

Das Stern - Zeichen



*Clubzeitung 4/94
des
Mercedes-Benz Veteranenclub Österreich*



Neues vom OTC

Verfügbarkeit der 190-SL-Vergaser 000 071 61 01 und 000 071 62 01

Beide Vergaser können ab sofort im Tausch gegen je einen alten Vergaser als komplett überholte, neuwertige Vergaser über das OTC bezogen werden.

Bei der Instandsetzung der Vergaser werden alle wiederverwendbaren Teile durch Glasperlen-Strahlung, Verzinkung, Eloxierung oder Brünierung aufgearbeitet. Alle Dichtflächen der Gehäuse werden genau geplant und abgerichtet. Die Lagerstellen der Drosselwellen werden aufgebohrt und mit speziell angefertigten Messingbuchsen versehen. Zur Beseitigung der Beschädigungen der alten Drosselklappen in der Gehäusewandung, werden Feinstbohrungen der Gehäuse vorgenommen. Die erste Stufe wird auf 44,30 mm, die zweite auf 44,80 mm gebohrt. Nach dem Verschließen der signifikanten Bohrungen werden alle Zink-Druckgußteile ebenfalls glasperlengestrahlt. Alle Gewinde des Vergaser werden nachgeschnitten und nach Bedarf instandgesetzt. Die eingebauten Messingbuchsen werden genau passend auf die zur Verwendung kommenden Drosselwellen aufgerieben.

Beim Zusammenbau werden alle Dichtungen, Dichtringe, Membranen und Teile wie Schwimmernadelventil und Kraftstoffdüsen ersetzt. Die erste und zweite Stufe erhalten übermaßige, extra angefertigte Drosselklappen mit den Durchmessern 44,28 mm und 44,78 mm. Die Achsialspiele der Drosselwellen werden exakt ausdistanziert, was eine lange einwandfreie Funktion garantiert. Kurzum, ein über uns bezogener, instandgesetzter Vergaser ist einem Mercedes-Benz Neuteil absolut gleichwertig.

Bei Rückgabe von instandsetzungsfähigen Vergasern können wir Ihnen die Vergaser zum Stückpreis von je 2400.- DM + MwSt anbieten, ein Preis, der bei dem hohen manuellen Aufwand und der hohen Präzision sicherlich gerechtfertigt ist. Ein Neuteil würde aufgrund der immens hohen Nachfertigungskosten heute ein Vielfaches des Instandsetzungspreises betragen. 6 Monate Garantie sind für uns bei der Instandsetzung natürlich selbstverständlich.

Folgende Zusatzkosten können anfallen, bei:

Fehlen eines Altvergasers:

1400.- DM + MwSt.

Nicht-Instandsetzungsfähigkeit des kompletten Vergasers:

1400.- DM + MwSt.

Nicht-Instandsetzungsfähigkeit des Vergasergehäuses:

800.- DM + MwSt.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen unter folgenden Nummern zur Verfügung:

Fax: 0711/17-83455, Tel.: 0711/17-83453

Wien, im Dezember 1994

Mit dieser Ausgabe des Sternzeichens hat unsere Clubzeitung bereits den fünften Jahrgang seit der Erstausgabe hinter sich. Ein Grund zur Freude aber auch Anlaß sich zu bemühen unser Sternzeichen vielleicht noch attraktiver zu gestalten. Für Anregungen und Mitarbeit bei der Ausführung dieses Vorhabens, aus dem Mitgliederkreis, sind wir natürlich dankbar.

Das zu Ende gehende Jahr hat uns auch den größten Wechsel im Clubvorstand beschert. Die neue Mannschaft wird sich bemühen die Tätigkeit genauso erfolgreich weiterzuführen wie unser langjähriges Vorstandsteam.

Dieser Ausgabe sind die Zahlscheine für den Mitgliedsbeitrag 1995 beigelegt. Ich bitte um möglichst baldige Einzahlung. Jetzt bleibt mir nur noch allen Mitgliedern und Freunden ein schönes Weihnachtsfest und ein gutes Neues Jahr zu wünschen.

Euer Schriftführer
Alexander Höchst

INHALTSVERZEICHNIS:

CLUBNEWS

- ## Die neue Clubadresse.....4

KALENDER 4

- | | |
|---------------------------------------|---|
| Protokoll der Generalversammlung..... | 5 |
| Bericht des Kassiers..... | 6 |

RÜCKSPIEGEL

- Der Weg eines 340er.....7

KLEINANZEIGEN 9

THEMA

- Chrom - Chrom - Chrom...10
Preisspiegel 1994.....13

MELANGE

- Ein Oldtimerfriedhof...19

TECHNIK

- Die Wälzlager 21

THEMA

- ## Ein Bericht aus Holland. 24

MELANGE

- Silberpfeil + Co., 28

Impressum:
Das "Stern-Zeichen", Clubzeitung des Mercedes-Benz Veteranenclub
Österreich
A - 1043 WIEN, Postfach 82

Chefredakteur: Alexander Höchst
Mitarbeiter: Hannes Dominikovits, Manfred Schmid, Siegfried Siegl
Häufigst gekennzeichnete Beiträge müssen nicht mit der Meinung
der Redaktion übereinstimmen.

ACHTUNG !!! ACHTUNG !!! ACHTUNG!!!

Wir haben eine neue Adresse:

**Postfach 52
A - 1043 WIEN**

Ebenso ist auch unsere bisherige Telefonnummer nicht mehr aktuell. Die neue Rufnummer wird noch bekanntgegeben.

KALENDER

- | | |
|-----------|--|
| Dezember: | 2.12. Clubabend (Gasthof Ulm)
(Außerordentliche Generalversammlung)
13.12. Clubbüro (19.30 - 21.30)
27.12. Clubbüro (19.30 - 21.30) |
| Jänner: | 10.1. Clubbüro (19.30 - 21.30)
24.1. Clubbüro (19.30 - 21.30) |
| Februar: | 3.2. Clubabend (Gasthof Ulm)
7.2. Clubbüro (19.30 - 21.30)
21.2. Clubbüro (19.30 - 21.30) |

PROTOKOLL DER GENERALVERSAMMLUNG VOM 2.12.1994

25 Mitglieder sind anwesend.

Beginn der Sitzung um 20.55 Uhr.

- 1.) Begrüßung durch Obmann Hannes Dominkovits.
- 2.) Jahresbericht über die Clubaktivitäten: Clubbüro, Wertungsausfahrt, Jahrestreffen gemeinsam mit SL-Club usw. Weiters folgt ein Resümee über seine Zeit als Clubobmann.
- 3.) Jahresabrechnung des Kassiers. Details siehe auf Seite 6.
- 4.) Die Entlastung des Kassiers erfolgte einstimmig.
- 5.) Zur Neuwahl des Vorstandes gibt es einen Antrag Kenyeri: Er schlägt Hrn. Heinz Maux von der Firma Wiesenthal & Co. an seiner Stelle vor, um die freundschaftliche Zusammenarbeit mit uns auch in Zukunft weiterzuführen, da er selbst nicht mehr Mitarbeiter der Firma Wiesenthal & Co. ist. Antrag mit einer Gegenstimme, keine Enthaltung, angenommen. Es folgt ein neuer Wahlvorschlag für den Vorstand:

Obmann: Helmuth Baier

Stellvertreter: Heinz Maux

Kassier: Manfred Bartik

Stellvertreter: Manfred Schmid

Schriftführer: Alexander Höchst

Stellvertreter: Axel Wolf

Antrag mit einer Gegenstimme angenommen, keine Enthaltung.

- 6.) Die Erhöhung des Clubbeitrages nach 2 Jahren auf 600.- wird mit 2 Gegenstimmen und 3 Enthaltungen angenommen.
- 7.) Antrag Faltl für ein neues zentraler gelegenes Clublokal. Mangels bekannter und geeigneter Lokale mit 14 Gegenstimmen, keine Enthaltung abgelehnt.
Antrag: Wechselweises Treffen Clublokal und Clubbüro.
Mit 16 Gegenstimmen und 3 Enthaltungen abgelehnt.
- 8.) Antrittsrede des neuen Obmanns Helmuth Baier, der den scheidenden Vorstand vor allem wegen der Anerkennung von Mercedes Benz als offizieller Markenclub würdigt.
Hr. Schmid berichtet von einem großen Ersatzteillager, das wegen Firmenauflösung um 30.000.- nur komplett zu verkaufen ist. Besichtigung nach Teminvereinbarung möglich.
- 9.) Ende der Generalversammlung um 21.35 Uhr.

Der Schriftführer
Alexander Höchst

**MERCEDES - BENZ
VETERANENCLUB
Ö sterreich
Favoritenstraße 123
A - 1100 Wien
Tel.: 0222/6027800**



J . A H R E S A B R E C H N U N G 1 9 9 4

vom 1. Dez. 1993 bis 30. Nov. 1994

AUSGABEN

Belege	öS 111.853,26
Handkassa	öS 65,71
Sparbuch	öS 500,--
Bankspesen	öS 5.520,58
Kontostand	öS 1.221,02

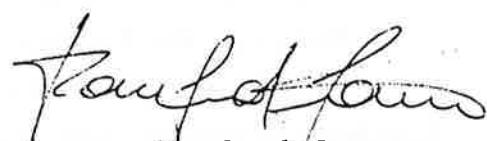
	öS 119.160,57
	=====

EINNAHMEN

Belege	öS 119.160,57

	öS 119.160,57
	=====

Aufgestellt: Wien, 17. Nov. 1994


Kassier: Manfred SOMMER

Geprüft: Wien, 29. Nov. 1994

Obmann: Hannes DOMINKOVITS


Rechnungsprüfer: Manfred BARTIK


DORNRÖSCHEN AUS DER UKRAINE

Der lange Weg eines MB 340 Kabriolett F von Mannheim 1942 bis Wien 1994

52 Jahre patiniertes Sternenschiff - natürlich schwarz - in einer gemauerten Scheune. Lang. Groß. Im wahrsten Sinne des Wortes RIESIG. Wenn man sowas das erste Mal in seinem doch schon 15 jährigem Mercedes Leben sieht, hinterläßt das nachhaltige Eindrücke. Dazu kommt noch, daß sich der Standort des zu verkaufenden Fahrzeuges in Mauthausen/OÖ befand - sehr Vergangenheits-bezogen in Anbetracht eines nationalsozialistischen Repräsentationsfahrzeuges!

