Universal, gab es zwar wieder Sonderaufbauten für spezielle Einsatzzwecke. Bekannt sind insbesondere die Kranken- und Bestattungswagen, aber im offiziellen Verkaufsprogramm von Daimler-Benz erschien seit dem Ableben des 170 V/170 D nie wieder ein Lieferwagen auf Pkw-Basis. In Gewerbe und Handel hatte sich in den fünfziger Jahren längst die Fronlenkerbauweise durchgesetzt. Die 170 V-Kasten- und Pritschenwagen der unmittelbaren Nachkriegszeit waren ein Notbehelf und Improvisation gewesen.

Text: Hans-Georg Mayer-Stein
Fotos: Mercedes-Benz Archiv



VORANKÜNDIGUNG

Oldtimertreff und Flohmarkt
für Oldtimer- Motorräder und -Autos

am 23.10.1994 - Industriegelände Marz -
an der B 50 neben der Sporthalle Knöbl

Allen Anbietern und Ausstellern steht das Gelände kostenlos zur
Verfügung

Oldtimerbesitzer aller Club's werden eingeladen, Ihre
edlen Exemplare auszustellen

Für Speis und Trank ist gesorgt

Näheres wird noch rechtzeitig bekannt gegeben

Auskunft: Motorsport- und Oldtimerclub Austria, 7210 Mattersburg,
Brunnenpl. 5b Tel.Nr.: 02626/626 52 tagsüber oder 02626/66 787 abends

SONDERAUSSTATTUNG

Schnick – Schnack oder Fetischismus? Der eine hat's, der andere haßt's!

Die folgende Aufstellung (Quelle: MB AG) nährt Diskussionen, was man dem anderen neidig sein könnte, das er noch gar nicht hat!

Dabei ist besonders zu beachten, daß es viele KUNDENWÜNSCHE gab, die nicht unter die Bezeichnung "SA" eingeordnet wurden und daher hier nicht angeführt sind. Diese Spezialitäten sind im MB Archiv äußerst spärlich aufgelistet und daher ist eine Nachforschung über verbaute Varianten extrem mühselig.

Manche "Unbelehrbare" jagen diesen dokumentationslosen PHANTOMEN mit letzter Kraftstoffreserve nach.

PS:

Die Sympathiesanten der geheimen Untergruppe "SA-JÄGER-SEKTION" werden hoffentlich nach der folgenden Veröffentlichung keine SA-Besitzeradressen mehr von mir pressen.

Benennung		Code	200 D	220 D	200	220	230	250	250 C	250 CE	280 S	280 SE	280 SEL	280 SE Coupé	280 SE Cabriolet	280 SE 3.5 Coupé	280 SE 3.5 Cabriolet	280 SL	300 SEL 3.5	300 SEL 6.3	Kaufpreis (Listenpreis + 11% USt.) DM
Anhängervorrichtung mit festsitzendem Kugelhals, 1200 kg Anhängelast		55/0	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	327.45
Antenne	automatisch (bei Radioeinbau)	53/1	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	238.65
	automatisch (ohne Radioeinbau)	53/2	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	283.05
	mechanisch (ohne Radioeinbau)	53/4	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	49.95
Armllehne klappbar vorn	Stoff	57/0	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	133.20
	MB-Tex		●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99.90
			—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	138.75
	Leder		●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144.30
			—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	1	1	1	—	1	1	227.55
	Velours		—	—	—	—	—	—	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144.30
			—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	1	1	177.60
Stoff-Streifenkaro			—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	1	1	138.75