Ein oberösterreichischer Verkaufsmanager aus der Stahlindustrie, mit ein wenig Oldibazillus infiziert, hatte den alten Mercedes Benz 340 aus der Ukraine im Zuge einer beruflichen Reise am Land gefunden und 1992 importiert. Die eigenen Restaurierungspläne wurden von ihm bald verworfen. Der Verkauf über Tageszeitungsannouncen Ende 1993 ließ mehrere Interessenten erscheinen, aber die Entscheidung dürfte angesichts der "Objektgröße" nicht leicht gefallen sein.

Bis Richi vom MBVC Österreich kam, las und telephonierte!

Zwei Verhandlungstermine waren bis zum Handschlag erforderlich. Das Finanzielle konnte unter Einbeziehung der Einlage auf dem gemeinsamen "Partner"-Sparbuch abgeklärt werden. Dem Transport von Mauthausen nach Wien konnte nichts mehr im Wege stehen.

Die Bergung aus der Halle gestaltete sich in Anbetracht der Fahrzeuggröße und dessen Gewicht als schweißtreibende Handarbeit an der Seilwinde. Der Berichtverfasser hatte es leichter. Die Bemühungen der Bergmannschaft, bestehend aus Käufer, Helfer und Verkäufer, mit Holzbalken und schweren Brettern die Räder nacheinander auf die Rampe des (natürlich zu kurzen) PKW-Anhängers zu wuchten, wurden aus mehreren Perspektiven auf Zelloid festgehalten.

Der Fahrzeugzustand kam dadurch mit aufs Fotodokument:

Blech wie ein Mähdrescher, Erstlack stumpf, aber 80 % vorhanden. Motor, Getriebe und andere dazugehörige Schwereisenteile bilden einen eigenen Haufen in der Ecke neben dem Heubündel. Innenausstattung dunkelblaues Leder und Teppichboden, der das Getretenwerden der Nazistiefel überraschend gut überstanden hat. Die vordere Sitzbank ist links vorne an der Lehne durchgewetzt, sonst ist alles in wirklich beneidenswert gutem Zustand gegenüber vergleichbaren nur zwanzigjährigen Fahrzeugen! Etwas viel Dreck und Patina hält, aber für das Alter - allerhand! Außer den Stoßstangen ist so ziemlich alles drin bzw. dran, hinten an der Karosserie sogar ein aufgesetzter Stahlkoffer als Extra. Der Zustand des Verdeckes ist sehenswert gut, der "Griff" ist sogar noch richtig nach alter "Ölhaut".

Es sieht im Gesamten tatsächlich so aus, als ob das Fahrzeug wegen Sprit- oder ET Mangels beim ukrainischen Bauern nach WK II Ende stillgelegt und bis Ende 1992 selten gut "gelagert" wurde.

Die seit damals aufgelaufenen Lagerkosten ließ sich der kluge österreichische Verkäufer, ähnlich den früheren Gepflogenheiten der MB AG, gut bezahlen.

Der 340 kam doch noch wunschgemäß auf dem Trailer zu stehen, das Größenverhältnis der beiden war etwa dem eines Saudi Tankschiffes auf einem Hafenschlepper gleichzusetzen. Tatsächlich ganz schön zu ziehen hatte das Zugfahrzeuge Ford Transit Diesel, zusätzlich

RÜCKSPIEGEL

belastet mit dem eisernen Teilehaufen im Laderaum.

Eine Ersatzzündkerze mußte zurückbleiben!

Apropos zurückbleiben: Der schwere Nazi am Haken hätte es fast geschafft, alle Teilnehmer (incl. Transit) während der anschließenden Fahrt nach Wien auf der Autobahn vor Melk - auf der Fahrbahn liegend, in Edelschrott verwandelt - zurückzulassen. Das schwarze Monster hatte nichts besseres zu tun, als plötzlich bergab bei etwa 90 km/h mitsamt dem Trailer das Zugfahrzeug überholen zu wollen. Das Frühstück der kreidebleichen Fahrgäste, etliche Stunden vorher eingenommen, war nur mit Mühe am Bestimmungsort zu halten. Den vollen Federweg des Fahrzeuges schaukelnd ausnutzend, von rechts nach links taumelnd, die volle Breite der 3 Fahrspuren der Benz sei Lob und Dank um diese Zeit wenig befahrenden A4 verbrauchend, gelang es mit der letzten 10 km/h Reserve den Hänger zu beruhigen. Mit sehr schweigsamen 60 Stundenkilometer fuhren wir bis zum nächsten Rasthaus, um das Abenteuer "flüssig" zu verarbeiten.

Das nicht nochmal - es war jedem klar!

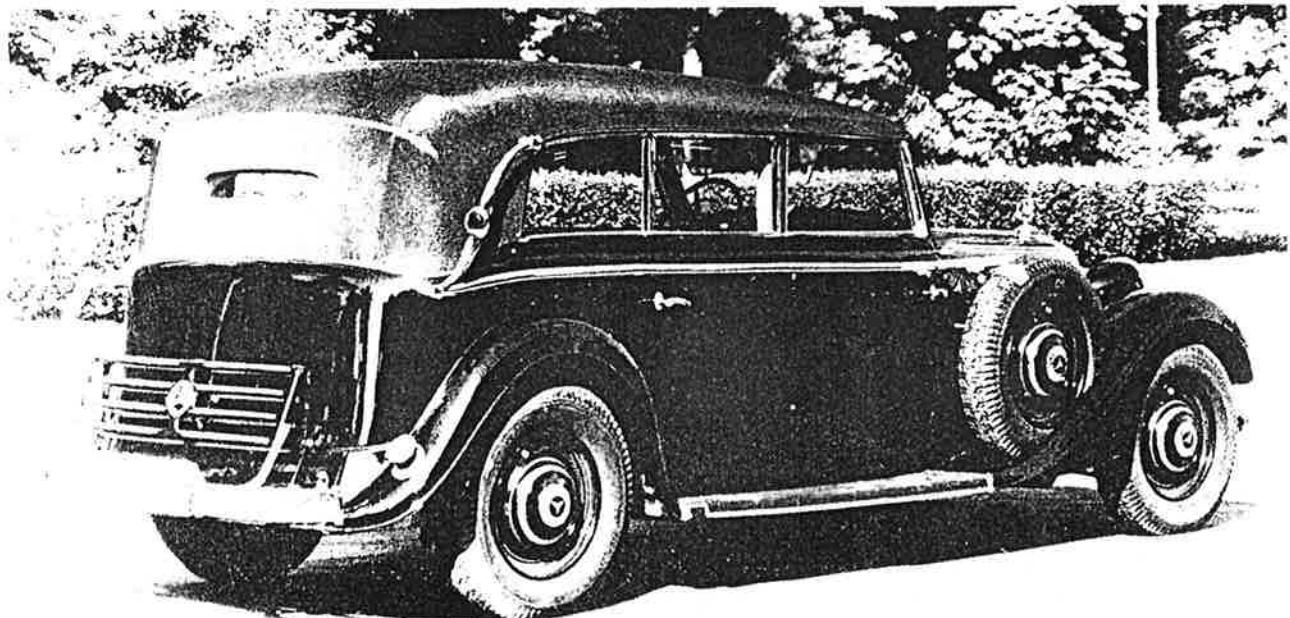
Die im Zuge des Tankstops einprasselnden Fragen ob des Verkaufes, Umstimmungsversuche, unwiderlegbare Vorwürfe des Profihandeltums (?) und Abluchsversuche der Adresse zwecks Besichtigung nach vollendeter Restaurierung in -zig Jahren usw. waren gegen die Schaukelpartie Labsal für die angekratzte Psyche.

Es wurde spätabends, bis der 340iger sein vorläufig neues Heim in der Clubgarage beziehen konnte. Ein anstrengender Tag, ein neuer "Lebensabschnitt" für Stern und Besitzer gleichlautend, ging doch noch gut zu Ende.

Wenn ein Lesser die bevorstehenden Restaurierungsprobleme mildern will, wäre man sehr dankbar über ein Angebot eines richtigen Motor und Getriebe sowie 4 originale Räder (bitte an die MBVC Österreich Adresse).

Abschließend möchten wir dem MVC Deutschland, Hr. Klaus Sigloch für seine Unterstützung sehr herzlich danken. Ohne diesen begonnenen Kontakt wären viele Fragen unbeantwortet geblieben.

SS + RR / MBVCÖ



280 SE Automatik Bj.: 71 America-Ausführung elektrisches Schiebedach blaumetallic (929) Preis.: 70.000 öS Hr. Welekay Tel.: 0222/74 96 361 ab 19.30 Uhr nur Dienstag bis Freitag.

300 D lang 123,132 Bj.: 1981 Preis.: Angebot Ferdinand Sidlo Tel.: 0222/319 42 44.

600 Bj.: 1968 Zustand 1 - 2 weiß dunkelblaues Leder Klimaanlage Becker Radio Rechtslenker 200.000km Preis.: 50.000 DM Heinrich Elsmann Fasanenstraße 35a D - 33607 Bielefeld.

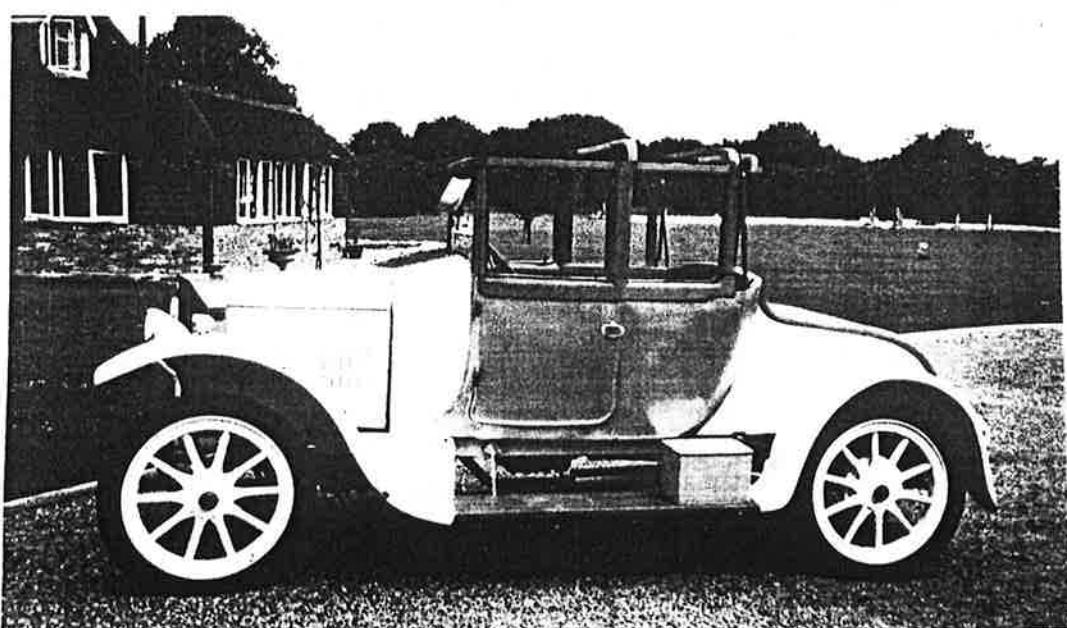
200 Bj.: 69 120.000km guter Zustand Preis.: VB Ursula Endlova Gubenerstraße 5 D - 03149 Forst.