Benennung		Code	200 D	220 D	200	220	230	250	250 C	250 CE	280 S	280 SE	280 SEL	280 SE Coupé	280 SE Cabriolet	280 SE 3.5 Coupé	280 SE 3.5 Cabriolet	280 SL	300 SEL 3.5	300 SEL 6.3	Kaufpreis (Listenpreis + 11% USt.) DM
Aufbewahrungsbehälter für Coupédach oder Roadsterverdeck		319	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	233.10
Ausgleichgetriebe m. begrenzt. Schlupf		256	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	●	●	●	●	●	□	205.35
Außenspiegel rechts		50/2	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	18.87
Autotelefonanlage (15 Kanäle)	Becker-Telefunken	250	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	9157.50
	TeKaDe	267	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	9157.50
Batterie mit größerer Kapazität		67/3	●	□	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	●	□	27.75
Coupédach	montiert	41/6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	1387.50
	lose	41/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	1387.50
	ohne Roadsterverdeck	41/5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	471.75
	mit Fondsitze- bank (ohne Roadsterver- deck u. ohne Verdeckkasten)	41/7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	599.40
	MB Tex- Leder		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	765.90
Entstörung (für nachträglic. Radio u. Funk)		53/3	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27.75
			—	—	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	□	□	●	□	□	66.60
Fahrerlehne	orthopädisch links	40/4	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	●	●	53.28
	orthopädisch rechts	40/5	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	●	●	53.28
Fahrersitz	verstärkt links	56/1	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	○	○	○	—	○	○	15.54
	verstärkt rechts	56/2	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	○	○	○	—	○	○	15.54
Fahrersitze niedriger (ca. 30 mm)	a) Spezialsitz links	339	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	●	●	●	—	●	●	83.25
	Spezialsitz rechts	340	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	●	●	●	—	●	●	83.25
	b) Konsole tiefer, l. u. r.	275	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.10
Fanfare Zweiklang		45/2	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	●	●	133.20
Fensterheber (nicht möglich bei Sitzbank)	elektrisch 2-fach	58/3	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	416.25
	elektrisch 4-fach	58/4	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	□	□	749.25
Feuerlöscher montiert		68/2	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	66.60
Fondbeleuchtung u. Türkontakt Fondtüren		876	●	●	●	●	●	2	—	—	2	2	2	—	—	—	—	—	2	2	43.29
Gepäcknetze Fahrersitze (2 Stück)		286	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	□	□	32.19
Getriebe	MB – automatisch Lenkradschaltung	42/1	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	□	—	□	—	1443.—
	MB – automatisch Mittelschaltung	42/0	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	○	□	1443.—
	mechan. Mittelschaltung	42/4	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	□	□	□	—	□	△	—	—
	MB – 5-Gang	42/8 u. 212	—	—	—	—	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	555.—
	ZF – 5-Gang		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	1387.50
Gummimatten für Fahrer- u. Fondboden (anstelle Teppichboden)		837	○	○	○	○	○	○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haftsichelscheinwerfer		875	●	●	●	●	●	●	—	—	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	72.15

Benennung		Code	200 D	220 D	200	220	230	250	250 C	250 CE	280 S	280 SE	280 SEL	280 SE Coupé	280 SE Cabriolet	280 SE 3.5 Coupé	280 SE 3.5 Cabriolet	280 SL	300 SEL 3.5	300 SEL 6.3	Kaufpreis (Listenpreis + 11% USt.) DM	
Kopfstütze vorn links	Stoff	57/2	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	66.60	
	MB-TEX		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	●	—	—	77.70	
	Leder		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	99.90	
	Velours		—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	●	●	99.90	
	Stoff-Streifenkaro		—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	●	●	99.90
Kopfstütze vorn rechts	Stoff	57/1	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	66.60	
	MB-TEX		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	●	—	—	77.70	
	Leder		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	99.90	
	Velours		—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	●	●	99.90	
	Stoff-Streifenkaro		—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	●	●	99.90
Kopfstütze Fond links	Stoff	879	●	●	●	●	●	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	66.60	
	MB-TEX		●	●	●	●	●	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	77.70	
	Leder		●	●	●	●	●	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	●	●	99.90	
	Velours		—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	●	●	99.90
	Stoff-Streifenkaro		—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	●	●
Kopfstütze Fond rechts	Stoff	880	●	●	●	●	●	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	66.60	
	MB-TEX		●	●	●	●	●	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	77.70	
	Leder		●	●	●	●	●	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	●	●	99.90
	Velours		—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	●	●	99.90
	Stoff-Streifenkaro		—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	●	●
Kühlanlage (einschl. Lüfterkupplung)		58/0	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	●	●	1998.—	
Lackierung (gemäß Musterkarte)	Sonderlack. 1-farbig		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○	○	177.60	
	Sonderlack. 2-farbig		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	—	○	—	○	○	○	266.40	
	Metallic 1-farbig		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	●	—	—	—	—	799.20
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	882.45
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	666.—
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	566.10
	Metallic 2-farbig		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	976.80
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	960.15
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1048.95
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1132.20
Metallic-Coupédach			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	210.90		
Lautsprecher im Fond m. Überblendregler		811	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	●	●	105.45	
Leichtmetallräder (5 Stück)		64/0	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	●	●	●	—	●	—	1387.50	
(mit Gürtelreifen)			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1332.—		
Lenkrad elfenbeinfarbig		55/1	●	●	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	12.21	
Leseleuchten im Fond (2 Stück)		877	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	61.05	
Lüfterkupplung		47/0	●	●	●	●	●	●	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	149.85	

Benennung		Code	200 D	220 D	200	220	230	250	250 C	250 CE	280 S	280 SE	280 SEL	280 SE Coupé	280 SE Cabriolet	280 SE 3.5 Coupé	280 SE 3.5 Cabriolet	280 SL	300 SEL 3.5	300 SEL 6.3	Kaufpreis (Listenpreis + 11% USt.) DM
Halogen	-Fern-, Abblend- und Nebellicht (in Leuchteinheit)	61/8	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	177.60
	-Abblend- u. Fernlicht in Leuchteinheit (ohne Nebellampen)	54/1	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	●	●	●	—	●	□	199.80
	-Nebellampen rund (neben Leuchteinheit)	61/6	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	●	●	●	—	●	□	133.20
Handschuhkastenschloß		54/2	●	●	●	●	●	●	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	11.10
Heckscheibe elektr. heizbar	Verbundglas	248	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	●	—	●	●	●	233.10
	Einscheibensicherheitsglas	247	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122.10
Koffersätze mit Halteriemern und Montage / Einzelkoffer																					
Koffersatz 6-teilig	3 Kleiderkoffer 2 Wäschekoffer mittel 1 Hutkoffer	282	●	●	●	●	●	●	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	●	●	660.40
	3 Kleiderkoffer 1 Wäschekoffer mittel 1 Wäschekoffer klein 1 Hutkoffer		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	●	—	—	—	—	654.90
Koffersatz 7-teilig	3 Kleiderkoffer 2 Wäschekoffer mittel 1 Wäschekoffer klein 1 Hutkoffer	285	—	—	—	—	—	—	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	754.80
Koffersatz 5-teilig	2 Kleiderkoffer 2 Wäschekoffer mittel 1 Hutkoffer	284	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	●	—	—	538.30
Koffersatz 3-teilig	1 Kleiderkoffer 2 Wäschekoffer mittel	280	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	333.-
Koffersatz 3-teilig (bei Fond-sitzbank)	1 Kleiderkoffer 1 Wäschekoffer klein 1 Hutkoffer	281	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	291.90
Koffersatz 4-teilig	1 Kleiderkoffer 2 Wäschekoffer mittel 1 Necessairekoffer	283	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	469.53
(Im Fond bei Fond-sitzbank mit vorgeklappter Lehne)			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Einzelkoffer	Kleiderkoffer	291	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	122.10
	Wäschekoffer mittel	292	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	99.90
	Wäschekoffer klein	293	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	94.35
	Hutkoffer	294	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	64.38
	Necessairekoffer	295	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	94.35
Halteriemern aus Leder mit Befestigungsmaterial u. Montage (auch ohne Koffer erhältlich)		297	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	●	●	29.97
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—
		298	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—
Kokosmatten (naturfarben)	4-teilig	835	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	●	●	94.35
	2-teilig (vorn)		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—