250 S Bj.: 1967 weiß (Originalack) Erstbesitz garagengepflegt Preis.: 80.000 öS Helene Roßmann Tel.: 02236/31 968 od. 35 011.

230 SL Bj.: 64 Schaltgetriebe rot schwarzes Leder 2 Dächer Preis.: Verhandlungssache Hr. Maier 0663/82 13 71.

Gebrauchte Ersatzteile für 200/8 zu verkaufen Stefan Erlbeck Raiherwiesenstraße 10 D - 76227 Karlsruhe.

170 VB schwarz rotes Leder Preis.: 145.000 öS Benz 8/20 Fiacre Cabriolet Bj.: 1917 Kulissenschaltung Holzspeichenräder restauriert Karosserie von Forton & Bettens London Preis.: Angebot Karl Ritter Tel.: 0316/322468.



Chrom - Chrom - Chrom

immer wieder Thema: Verchromen !!!

Nichts wirft beim Restaurieren eines Oldtimers so viele Fragen auf, wie das Thema Verchromen und Aufarbeiten von Chrom Ein- und Anbauteilen. "Wieviel kostet das Kilo verchromen? Wieviel der Quadratzentimeter oder Dezimeter? Also werden die Preise nach Kilo oder nach Fläche berechnet?" Beides ist richtig und auch wiederum falsch.

Natürlich ist das Bearbeiten und Verchromen einer 2 m breiten Stoßstange teurer, als eine VW-Stoßstange. Erstens ist die Fläche größer und damit der Bearbeitungsvorgang umfangreicher, und zweitens wird unter Umständen ein zweiter Mann benötigt, der wegen der Sperdigkeit und des Gewichtes gebraucht wird. Das ist aber auch alles, was das Neuverchromen mit Gewichtigkeit zu tun hat.

Es kommen da so Sprüche wie: "Die Teile werden ja nur mal eben gebadet oder in das Chrombad eingetaucht." Zu dem Geisteszustand dieser Leute möchte ich hier keine Stellung nehmen. Ich überlasse es Ihnen, darüber zu urteilen. Überhaupt ist das mit den Sprüchen so eine Sache. Irgendwieverständlich ist es, wenn jeder, der ein Auto selbst restauriert hat, oder restaurieren lassen, von seinem Restaurierungswerk überzeugt ist. Auf Verchromen angesprochen, kommt oft ein Grinsen und die Oldtimerfreunde meinen, der Andere sei der Dumme, habe der doch viel Geld für eine Sache ausgegeben, die er selber, sozusagen als klügerer Schnäppchen-Jäger, viel preiswerter bekommen habe.

Bei der Besichtigung seines Objektes stellt sich dann aber meistens heraus, daß zum Beispiel die Verchromung mangelhaft ist. Die Stoßstangenflächen sind eine Wellenlandschaft, die Konturen sind ver- oder weggeschliffen, Schleifspuren tun sich aus dem Untergrund auf und Schmutzpicken sind erkennbar, wie die aufgereihten Zinnsoldaten. - Jaaa! heißt es dann, so genau nehme man das Restaurieren ja nun auch nicht und bezahlbar müsse das Hobby ja nun allemal bleiben.

Statt die Zeit der Restauration bei Geldmangel etwas zu strecken, hat diese Zeitgenossen die Panik überfallen. Es wurde restauriert, weil man doch nur einmal 40 oder 50 Jahre alt wird, und da wollte man doch glänzen, um jeden Preis, vor allem um den Preis der Qualität. Hätte man z.B. leicht ab- und anzubauende Teile später in Arbeit gegeben, ja, das hätte der Vorführung bei dem betreffenden Anlaß bestimmt nicht geschadet.

Überhaupt muß gesagt werden, daß sich viele überschätzen und dann solche Huddelei zu stande kommt. Wenn man für eine Arbeit, wie das Verchromen, wenig bezahlen will, so kann man auch keine hohen Erwartungen haben. Die Mindest-Qualität, die anzustreben ist, ist die Qualität der Teile, die damals am Fahrzeug beim Verlassen des Herstellungswerkes angebaut waren. Und wird dieser Standard durch mehrfaches Verküpfen und Bearbeiten und Behandeln übertroffen, so etwa nach dem Gedanken des Langzeitautos, so ist die Qualität erreicht, die erstrebenswert ist. Immer öfter sind die Oldtimerfreunde mit dem Ergebnis des Neuverchromens unzufrieden, und es wird nochmals neu verchromt. Das heißt nichts anderes, als daß Sie das Geld der ersten Verchromung auch hätten verbrennen können, denn dieses Geld war sinnlos ausgegeben.

Niemand kann mir erzählen, daß ständiges berechtigtes Nörgeln anderer Oldtimerfreunde an mangelhaft ausgeführter Arbeit nicht dem Betreffenden unter die Haut geht und er entweder die Lust am Hobby verliert, oder er sein Gerät immer weniger benutzt, oder er sich aufrappelt und die Mängel über kurz oder lang beseitigt. Das jedoch kann man mit Überlegung und entsprechendem Handeln vermeiden. Denn das ist Geld sparen, indem man es sinnvoll in Qualitätsarbeit von vornherein anlegt.

Zugegebenermaßen tut vorgenannte Kritik etwas weh. Das ist jedoch, wo es angebracht ist, auch unbedingt nötig. Ein Haar in der Suppe findet man beim Betrachten eines restaurierten Oldtimers immer. Und das macht garnichts. - Aber die Richtung in Sachen Qualität muß stimmen! -

Im Prinzip geschieht Neuverchromen so wie Lackieren eines Fahrzeuges. Bei einer Husch-Husch- oder Verkaufslackierung geht alles sehr schnell, so auch das Ende der Haltbarkeit dieser Lackierung. Bei einer soliden Lackierung kommt es auf eine ordentliche Vorbereitung an, so auch bei zu verchromenden Teilen. Die sorgfältige Vorbereitung ist das Zeitintensivste und damit Teuerste, so beim Neulackieren, wie beim Neuverchromen.

Der alte Lack muß bis auf das Blech (oder Kunststoff) abgeschliffen werden. Beim Neuverchromen müssen ebenfalls die alten Galvano-Schichten und der Rost beseitigt werden.

Vor dem Neulackieren werden evtl. Bleche neu eingeschweißt und Beulen entfernt. Es werden Konturen und Luftabstände neu hergestellt.

Bei neu zuverchromenden Teilen ist das nicht anders! Bei den Feinarbeiten wird gezinnt und Polyester gespachtelt und geschliffen, beim Lackieren eines Fahrzeuges. Das ist beim Neuverchromen etwas aufwendiger, müssen doch hier Materialien angewendet werden, die bei niedrigen Temperaturen zu verarbeiten sind, und vor allem müssen diese Materialien in den Bädern den Säuren und Laugen und den durch die Beschichtung entstehenden Spannungen standhalten. Da nach dem Gesetz des Faraday-schen Käfigs Strom nicht in einen Hohlkörper fließt, ist ja bekanntermaßen nur immer die sichtbare Stelle jene, die galvanisiert werden kann, also einseitig in der Regel. Jenn Galvanisieren ohne Stromfluß ist unmöglich.

Das führt dann dazu, daß man die neu verchromten Teile später an den nicht sichtbaren Stellen vor dem Anbau mit Kunststoff-Farbe versehen sollte.

Doch nun zurück zum Verchromungsvorgang.

Bei der Autolackierung muß man nach dem Glätten der zu behandelnden Teile und Verzinnen oder Spachteln die Flächen schleifen und grundieren, oder Füllgrundieren, also mit Fillprimer versehen.

Bei neu verchromenden Teilen wird nach dem Ausbeulen und eventuellen Auftragen von badverträglichen Füllmitteln zunächst Grob-Facongeschliffen, entweder mit der Hand, oder mittels Bandschleifmaschine. Danach wird überprüft, und wenn alles in Ordnung ist, auch noch Feingeschliffen, nach zuvor beschriebener Methode.

Motorrad-Tanks zum Beispiel werden nunmehr auf Dichtheit geprüft.

Die Teile werden auf Gestelle gegeben, oder an Drähten aufgehängt und Zyanidisch- und dann Sauerverkupfert. Die Kupferschicht übernimmt hier die Aufgabe des Fillprimers, der beim Lackierungsvorgang angewendet wird, einmal, um eine möglichst dicke Schicht aufzutragen, wo man zwecks Egalisierung auch nach dem Kupfern wieder etwas wegnehmen kann und um durch Schleifen zwecks Egalisierung weggenommenes Material wieder auffüllen kann. Bei einem einwandfreien Verchromungsvorgang erhalten Sie gewichtsmäßig ein schwereres Teil zurück, als bei unbearbeiteter Anlieferung.

Die kurz zuvor genannten Probleme gibt es natürlich beim Neulackieren nicht. Nach dem kräftigen Verkupfern und wieder Abnehmen von den stromleitenden Aufhängungsgestellen, oder Abnehmen von den stromleitenden Aufhängungsdrähten, werden die verkupferten Teile mit der Hand geschliffen. Schleifen mittels Maschine scheidet hier unbedingt aus. - Ein Schleifen mittels Hand und Verstand ist angesagt. - Bei maschinellem Schleifen würde die dick aufgetragene Kupferschicht vom Schleifband weggerissen. Außerdem würde sich das Band mit abgeschliffenem Kupfer kurzzeitig zusetzen.

Der Kupfer ist bei dem Verchromen das, was beim Lackieren der Füller besorgt.

Motorrad-Tanks werden nunmehr wieder auf Dichtheit geprüft, nötigenfalls abgedichtet. Lampenringe werden auf die Lampengehäuse angepaßt und gegebenen falls Paßform-geschliffen. Also, der Nachteil bei dicken Galvanoschichten ist möglicherweise das Problem beim späteren Zusammensetzen und Anbringen. Ein Elektro-Handmotor mit Schleifmittel wirkt hier Wunder.

Beispiel: Ein aus Zinkdruckguß bestehendes Blinkergehäuse wurde besonders dick beschichtet. Das Glas, welches oben und unten eingeschoben wird, paßt nicht mehr in die dafür vorgesehene Gehäuse-Öffnung.

THEMA

In dem Falle beschleift man die beiden Flächen des Kunststoffglases und es paßt wieder in die dafür vorgesehene Öffnung.

Beim Lackieren würde das Fahrzeug nunmehr abgedeckt und abklebt und in einer Spritzkabine, gegebenenfalls in einer Mietwerkstatt, kann mit dem eigentlichen Spritzen/Auftragen der dafür vorgesehenen Lacke, auf welcher Basis auch immer, (Nitro, Kunsthärz, Acryl, thermoplastische Lacke oder wasserlösliche Lacke,) begonnen werden.

Bei der Endphase des Verchromungsvorganges sieht die Sache so aus: Nach Hand- und wiederholtem Fassonschleifen der zu behandelnden Teile werden diese mittels Maschine hochglanzpoliert. So kommt der Glanz später aus der Tiefe des Materials, also als Unterstützung des später in den Bädern aufzutragenden Nickels und Glanzchromes. Dadurch erhält der Endglanz einen bläulichen Schimmer, genau den, den die wirklichen Chrom-Freaks wünschen und wie es bei Vorkriegsautos üblich war und erstrebenswert sein sollte. Bevor das so ist, müssen alle zu verchromenden Teile wieder auf Gestelle aufgehängt, oder an Drähten befestigt und angehangen werden.

Die Eintauchdauer und die Stromstärke entscheiden nun im Bad über die Qualität der Chromschicht, oder ob es sich um Mittelmäßigkeit oder "Mist" handelt.

Die zu verchromenden Teile durchlaufen mehrere nebeneinander stehende Bäder und werden mittels einer Hubvorrichtung hineingetan und herausgeholt. Genauer gesagt, hängt es neben anderen Faktoren, wie saubere und chemisch korrekt zusammengesetzte Bäder, vor allem vom Können des Galvaniseurs ab. Denn bei unterschiedlich großen Teilen und unterschiedlichen Materialstärken kann man keine automatisch regelnde Anlage benutzen, sondern nur manuell betätigtes, wobei das know how des Meisters eine entscheidende Rolle spielt. Natürlich müssen große Teile mit großen Teilen zusammen aufgehängt werden, ebenso mittlere und kleine Teile jeweils zusammen. Bei an den Enden spitz zulaufenden Teilen wird eine Drahtschlaufe gelegt, um ein Verbrennen im Chrombad auszuschließen.

Von vorgenannten Tricks gibt es unzählige, wovon der Kunde oder Endverbraucher in der Regel nur dann etwas merkt, wenn die Verchromung seiner Vorstellung nicht entspricht.

Die Berechnung für zu verchromende Teile richtet sich also nach Arbeitsaufwand und Beschaffenheit und Aussehen der Teile, kurzum, nach dem Zustand der Teile.

Häufiges Einschweißen von Blechen wegen Durchrostungen, oder Auftragen wegen tiefer Rostporenbildung, sowie mehrfaches Beseitigen von Beulen, das wird natürlich teurer, als das Verchromen von einwandfreien Teilen, deren Chromschicht nur matt geworden ist. Diese gerade beschriebenen Teile sind aber die Ausnahme (also die wenig zu behandelnden Teile).

Natürlich spielt das Material, aus dem die neu zu verchromenden Teile bestehen, ebenfalls eine große Rolle. Zinkdruckgußteile, wie in der Regel Türgriffe innen und außen, sowie Nirosta- und Aluminium-Teile erfordern eine besondere Behandlung und sind damit, in Relation zu anderen, gleichgearteten Teilen, erheblich teurer.

Kurzum, eine perfekte, haltbare Verchromung fordert ihren Preis, ist aber immer noch preiswerter, als mäßig oder mangelhaft verchromte Teile, will man doch diese Arbeit und die Ausgaben möglichst nie wiederholen müssen.

Willy Krieg

Preisspiegel 1994

Alle Jahre wieder tue ich mich schwer mit dem Preisspiegel. Und anscheinend nicht nur ich, denn was mir die Typreferenten (mit läblichen Ausnahmen) so an Kommentaren dahinschmieren, ist auch nur trockener Hanf.

Nun ändert sich ja auch grundsätzlich an der Preisfront recht wenig; es sei denn die Spekulation blüht... Und dieses sich Nichtverändern interessant darzustellen ist eben schwierig. - Bitte trotzdem weiterlesen, ich denke, es lohnt sich!!!!!!

Das Phänomen der Fehl-, genauer: Überschätzung des eigenen Fahrzeugs ist von mir schon zur Genüge angesprochen worden. Dem ist nichts hinzuzufügen. Also bitte kritisch und nochmals kritisch an die Objekte der Begierde herangehen. Wollen Sie wissen, wie ich die Masse unserer Mercedes beim Freiburger Jahrestreffen eingeschätzt habe???

Ein anderes Thema stellen die Begriffe "Marktwert" und "Wiederbeschaffungswert" dar. Und in diesem Zusammenhang die entsprechende Gutachtensituation. Ich verweise hier noch mal auf den hochinformativen Artikel unseres Mitglieds Rechtsanwalt Dr. Quart im P.K. 2/94 auf Seite 33. Da die Rechtslage jetzt klar zu sein scheint, bitte im Gutachten ausschließlich den "Wiederverkaufswert" festzschreiben!! Auf dieser Basis lohnen sich dann auch wieder Teil- oder Vollkaskoversicherungen für unsere Fahrzeuge. Zumal sich seit dem 01.07.1994 auch einige Veränderungen in den Versicherungsbedingungen gemäß EG-Richtlinien ergeben haben.

Ich versuche gerade mein Ponton-Coupé zum 01. Januar 1995 neu umfassend und kostengünstig zu versichern und werde zu gegebenem Zeitpunkt darüber berichten.

Nun zu den Preisen. Ja, es tut sich wieder ein ganz klein bißchen etwas. Allerdings - leider nur bei guten oder seltenen Fahrzeugen. Ein 220 S mit Schiebedach wurde für DM 45.000,00 verkauft, eine 280 SL Pagode für über DM 150.000,00, zwei Ponton-Cabrios - in meinen Augen eher mäßig - für weit über DM 120.000,00. Mittlere Qualität im Limousinenbereich steht sich die Reifen platt. Aber zu der Gesamtsituation gibt am Ende des Berichts Michael Brockhoff noch einen guten Kommentar, dem in der Tendenz auch unser Preisspiegel folgt und dem ich wenig hinzuzufügen habe.

Preissituation Ponton

Helmut Baaden: "Es tut sich nicht viel gegenüber den Vorjahren. Gute Ponton-Limousinen sind selten, groß ist das Angebot bei Zustand 3-4, wobei diese Autos praktisch unverkäuflich sind. Eine Restaurie-

rung lohnt, wenn überhaupt, nur für sich selbst. Der Marktwert bleibt im Gegensatz zu den Restaurierungskosten vergleichsweise gering."

Preissituation Flosse

Martin Röder: "Der Heckflossenmarkt ruht, wobei der Abwärtstrend bei den kleinen Limousinen (W 110) gestoppt zu sein scheint. Gute 220 SE werden wieder für gutes Geld gehandelt, wobei die Autos allerdings rar sind. Das Gleiche gilt für den 300 SE und gute Coupés. In diesem Segment ist das Schrott- und Blenderpotential besonders groß. Bedingt durch die hohen Neuteilepreise, insbesondere Chrom, sind hohe Preisdifferenzen zwischen den Zustandskategorien gerade beim Coupé auffällig. Die Preise bei 4er oder 5er-Autos hängen entscheidend von den noch verwertbaren Teilen ab.

Gute Universal sind so selten, daß der Verkäufer den Preis diktieren kann. Richtwert: Limousinenpreis x 1,5 und darüber; 230 S und 190 D noch etwas teurer."

Preissituation 108/109

Michael Brockhoff: "Ich bekomme mit schöner Regelmäßigkeit graue Haare, wenn ich mir Oldtimer-Preislisten ansehe.

Vornehmlich tritt das bei der Betrachtung der Preise auf, die für Zustand 2er-Autos aufgerufen werden.

Ein 300 SEL 6,3, der für DM 33.000,00 angeboten wird, mag in den Augen des Verkäufers ein Auto der Zustandskategorie 2 sein, in den Augen eines Fachmannes dürfte ein solches Fahrzeug bestensfalls der Kategorie 3 zuzurechnen sein.

Nur auf dieser Basis sind die absoluten Mondpreise so mancher Liste zu sehen, die angeblich auf streng wissenschaftlicher Basis erstellt wurden. Sicher, wenn bei einem Unfall ein zehnjähriger und sein achtzigjähriger Großvater verletzt werden, so ist das Durchschnittsalter der Unfallbeteiligten 45. So kann man aber keine Oldtimer-Preise ermitteln! .

In der Wirklichkeit sieht die Preissituation auf dem Markt nämlich ganz anders aus, als die aus Durchschnittspreisen eines einzigen Kleinanzeigenenteils ermittelten Listen uns weismachen wollen. Diese Kleinanzeigen decken nämlich nur den mittleren Preisbereich ab, und in diesem Feld sind die ermittelten Daten auch annähernd korrekt.

Keinen Niederschlag findet jedoch die Tatsache, daß die wirklich guten Fahrzeuge, nämlich diejenigen, die auch beim zweiten und dritten Blick jener

berühmt, berüchtigten Kategorie 2 zuzurechnen sind, in diesen Anzeigen überhaupt nicht auftauchen.