Benennung		Code	200 D	220 D	200	220	230	250	250 C	250 CE	280 S	280 SE	280 SEL	280 SE Coupé	280 SE Cabriolet	280 SE 3.5 Coupé	280 SE 3.5 Cabriolet	280 SL	300 SEL 3.5	300 SEL 6.3	Kaufpreis (Listenpreis + 11% USt.) DM		
Nebelschlußleuchte		46/2	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	49.95		
Niveauregulierung		48/0	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	532.80		
Polsterung	MB-Tex		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	□	—	—	133.20		
			●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	999.—		
	Leder		—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	□	□	□	□	—	—	—	1165.50	
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	444.—	
	Velours		—	—	—	—	—	—	—	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	910.20	
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	③	③	③	—	—	—	—	—	□	□	1082.25	
Stoff-Streifenkaro			—	—	—	—	—	—	—	—	③	③	③	—	—	—	—	—	□	□	732.60		
Quarz im Fond	MB-Tex	56/5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	233.10		
	Leder		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	288.60		
Radio Becker	Europa (LMKU)	51/4	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	499.50		
			—	—	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	●	—	—	532.80		
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	477.30		
	Grand Prix (LMKU)	51/6	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	666.—		
			—	—	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	699.30		
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	643.80	
	Mexico-Olympia-Stereo mit Kassette (MU)	51/0	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1243.20	
			—	—	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1276.50	
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1221.—	
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1126.65	
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1071.15			
Radio Becker	Europa-Stereo (LMKU)	51/8	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	965.70		
			—	—	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	999.—		
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	943.50	
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	849.15	
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	793.65	
andere Radio-Fabrikate			*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*			
Reifen	Weißwand 5-fach (konventionell)	64/1	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122.10		
			—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	149.85	
			—	—	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	183.15	
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	199.80
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	233.10
	Gürtelreifen 5-fach (schwarz)	63/0	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	116.55	
			—	—	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17.76
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58.83
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Benennung	Code	200 D	220 D	200	220	230	250	250 C	250 CE	280 S	280 SE	280 SEL	280 SE Coupé	280 SE Cabriolet	280 SE 3.5 Coupé	280 SE 3.5 Cabriolet	280 SL	300 SEL 3.5	300 SEL 6.3	Kaufpreis (Listenpreis + 11% USt.) DM
Gürtelreifen 5-fach (Weißwand)	63/0 u. 64/1	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	266.40
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	—	●	—	294.15
	64/1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	299.70
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	438.45
	64/5	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	283.05
		—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	210.90
		—	—	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	88.80
		—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	●	○	○	—	○	—	105.45
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	○	116.55
Schlebedach	mechanisch 41/1	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	599.40
	elektrisch 41/0	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	●	●	804.75
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	●	—	—	—	—	926.85
Servolenkung - MB	42/2	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	516.15
		—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	○	●	●	□	□	●	□	□	566.10
Sicherheitsgurte	vorn (2 Stück) 43/1	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	77.70
	hinten (2 Stück) 43/2	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	●	●	72.15
Sitzbank	40/2	○	○	○	○	○	○	—	—	○	○	○	—	—	—	—	—	—	—	—
Sitzbank verstärkt	893	●	●	●	●	●	●	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	22.20
Sitzhöhenverstellung Fahrersitz re.	56/0	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	●	●	53.28
Skihalter	289	●	●	●	●	●	●	—	—	●	●	●	●	—	●	—	—	●	●	94.35
		—	—	—	—	—	—	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	260.85
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	●	●	—	—	160.95
Tankschloß	45/4	●	●	●	●	●	●	●	●	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	8.88
Türkontakt Fondtüren	220	●	●	●	●	●	●	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	●	●	22.20
Verbandkasten montiert	63/1	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	27.75
Verbundglas Frontscheibe	45/1	●	●	●	●	●	●	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	94.35
Front-4), Seiten- u. Heckscheibe	59/7	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	257.52
		—	—	—	—	—	—	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	147.63
		—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	164.28
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	—	—	—	●	●	170.94
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	●	—	—	—	—	158.73
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	123.21

Benennung	Code	200 D	220 D	200	220	230	250	250 C	250 CE	280 S	280 SE	280 SEL	280 SE Coup	280 SE Cabl	280 SE 3.5 Ci	280 SE 3.5 Ci	280 SL	300 SEL 3.5	300 SEL 6.3	Kaufpreis (Listenpreis + 11% USt.) DM
Wärme- dämmendes Glas	Seiten- u. Heckscheibe	59/6	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	94.35
			—	—	—	—	—	—	—	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	76.59
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	—	—	●	●	—	83.25
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	●	—	—	—	—	105.45
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	⑤	—	—	69.93
	Front-4) u. Seitenscheiben	59/4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	●	—	—	—	123.21
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	99.90
	Heckscheibe	59/3	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	●	●	29.97
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	●	—	—	—	—	35.52
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	⑤	—	—	23.31
	Heckscheibe 4) u. heizbar	249	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	—	●	—	⑤	●	●	360.75
	Front-4), Seiten- u. heizbare Heckscheibe 4)	59/4 u. 249	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	588.30
			—	—	—	—	—	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	478.41
			—	—	—	—	—	—	—	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	495.06
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	—	—	—	●	●	501.72
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	●	—	—	—	—	483.96
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	⑤	—	—	460.65
	Seiten- u. heizbare Heckscheibe 4)	59/2 u. 249	●	●	●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	425.13
			—	—	—	—	—	—	—	●	●	—	—	—	—	—	⑤	—	—	407.37
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	—	—	—	—	●	●	414.03
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	—	●	—	—	—	—	430.68
Wärmetauscher größer	49/2		—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	●	●	46.62
			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	●	—	—	—	22.20
Zentralverriegelung	46/6		●	●	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	222.—
			—	—	—	—	—	●	●	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	194.25
			—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	□	□	255.30
Zierstäbe auf Coupédach	60/0		—	—	—	—	—	□	□	—	—	—	—	—	—	—	⑥	—	—	105.45
Zwischen- polster	Stoff	54/0	—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	35.52
	MB-Tex		⑦	⑦	⑦	⑦	⑦	⑦	⑦	●	●	●	—	—	—	—	—	—	—	42.18
	Leder		⑦	⑦	⑦	⑦	⑦	⑦	⑦	●	●	●	○	○	○	○	—	●	●	42.18
	Velours		—	—	—	—	—	⑦	⑦	●	●	●	—	—	—	—	—	○	○	42.18
	Stoff-Streifenkaro		—	—	—	—	—	—	—	●	●	●	—	—	—	—	—	○	○	42.18

Hinweise für Teil II – Sonderausstattungen –

● = als Sonderausstattung lieferbar

□ = Grundausrüstung

○ = ohne Mehrpreis

△ = Minderpreis DM 1443.—

— = nicht möglich, bzw. nicht vorgesehen

* = Einbau nur nachträglich bei Niederlassung bzw. Vertretung

1 = Doppelarmlehne

2 = Fondbeleuchtung Grundausrüstung

Türkontakt Fondtüren siehe Code 220

3 = Bei dieser Polsterart Sitzbank nicht lieferbar

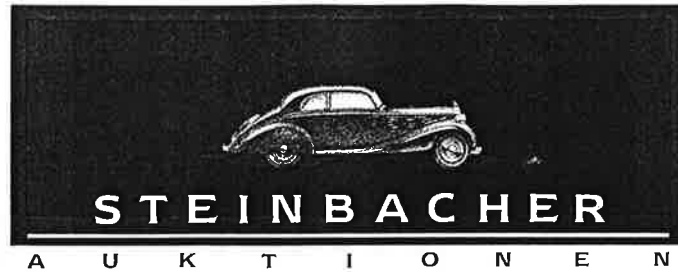
4 = Verbundglas

5 = Nur gültig bei Roadster mit Coupédach

6 = Zur Befestigung einer Gepäckgalerie oder Skihalter bei Coupédach erforderlich

7 = Nicht möglich bei Mittelschaltung

8 = 1500 kg. Siehe Veröffentlichungen VP und ZKD



Mercedes-Benz Veteranenclub Österreich

**Favoritenstraße 123
1100 Wien**

Wien, 94 08 08

Liebe Oldtimerfreunde!

Schon jetzt laufen die Vorbereitungen für die zweite Oldtimer-Auktion im Rahmen der GEWINN-MESSE am 13. November 1994, diesmal im Messezentrum Prater, auf Hochtouren.

In der Beilage überreiche ich einige Folder mit der Bitte, diese an interessierte Mitglieder des Klubs weiterzureichen. Sollten Sie weitere Informationen wünschen, stehe ich Ihnen unter Tel. (0222) 492 43 43 und 492 43 99 gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Komm.-Rat Franz Steinbacher
Geschäftsführer

Beilage: 5 Stück Folder

P.S.: weitere Folder reiche ich auf Wunsch gerne nach.