Fahrzeuge dieser Gütekategorie werden nämlich praktisch unter der Hand nur innerhalb der Szene gehandelt - und da kennt man sich für gewöhnlich und hat es nicht nötig Kleinanzeigen aufzugeben. Der oben erwähnte 6,3er Verkäufer würde schwer schlucken, könnte er sehen, zu welchem Kurs ein wirklich guter 6,3 den Besitzer wechselt.

Ich war in diesem Jahr selber an so einer fast typischen Aktion beteiligt (Übrigens ohne eigenes wirtschaftliches Interesse, lediglich als Berater des Käufers).

Der Clubfreund suchte ein 8er-Coupé und bat mich um fachlichen Beistand.

Wir haben uns also einige Autos angesehen die recht selbstbewußt angepriesen wurden, darunter ein 280er Coupé zum 2er Listenpreis, etwa DM 26.000,00.

Der reelle Zustand nach meiner Einschätzung war ziemlich genau 3 - laut besagter Liste etwa DM 14.000,00. Und genau dies Summe hätte ich persönlich für dieses Auto gegeben. Hier stimmte die Liste also, was nicht stimmt, war die unrealistische Zustandseinschätzung des Verkäufers. Ich will hier noch nicht einmal böse Absicht unterstellen, ich hatte eher den Eindruck, daß der Mann tatsächlich nicht wußte, wie schlecht sein Auto definitiv war. Den Zuschlag erhielt zuletzt ein 250er Coupé im Zustand 2 - zwölftausend Mark teurer als für dieses Auto in dieses Zustand angegeben wird. Aber er war es wert und der verlangte Preis wurde gezahlt - mangels Alternativen.

Und allen Unkenrufen der letzten Zeit zum Trotz: der Markt tendiert immer mehr zum guten Auto und damit zum teuren!

Spekulanten und Yuppies sind nämlich vom Markt größtenteils verschwunden. Übriggeblieben sind die Liebhaber und die allermeisten von diesen Spezis haben bereits einmal schlechte Erfahrungen mit Billig- oder Spontankäufen gemacht.

Das Resultat ist, daß Fahrzeuge der mittleren Preisklasse, sprich Limousinen um die Zehntausend, Coupés um die Zwanzigtausend Mark fast unverkäuflich geworden sind; höchstens Newcomer fallen schon mal auf diese "Schnäppchen" rein...

Meine Prognose?

Gute Autos und die beginnen irgendwo oberhalb von 3 plus plus werden deutlich, sehr deutlich teurer als noch vor Jahresfrist. Panikverkäufe wegen Steuer

und Benzinpreis sind vorbei - und damit auch die Anfang letzten Jahres noch möglichen Schnäppchen, die auch die Statistik verfälscht haben, auf die Classic Data sich so leidenschaftlich beruft.

Eine weitere Rolle spielen auch die extrem gestiegenen Teilepreise, die bei einer Restaurierung voll zum Tragen kommen.

Mittelprächtige Autos werden langfristig im Preis eher fallen, Schrott mit verwertbaren Teilen könnte aufgrund der verschärften Teilelage wieder leicht anziehen, wobei man allerdings andererseits die neuerdings reichlich hohen Entsorgungskosten ins Kalkül ziehen muß."

Preissituation 114/115/116

Hardy Langer: "Hohe Kraftstoffpreise, hohe Diesesteuern und gestiegene Preise für Originalersatzteile lassen den /8 allmählich aus dem alltäglichen Straßenbild verschwinden. Sehr gute Exemplare sind inzwischen in Sammlerhänden und erzielen auch stabile Preise. Spitzenexemplare deutlich über DM 15.000,00. Tip für /8-Besitzer: jetzt billig Schlachtfahrzeuge kaufen und Ersatzteile horten!"

Wir befragten natürlich auch den /8-Guru vom Verein der Heckflossenfreunde, die ja schon fast ein "Verein der /8-Freunde" sind und konnten dankenswerterweise auch seine Zahlen übernehmen, die sich im großen und ganzen mit denen von Hardy Langer deckten.

Michael Rhode: "Der Trend geht eindeutig zum guten Originalfahrzeug. Limousinenverkäufe zwischen DM 10.000,00 und DM 15.000,00 sind keine Ausnahmehrscheinung mehr; Coupés mit Neuwagencharakter und akzeptabler Ausstattung klettern auf DM 20.000,00. Die gegenüber den wenig differenzierten Angaben des letzten Jahres teilweise deutlich angehobenen Notierungen für gute Exemplare sind bei strenger Auslegung der Zustandsbeschreibungen also voll gerechtfertigt. Schlecht sieht es dagegen mit den mäßigen Vertretern der Baureihe aus; selbst Fahrzeuge mit wirklich aufbauwürdiger Substanz sind kaum verkäuflich. Nur schlechte Diesel sind, nicht zuletzt wegen der Einführung der AU ab Baujahr 77, nach wie vor ein gefragtes Nutzfahrzeug. Ganz wichtig ist die größere Beliebtheit der ersten Serie (mit Ausstellfenstern bis 08.73), die sich deutlich im Preis niederschlägt. Kaufentscheidend ist häufig ein Mindestmaß an Sonderausstattung (SSD, Automatik). Meine 108er-Preise darf Ihr beliebig mischen. Bei den /8 Preisen bin ich allerdings empfindlich: Wenn mein Name genannt wird, was ich eigentlich begrüßen würde, möchte ich auch meine unveränderten Preise haben..."

/8chtungsvoll.... MR"

Jens Birkenbeul: "Bei Fahrzeugen im Zustand 4 und 5 sind die Preise annähernd gleich geblieben. Die besseren 116er waren nach meiner Erfahrung auch schon im letzten Jahr zu niedrig bewertet; also Preiskorrektur leicht nach oben."

Gut ausgestattete Fahrzeuge können durchaus nochmals um 30 bis 50 % teurer angeboten und verkauft werden. Anrufe meinerseits bei Inserenten solcher 2er-Autos ergaben, daß praktisch alle angebotenen Fahrzeuge innerhalb ein bis zwei Wochen nach Inserierung verkauft waren. Und das trotz einer wirtschaftlich nicht rosigen Lage."

Preissituation 319/O 319

Gerd Lemke: "Das Angebot an Feuerwehrfahrzeugen ist nach wie vor groß, ebenso das der schlechten bis sehr schlechten 319er, so daß der Preisdruck zunimmt. Ein halbwegs ansehnlicher 319 kostet zwischen DM 2.500,00 und 10.000,00, Wohnmobile und Luxusversionen ausgenommen."

Soweit unsere Typreferenten. Neben der Versicherungssituation, die ja eindeutig das Preisgefüge aufgrund der verschiedenen Bewertungen beeinflußt, werden in Zukunft immer mehr zwei bisher eher vernachlässigte Faktoren die Oldtimer-Preise beeinflussen: Die Restaurierungskosten und die enorm gestiegenen Ersatzteilpreise. In Verbindung mit den stagnierenden Fahrzeugpreisen ergibt sich hier eine Schere, die von den Oldtimerfreunden immer mehr die Fähigkeit zum Spagat verlangt.

Auch diesem Kapitel werde ich mich in einem der nächsten P.K. ausführlich widmen.

Ansonsten rate ich: Nicht soviel auf die Preise starren, sondern mehr auf unsere Autos. Sie sind schöner.

Gert Friedland



Zustandsnoten

Zustand 1

Neuwertiger Originalzustand oder durch Vollrestaurierung Zustand, der dem ab Werk gleichkommt. Sehr selten!

Zustand 2

Sehr guter Allgemeinzustand mit leichten Mängeln und geringen Gebrauchsspuren. Seltene!

Zustand 3

Solider, durchschnittlicher Zustand mit Mängeln an Optik und Technik, die eine Restaurierung nicht erforderlich machen und keine Bedeutung für die Sicherheit haben. Standardfahrzeug!

Zustand 4

Fahrzeug, an dem eine Restaurierung sinnvoll erscheint. Komplett, aber nicht unbedingt fahrbereit. Oftmals angeboten!

Zustand 5

Teileträger, auch unvollständig bzw. Schlachtfahrzeug, an dem eine Restaurierung nicht mehr zu vertreten ist.

Großes Angebot!

Preisspiegel 1994

Fahrzeug-Typ	gebaute Stückzahl	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	Zustand 5
180	52.186	22.000	10.000	4.500	2.000
180 a	27.353	22.000	10.000	4.500	2.000
180 b	29.415	20.000	9.000	4.000	2.000
180 c	9.280	20.000	9.000	4.000	2.000
180 D	116.485	22.000	9.000	4.500	2.000
180 Db	24.676	20.000	9.000	4.000	2.000
180 Dc	11.822	20.000	9.000	4.000	2.000
190	61.345	23.000	10.000	4.500	2.000
190 b	28.463	21.000	9.000	4.000	2.000
190 D	20.629	23.000	9.000	4.500	2.000
190 Db	61.309	21.000	9.000	4.000	2.000
190 SL	25.881	120.000	65.000	32.000	18.000
219	27.845	27.000	17.000	5.000	2.800
220 a	25.937	32.000	20.000	6.000	3.000
220 S	55.279	35.000	22.000	7.000	3.500
220 SE	1.974	36.000	23.000	8.000	4.500
220 S Coupé	1.251	90.000	50.000	25.000	11.000
220 S Cabrio	2.178	130.000	75.000	40.000	21.000
220 SE Coupé	830	95.000	52.000	33.000	12.000
220 SE Cabrio	1.112	140.000	85.000	43.000	22.000
190 c	130.554	15.000	5.000	1.500	600
190 Dc	225.645	16.000	5.000	1.500	600
200	70.207	15.000	5.000	1.500	700
200 D	161.618	16.000	5.000	1.500	700
230	40.258	20.000	7.000	2.000	700
220 b	69.691	18.000	6.000	2.000	700
220 Sb	161.119	23.000	11.000	3.000	1.000
220 SEb	66.086	25.000	12.000	4.000	1.500
230 S	41.107	21.000	10.000	3.000	1.000
230 SL	19.831	100.000	75.000	28.000	10.000
300 SE	5.202	39.000	18.000	6.000	3.500
300 SE lang	1.546	42.000	19.000	7.000	4.000
220 SEb Coupé	14.173	35.000	15.000	6.000	3.000
220 SEb Cabrio	2.749	75.000	45.000	22.000	12.000
300 SE Coupé	2.410	45.000	25.000	10.000	4.000
300 SE Cabrio	697	110.000	65.000	27.000	15.000