Franz Steinbacher Gesellschaft m.b.H.

1160 Wien, Hasnerstraße 78

tel. 0222/492 43 43 und 492 41 77, fax. 0222/492 55 22 22

Bankverbindung: Z-Länderbank Bank Austria AG, Bankleitzahl: 20151, Konto: 654 080 209

Rechtsform der Gesellschaft: Gesellschaft m.b.H., Firmensitz: Wien
Firmenbuchgericht: Wien, Firmenbuchnummer: HRB 11.186a
DVR: 0271357



So geht's

TERMIN:

Sonntag, 13. 11. 1994, 15.00 Uhr

ORT:

Messezentrum Prater, 1020 Wien, Südportalstraße
Halle 14

VORBESICHTIGUNG:

Donnerstag, 10. 11. 1994, bis Samstag, 12. 11. 1994,
von 10.00 Uhr bis 19.00 Uhr

Sonntag, 13. 11. 1994 von 10.00 Uhr bis 15.00 Uhr

ANMELDESCHLUSS FÜR FAHRZEUGE:

Freitag, 30. 09. 1994

Fahrzeuge, die nach dem 30. 09. 1994 angemeldet werden,
können im Auktionskatalog nicht mehr berücksichtigt werden.

ANMELDUNGEN, AUSKÜNFTE, EINBRINGERFORMULARE, GESCHÄFTSBEDINGUNGEN.

SCHRIFTLICHE GEBOTE:

Franz Steinbacher Gesellschaft m.b.H.,

A-1160 Wien, Hasnerstraße 78

tel. 0043/222/492 43 43 und 492 43 99, fax 0043/222/492 55 22 22

Montag bis Donnerstag 08.00 Uhr bis 17.00 Uhr

Freitag 08.00 Uhr bis 12.00 Uhr

Die Anmeldung hat mit dem vom Versteigerer zur Verfügung
gestellten Einbringerformular. Kopien der Fahrzeugpapiere und
Fotos des Fahrzeuges zu erfolgen.

BIETERREGISTRIERUNG:

Interessierte Bieter werden während der Vorbesichtigungszeiten
beim Informationsstand in der Halle 14 gegen Vorlage eines
amtlichen Lichtbildausweises registriert.

ZAHLUNGSMÖGLICHKEITEN:

Bar, Eurocheck

AUKTIONSKATALOG:

Katalogpreis S 150,- inkl. 10 % USt. (ist gleichzeitig Eintrittskarte
zur Auktion für 2 Personen). Bei Vorbestellung Subskriptionspreis
S 100,- inkl. 10 % USt.

Der Katalogversand erfolgt ab 02. 11. 1994.

FACHBESUCHERKARTEN:

Gegen Vorbestellung werden Fachbesucherkarten zur Verfügung
gestellt. Diese berechtigen zum ermäßigten Messeintritt
(S 120,- statt S 150,-) und sind an den Tageskassen des Messe-
zentrums einzulösen.

Der Versand erfolgt ab 02. 11. 1994.

KLEINANZEIGEN

350 SL Bj.: 72 230.000km Wiesenthalserviceheft original
Silbermetallic Lack absolut rostfrei kein Winterbetrieb Garage
Blaupunktradio 2. Besitz ab 14.000km nachweislich Preis:
120.000 öS Rudolf Zielbauer 0222/607 04 18 oder 004989 /932
295.

230E W123 Bj.: 81 Klassicweiß Pickerl bis 1.95 Servolenkung
Automatik Motor defekt(Lagerschaden) Preis.: 7.000öS
Tel.: 0663/02 36 69.

GESUCHT: Leinenmappe mit Kunstdrucken vom 450SEL 6.9 Peter
Fischhuber 02742/536 262.

Scheinwerferglas neu 108 826 01 80 Preis: VS Karl Reisner
02756/2247 im Geschäft.

250 E/b Bj.: 9.70 260.000km Papyrusweiß Erstbesitz Sommer-
fahrzeug Franz Schönecker 02622/25029.

280/8 Bj.: 72 Zentralverriegelung Schiebedach Servolenkung
8-fach neu bereift Hr. Lehr 0222/80 25 969.