Preisspiegel 1994

Fahrzeug-Typ	gebaute Stückzahl	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	Zustand 5
250 S	74.677	14.000	4.000	1.000	500
250 SE	55.181	15.000	5.000	1.000	500
250 SL	5.196	95.000	65.000	25.000	10.000
280 S	93.666	17.000	6.000	1.300	800
280 SE	91.051	18.000	7.000	1.400	900
280 SEL	8.250	19.000	8.000	1.500	900
280 SL	23.885	105.000	70.000	29.000	10.000
300 SE	2.737	18.000	7.000	1.400	900
300 SEL	2.369	19.000	8.000	1.500	1.000
280 SE 3.5	11.309	19.000	8.000	1.800	1.200
280 SEL 3.5	951	22.000	9.000	2.200	1.200
300 SEL 3.5	9.518	27.000	11.000	3.000	1.600
300 SEL 6.3	6.526	40.000	20.000	10.000	4.000
250 SE Coupé	4.108	35.000	15.000	6.000	3.000
250 SE Cabrio	2.105	75.000	45.000	22.000	12.000
280 SE Coupé	3.797	40.000	20.000	7.000	4.000
280 SE Cabrio	1.390	90.000	58.000	25.000	15.000
280 SE Cp. Fl-K. incl.		45.000	25.000	8.000	4.000
280 SE Ca. Fl-K. 1.587		95.000	63.000	25.000	15.000
280 SE 3.5 Coupé	3.270	48.000	27.000	9.000	5.000
280 SE 3.5 Cabr.	1.232	110.000	70.000	30.000	*
600 Limousine	2.677	150.000	70.000	*	*
600 Pullmann	491	*	*	*	*
600 Landaulet	59	*	*	*	*
280 S W 116	122.848	6.500	3.500	1.500	300
280 SE	150.593	7.500	4.000	1.500	300
280 SEL	7.032	8.000	5.500	1.600	500
350 SE W 116	51.100	9.500	5.500	1.800	500
350 SEL	4.266	12.000	8.500	1.800	500
450 SE W 116	41.604	11.000	6.500	2.000	600
450 SEL	59.578	14.500	7.500	2.000	600
450 SEL 6.9	7.380	31.000	18.000	8.000	3.000

Preisspiegel 1994

Fahrzeug-Typ	gebaute Stückzahl	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	Zustand 5
200 D/8	339.927	7.000	3.500	1.200	300
220 D/8	420.270	7.000	3.500	1.200	300
240 D/8	131.319	6.500	3.500	1.500	500
240 D 3.0/8	53.690	9.000	5.000	2.000	1.000
200/8	288.785	7.000	3.000	600	100
220/8	128.732	7.500	3.800	800	100
230.4/8	87.765	6.500	3.500	600	100
230/230.6/8	221.783	8.000	4.000	1.000	100
250/8	112.364	10.000	5.000	1.500	500
280/8	44.437	9.000	4.500	1.000	500
280 E/8	22.836	11.000	7.000	2.000	800
250 C/8	20.592	12.000	7.000	3.500	800
250 CE/8	21.787	14.000	9.000	4.000	1.000
280 C/8	13.151	12.000	7.000	3.500	800
280 CE/8	11.518	16.000	11.000	5.000	1.200

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

Typenabhängige (!) Aufpreise
für Sonderausstattungen, sofern nicht serienmäßig

Faltschiebedach	3.000 - 6.000	Zentralverriegelung	100 - 300
Stahlschiebedach	500 - 4.000	Aluminiumfelgen	200 - 500
Radio, original	300 - 2.000	Nebelscheinwerfer	100 - 800
Klimaanlage	1.500 - 8.000	Colorglas	200 - 1.000
Lederausstattung	1.000 - 7.000	elektrische Fensterheber	600 - 1.000
Fünfganggetriebe	1.000 - 9.500		

Alle Daten beziehen sich auf Basis TATSÄCHLICH BEIM VERKAUF ERZIELTER PREISE,
keine theoretischen wie die in einer Privatanzeige verlangten Preise – veröffentlicht von
der Zeitschrift "MARKT" (Basis Fa. Classic Data) in den div. Ausgaben !!!

Über den österreichischen Verkaufsmarkt liegen (wie immer) keine Daten vor.
ECHTE Zustand 1-Fahrzeuge werden kaum angeboten, DAHER keine Auflistung !!

Sieg! S.

Dieser Bericht wurde vom dafür Verantwortlichen, Hrn. GERT FRIEDLAND von der Mercedes-Benz IG, BRD freundlichst genehmigt ! ! ! Vielen Dank !

S. SIEGL

MENSCH, JELLINEK !

Kennt Ihr Österreich? – Natürlich, welche Frage, wir kennen jede Chromecke!

Kennt Ihr Mittersil? – ...Stille.

Nachhall aus dem Hintergrund: Ääh, was gibt's dort?

"Klein Frankreich" in den österreichischen Alpen – vergleiche dazu den tollen Bildband "Schlafende Schönheiten", der dem staunenden Leser einen Bio–Oldfriedhof mit baumdurchwachsenen Bugattisitzen und sonstigen Raritäten vorführt.

Der österreichische Pendant in den Bergen bringt dem mit offenem Mund stauenden Mercedesfreak aus 220iger Ledersitzen wachsende Birken und über matten Chrom und ausgebleichte Rücklichter kriechendes Moos näher.

Welch ein Anblick!

Ein Trauerspiel für den Karosseriesamariter, eine nichtwiederbringliche Einstellung für den Kameraschaffeur oder ein Ausflugsziel für den MBVCÖ "Stammtisch" vom Walter ULM ?

Vorsicht, Ihr Rostleichenfledderer! Ein unfreundlicher Hund Marke Pullmann und ein Mann am Hundesteuer(rad), der keinen Sternengrapscher an seine Freilichtsammlung lässt, ist zu überwinden.

Ob noch was zu retten ist? Rettet lieber den Portmonnaie–Inhalt von Anton Arealbesitzer.

Die Fotoprotokolle:





– Beiträge werden gewünscht – hier sind sie! Schrecken Sie sich nicht vor dem professionellen Textbeitrag. Genau und in Ruhe lesen, dann geht's rein.
Viel Spaß!

WÄLZLAGER I: Montage

Sachkenntnis und Sauberkeit sind beim Einbau von Wälzlagern Voraussetzung dafür, daß die Lager einwandfrei laufen und nicht vorzeitig ausfallen. Der Einbau soll möglichst in einem staubfreien, trockenen Raum vorgenommen werden. Der Arbeitsplatz darf nicht in der Nähe spanabhebender Werkzeugmaschinen oder stauberzeugender Maschinen liegen.

Die Lager sollen erst unmittelbar vor dem Einbau aus der Originalverpackung entnommen werden, damit sie nicht verschmutzen. Das fabrikneuen Lagern anhaftende Korrosionsschutzmittel braucht nicht entfernt zu werden. Nur wenn Lager durch unsachgemäße Behandlung (beschädigte Verpackung) verschmutzt wurden, sind sie vor dem Einbau mit einem geeigneten Reinigungsmittel auszuwaschen (Seite 113).

Alle Teile der Lagerung (Gehäuse, Wellenzapfen usw.) sind vor dem Einbau sorgfältig zu reinigen und zu entgraten; nichtbearbeitete Oberflächen im Innern von Gußgehäusen müssen frei von Formsand sein. Außerdem müssen die Einbauteile auf Maß- und Formgenauigkeit geprüft werden. Die Lager laufen nur dann einwandfrei, wenn die

vorgeschriebenen Passungen eingehalten werden.

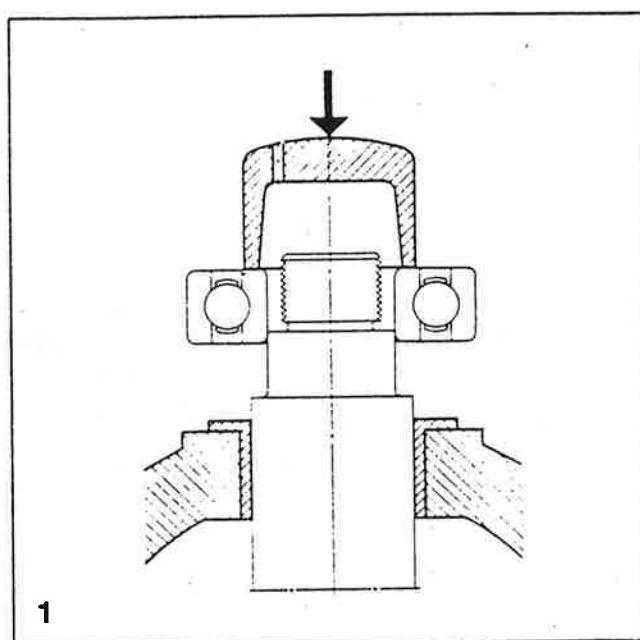
Einbau

Schläge unmittelbar auf Lagerringe, Käfige oder Wälzkörper sind unter allen Umständen zu vermeiden, weil dadurch die Lager zerstört werden. Die Einbaukräfte dürfen nicht über die Wälzkörper geleitet werden. Die Sitzflächen sind leicht einzuhören.

Lager mit zylindrischer Bohrung

Der Ring, der die festere Passung hat, wird im allgemeinen zuerst eingebaut. Bei kleinen Lagern und nicht zu fester Passung kann der Lagerring durch leichte Hammerschläge auf seinen Sitz gebracht werden. Die Schläge werden über einen weichen Metalldorn oder ein Rohrstück ringsherum geführt, damit das Lager nicht eckt. Schlagkappen (Bild 1) gewährleisten zentrischen Kraftangriff. Beim Einbau größerer Stückzahlen werden meist mechanische oder hydraulische Pressen verwendet.

Wenn ein selbsthaltendes Lager gleichzeitig auf die Welle und in das Gehäuse



gepreßt werden muß, wird zwischen Lager und Schlagkappe eine Montagescheibe gelegt, die die Einbaukraft gleichmäßig auf die Seitenflächen von Innen- und Außenring überträgt. Solche Montagescheiben werden vor allem auch verwendet, um bei winkelbeweglichen Lagern das Ausschwenken und Ecken des Außenringes beim Einpressen in die Gehäusebohrung zu verhindern (Bild 2). Anstelle der Montagescheibe kann bei gleichzeitigem Einbau auf die Welle und in das Gehäuse auch eine Schlagkappe mit je einer Anlagefläche für den Innen- und Außenring verwendet werden (Bild 3). Die beiden Anlageflächen müssen in einer Ebene liegen.