220/8 6000km neuwertig Preis: VB 100.000 öS Hr. Egerer
02266/62977.

180 Bj.: 58 75.000km guter Zustand Preis: VS Franz Starka
0222/707 63 20.

180D Bj.: 59 reparaturbedürftig rostig günstig abzugeben Hr.
Hobiger 0222/86 23 48.

220D Bj.: 68 totalrestauriert Zustand 1 60.000km Servolen-
kung Preis: VS Karl Kurz 02631/2128.

230C Bj.: 76 Preis: VB 70.000 öS Schiebedach Velours Silber-
metallic Tel.: 0222/62 60 002.

220D/8 Bj.: 70 Automatik Motor 36.000km kein Rost Heckscha-
den (rechter Kotflügel, Kofferdeckel, Türe, Heckblech) Ersatz-
teile teilweise vorhanden Preis: 8.000 öS Alfred Gigler
07242/54 864.

230/8 Bj.: 9.73 Lenkradautomatik Pastellweiß Schiebedach
Servolenkung Becker Grand Prix Radio Hängerkupplung Preis:
Angebot Eitel Tabertshofer D-51503 Rösrath (0049) 02205/1246.

280S Bj.: 72 Silbermetallic 160.000km Automatik el. Schiebe-
dach Pickerl bis 12.94 Sabine Kauten 0222/402 87 88 DW 70
wochentags 9.00 - 17.00 Uhr privat 0222/877 39 39.

220/8 Bj.: 67 Hellelfenbein Automatik 140.000km Preis: VB
Herbert Fischer W. Erbenstr. 9 5020 Salzburg.

280/8 Bj.: 75 167.000km Topzustand Dagmar Schott 0222/802 33 32 oder tagsüber 0222/816 66 68.

350SL Bj.: 72 weiß 160.000km neues schwarzes Stoffdach
3. Besitz Preis: 235.000 öS VB Christine Kraft 0663/01 72 16
od. 02239/32 142 abends.

Bügel für Nackenrollen für Typ W109, 111-112/C bis Bj. 1968 für
W108, 109, 110, 111, 112 sind sie auch für hinten erhältlich
Preis: ca. 2235 öS pro Paar (MB-Teilenummer 111 970 53 73, 54 73)
Preis für Bügel hinten: ca. 1345 öS pro Paar. Stefan Arnesson,
Oxeltunet 6, S-181 48 Lidingö Schweden Fax 46 87 67 16 44.

230/8 Bj.: 71 Lenkradautomatik Weiß Lederausstattung (hell-
rot) Preis: 38.000 öS Tel.: 02252/85 414.

350SE Bj.: 76 el. Schiebedach el. Fensterheber Zentralver-
riegelung Preis: 35.000 öS Walter Görlich Roda-Rodagasse 3 - 5
1210 Wien.

Autoradio "Philips" original für 220S Bj. 1956 Preis: VB Dusan
Uzak B.S. Timravy 15 01008 Zilina Slowakei Tel./Fax: 0042/89-
653 341.

350SE Bj.: 77 200 PS Schalter Anthrazitmetallic Pickerl bis
10/95 ungeschweißter Originalzustand im Winter nicht gefahren
garagengepflegt MB-Alufelgen schwarze Lederausstattung
Klimaanlage el. Schiebedach el. Fensterheber Zentralverriege-
lung Holzmittelkonsole Colorverglasung Hirschmann Motorantenne
Beckerkassettenradio Scheinwerfer Wisch- und Waschanlage.
Kupplung, Schwungmasse, Kupplungszyylinder, Starter, Bremsen,
Bremsscheiben neu. Preis: 70.000 öS Hr. Sommer 0222/292 66 54
ab 17.30 Uhr.

350SE mit ausgebautem Schaltgetriebe Preis: 3.500 öS Siegfried
Teuchmann 02773/43 757.

170SD Bj.: 56 Weiß - Beige Tauschmotor(7000km) Bremsen
komplett überholt Preis: VB Tel.: 02256/3924.

Griechische Impressionen 1994