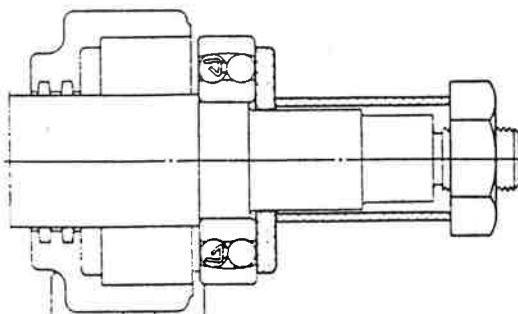
Bei nichtselbsthaltenden Lagern können die Lagerringe getrennt eingebaut werden. Dadurch wird der Einbau vor allem dann erleichtert, wenn für beide Lagerringe feste Passungen erforderlich sind. Beim Einführen der Welle in die Gehäusebohrung ist darauf zu achten, daß der Außen- bzw. Innenring und der Wälzkörpersatz nicht verkantet werden, damit keine Schürfmarken auf den Laufbahnen entstehen.

Größere Lager können im allgemeinen nicht kalt auf die Welle oder in das Gehäuse

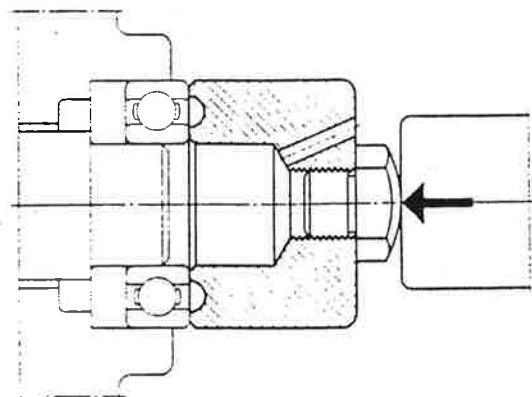
gepreßt werden, weil mit zunehmender Lagergröße die Einbaukräfte stark ansteigen. Die Lager, Lagerringe oder Einbauteile (z. B. Naben) werden daher vor dem Einbau erwärmt.

Die erforderliche Temperaturdifferenz zwischen Lagerring und Gegenstück richtet sich nach dem Passungsübermaß und dem Durchmesser des Lagersitzes. Höher als auf 120 °C sollten die Lager nicht erwärmt werden, da sonst durch Gefügeumwandlungen im Lagerwerkstoff mit Maßänderungen und einem Härteabfall zu rechnen ist. Örtliche Überhitzungen sind unbedingt zu vermeiden. Lager mit Deck- oder Dichtscheiben dürfen mit Rücksicht auf die Fettfüllung vor dem Einbau nicht erwärmt werden.

Die Lager werden im Ölbad oder in Wärmeschranken erwärmt. Bei Verwendung von elektrischen Heizplatten sind die Lager mehrmals zu wenden, damit sie gleichmäßig erwärmt werden. Die Innenringe von Zylinderrollenlagern der Bauformen NU, NJ und NUP, die keinen Bord oder nur auf einer Seite einen Bord haben, können vor dem Einbau mit einer elektrischen Abziehvorrich-



2



3

tung oder einem sog. Thermo-Abziehring angewärmt werden. Diese Hilfsmittel und ihre Anwendung sind im Abschnitt „Ausbau“ näher beschrieben.

Anstellen von Lagern

Im Gegensatz zu den übrigen Lagern mit zylindrischer Bohrung wird bei einreihigen Schräkgugellagern und Kegelrollenlagern die Lagerluft erst beim Einbau eingestellt. Die Lager werden meist paarweise in O- oder X-Anordnung eingebaut und durch axiales Verschieben eines Lagerringes so gegeneinander angestellt, daß eine bestimmte Luft oder eine bestimmte Vorspannung in der Lagerung erreicht wird. Ob mit Luft oder Vorspannung angestellt wird, ist von den Betriebsbedingungen abhängig. Maßgebend für die Werte, die beim Einbau eingehalten werden müssen, sind die Verhältnisse im betriebswarmen und belasteten Zustand. Im Betrieb soll die Lagerluft ungefähr Null sein.

Wenn aufgrund der Wärmedehnungen von Welle, Lagern und Gehäuse mit einer Luftverminderung zu rechnen ist, werden die Lager im allgemeinen so angestellt, daß im Betrieb genügend Luft verbleibt und keine

Verspannung auftritt. Die beim Einbau eingestellte Luft muß der im Betrieb zu erwartenden Luftverminderung entsprechen. Mit Vorspannung werden die Lager dann angestellt, wenn z. B. aufgrund der Wärmedehnungen im Betrieb mit einer Luftvergrößerung zu rechnen ist oder eine genaue und starre Führung der Welle (z. B. bei Ritzellagerungen) erforderlich ist.

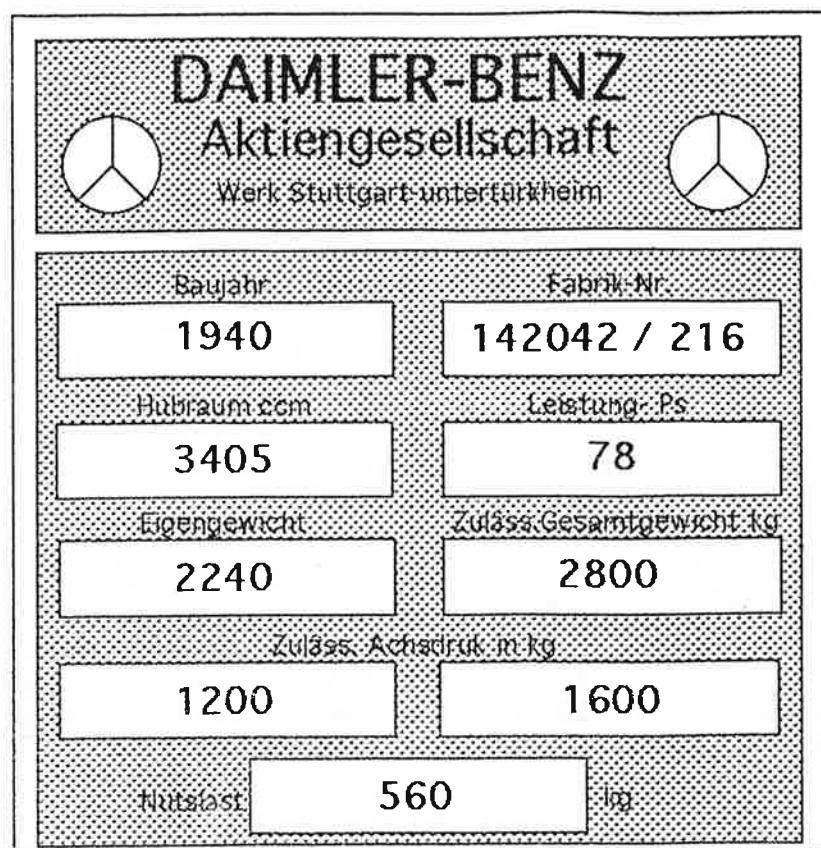
Bei Schräkgugellagern und Kegelrollenlagern besteht ein fester Zusammenhang zwischen der Radial- und der Axialluft. Man beschränkt sich daher darauf, eine dieser Größen — im allgemeinen die Axialluft — festzulegen und beim Einbau einzuhalten.

Die erforderliche Axialluft oder Vorspannung wird durch Lösen oder Anziehen einer Spannmutter auf der Welle bzw. in der Gehäusebohrung, durch Einlegen von kalibrierten Zwischenscheiben oder durch Federn eingestellt.

Wie die Lager angestellt und wie die Luft oder die Vorspannung gemessen werden, hängt sehr stark davon ab, ob es sich um Serien- oder Einzelmontage handelt. Bild 4 zeigt z. B. das Messen der Axialluft mit einer am Gehäuse befestigten Meßuhr. Die Welle oder das Gehäuse muß vor allem bei Kegelrollenlagern während des Anstellens und vor dem Messen einige Male gedreht werden, damit die Rollenstirnflächen gut am Führungsbord anliegen. Durch eine ungenügende Anlage der Rollen würde das Meßergebnis verfälscht und der gewünschte Anstellwert nicht erreicht werden.

Quelle: SKF

(FORTSETZUNG FOLGT)



AUFLAGS-NR.
376803



MERCEDES-BENZ VETERANEN CLUB ÖSTERREICH
Favoritestraße 123
A 1100 WIEN
Österreich

Drachten. 06-09-1994

Sehr geehrter dame und herrn.

Als mitglied der hollendischen mercedes club und liebhaber und samler von alten klassischen automobilien haben wir in die letsten jaren ein paar automobilien gesammeld, nun is dar ein sehr seltenes exemplaar hinzugefugt, namlich einem Mercedes 320 Krankenwagen aus der baujahr 1940.

Vieleigt kunnen sei einem artikel in der club magazine abdrucken.

Als liebhaber und samler von alten klassischen automobilien sint wir immer auf die suche nach exemplaren die noch seltener und atractiver sint dan die auto's die man jetst bezitst und die solten allerdings niecht zu teuer zein. Wen der oldtimer krankheid eenmahl zugeslagen hat dan ist es sehr schwirich om keinem anderes auto mehr zu kaufen. Mijn vrouw und sammlen automobilien mit einem geringen productionzahl und qua carrosserie sehr schön sein, und wir erleben sehr viel spaß dahrbei. Die auto's in die heutigen samlung sint o.a. Volkswagen kever (1968), Mercedes 180a (1957), Mercedes 180b (1961) Krankenwagen aufbau firma Miesen te Bonn type Ecoline "colonia", Mercedes 230 lang (1966) Krankenwagen aufbau gebr. Visser te Leeuwarden, Dodge WC64KD Ambulance (1945).

Ein sehr guter freund und samler Hans Rinsma hat uns ein tip gegeben das er in Berlin ein paar seltenes automobilien angeboten werden. Ein von der auto's war einen sehr seltenes Mercedes 320 Krankenwagen aus der baujahr 1940.

Ungefähr 1 1/5 Jahr zurück hat er ein anzeige in einem deutchen oldtimer magazine gestanden waarin zwei auto's angeboten werden aber die type andeutung war totaal nicht correct. Der Mercedes expert Rinsma viel es gleich auf und suchte nach informationen in alten documentationen unt rufte mir an. Dar wolten wir mehr von wißen.

Na viele malen angeruft zu haben worin wir nach mehere informationen gefracht haben aber er konte es uns nicht erzahlen dar er nichts von alten auto's wußte. So haben wir ei termin abgesprochen und in einem herlichen sommerstag wir sint mit 4 personen nag Berlin abgereist. Wir wurden entvangen durch einem elteren man die uns nag der gelande gebracht hat wahr die auto's gelagert waren.

Die auto's standen in einem alten gebäude hinten auf der gelände, gut wahr zu sehn das die wagen dar sehr lang gestanden haben aber der anblick war sehr schön und gewaltig.

Der alten man war nur einem vertreter von einem Americaan so der verhandelung war sehr schwierig, wir haben ihn ein angebot gemacht und sint wieder abgereist nach haus.

Ungevehr zwei wochen später wurden wie von der alten man angerufen und er erzehlte uns das sie das angebot nicht acceptieren, dat auto wurde nicht an uns verkauft

In der volgenden monaten sehr viel an der 320 gedacht und viel der alten foto's angesehen, leider.

ABER - ungefehr ein jahr später kam er ein anruf von der alten man aus Berlin worin er frägte ob wir nog interesse hatten in die 320, er war nog zu verkaufen. Auf das moment beginst alles jucken und kribelen. Wir sint direkt angevangen, transport, geld, vrijen tag enz. Es ist gelungen wir haben der Mercedes gekauft. Der anruf kam an sondag und die Folgenden donnerstag sint wir wieder abgereist nag Berlin aber nun nicht om de auto an zu kucken aber ab zu holen. Die wagen gehurte zu an die ehmaligen DEFA Filmstudio in Berlin, nach der verkauf de studio sint viele teilen verkauft so wie das wagenpark.

Der auto den wir gekauft haben ist ein Mercedes 320 Krankenwagen mit einem 3,4L motor mit dem baujahr 1940. Ein Mercedes 320 is een seltenes auto aber ein 320 Krankenwagen ist nog seltener daarom werden wir dieses auto in der komenden jahren in einem 150 % original condition restaurieren

Dieses Mercedes 320 Krankenwagen ist waarscheinlich in 1940 als chassis gekauft unt durch de Berliner carrosserie fabriek Luchterhand & Freytag abgebaut min einem Krankenwagen aufbauw. Es kan sehr gut sein dat dieses auto in ein oder mehere films gespield hat.

Leider ist über dieses auto sehr weinig informationen zu bekommen, hoffentlich sint dar einigen lezer die uns kunnen unt wollen helfen.

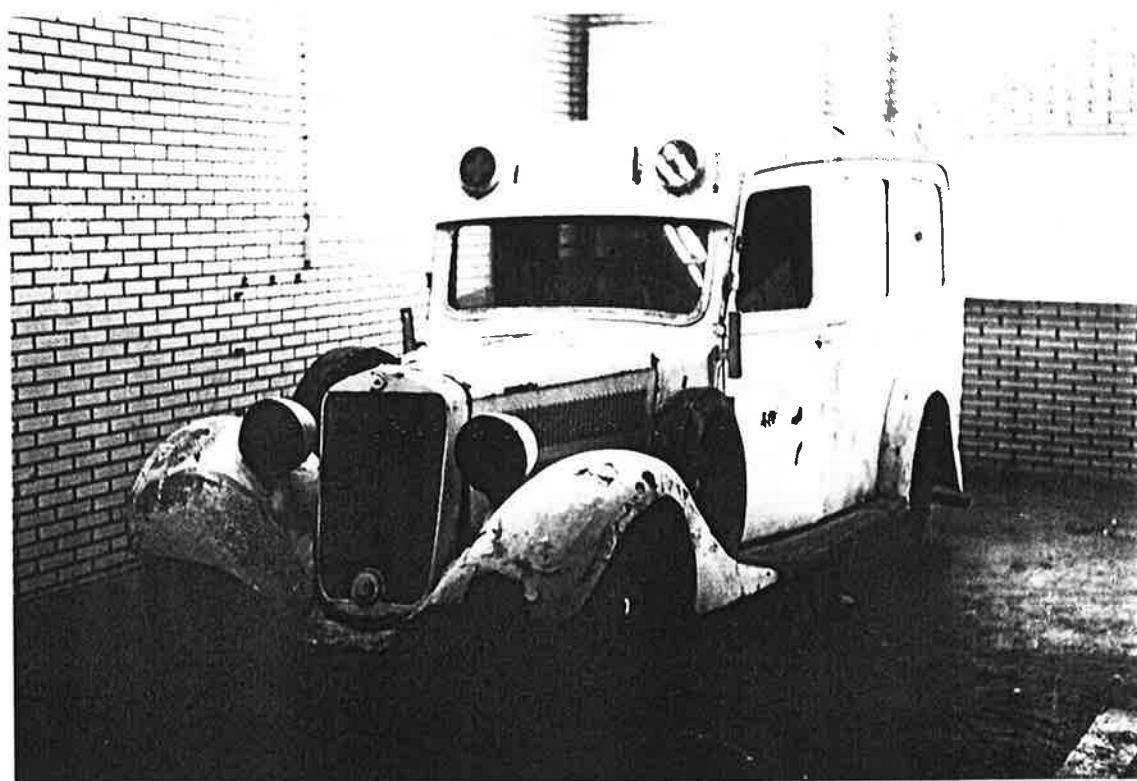
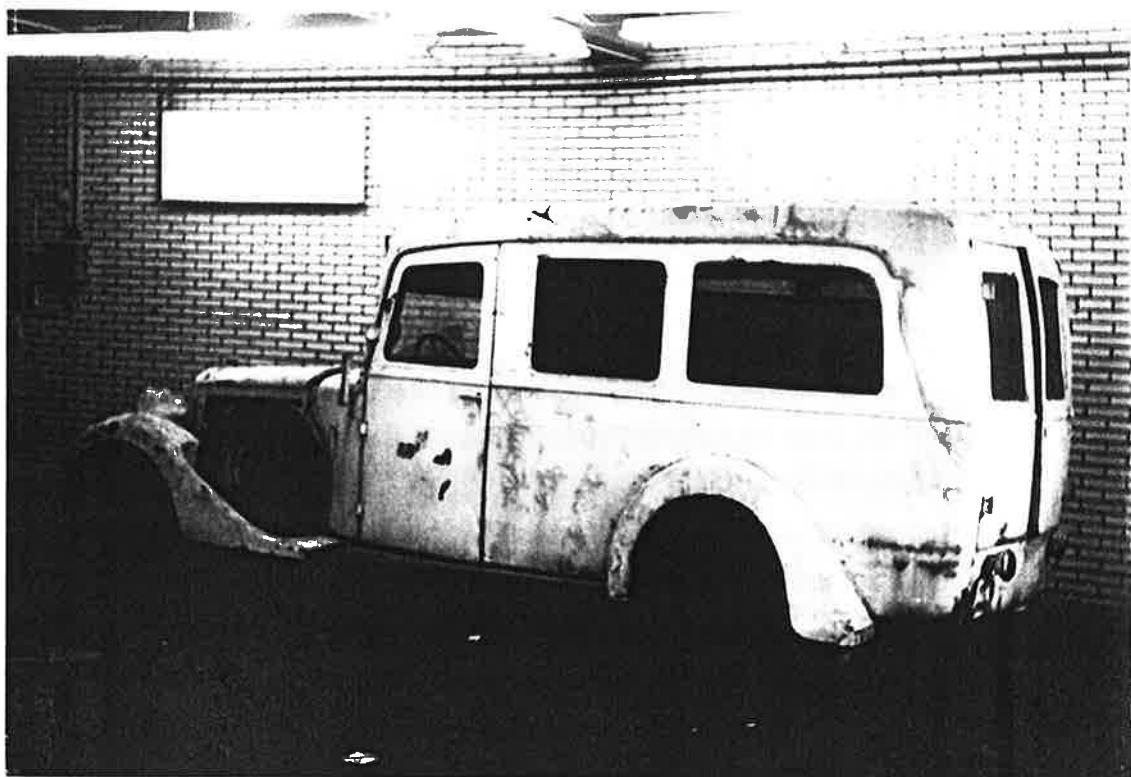
Wir hoffen das sie dieses artikel wile abdrucken in das magazine oder vieleigt nur der foto's mit unterschrift.

Fur ihre bemühungen danke ich ihnen im voraus.

Mit freundlichen grüßen

Rita & Remco J Algra
Unia 12
9202 JW Drachten
05120-40542 (prive)
05120-25696 (zaak)

Entsculdige mir fur meinen sehr schlechten deutschen gramatic.
Bitte corrigieren bei abdrucken , danke sehr.
Kunnen sie bei abdrucken mir einem ausgabe zu schikken.



Große Sonderausstellung im Mercedes-Benz Museum

"Silberpfeile & Co." sieben Wochen im Rampenlicht

Jubiläum "100 Jahre Motorsport" im Zeichen der "Sterne"

Auch Boliden von Alfa und Ferrari bis Maserati mit dabei

Stuttgart. Mit einer einzigartigen Sonderschau begeht die Mercedes-Benz AG das Jubiläum "100 Jahre Motorsport". Denn erstmals in der Geschichte des berühmten Mercedes-Benz Museums werden für sieben Wochen in Stuttgart-Untertürkheim nicht nur legendäre Fahrzeuge mit dem Stern zu sehen sein, sondern auch Rennboliden verschiedenster Marken und Epochen.

Von Alfa Romeo, Auto Union und Bugatti genauso wie von Ferrari, Gordini, Lancia, Maserati oder Vanwall. Die Geburtstagsshow wird am 20. November 1994 eröffnet und endet am 8. Januar 1995. So können selbst die Tage zwischen den Weihnachtsfeiertagen zu einem Besuch genutzt werden.

Präsentiert wird die gesamte Ausstellung unter dem Titel "Silberpfeile & Co.". Dabei wird der Besucher wie durch eine motorsportliche Zeitmaschine durch drei Stockwerke geführt, bekommt Szenen verschiedener Epochen in stilvollem Ambiente ebenso vermittelt wie ein prall gefülltes Rahmenprogramm. Unter anderem historische Rennfilme.

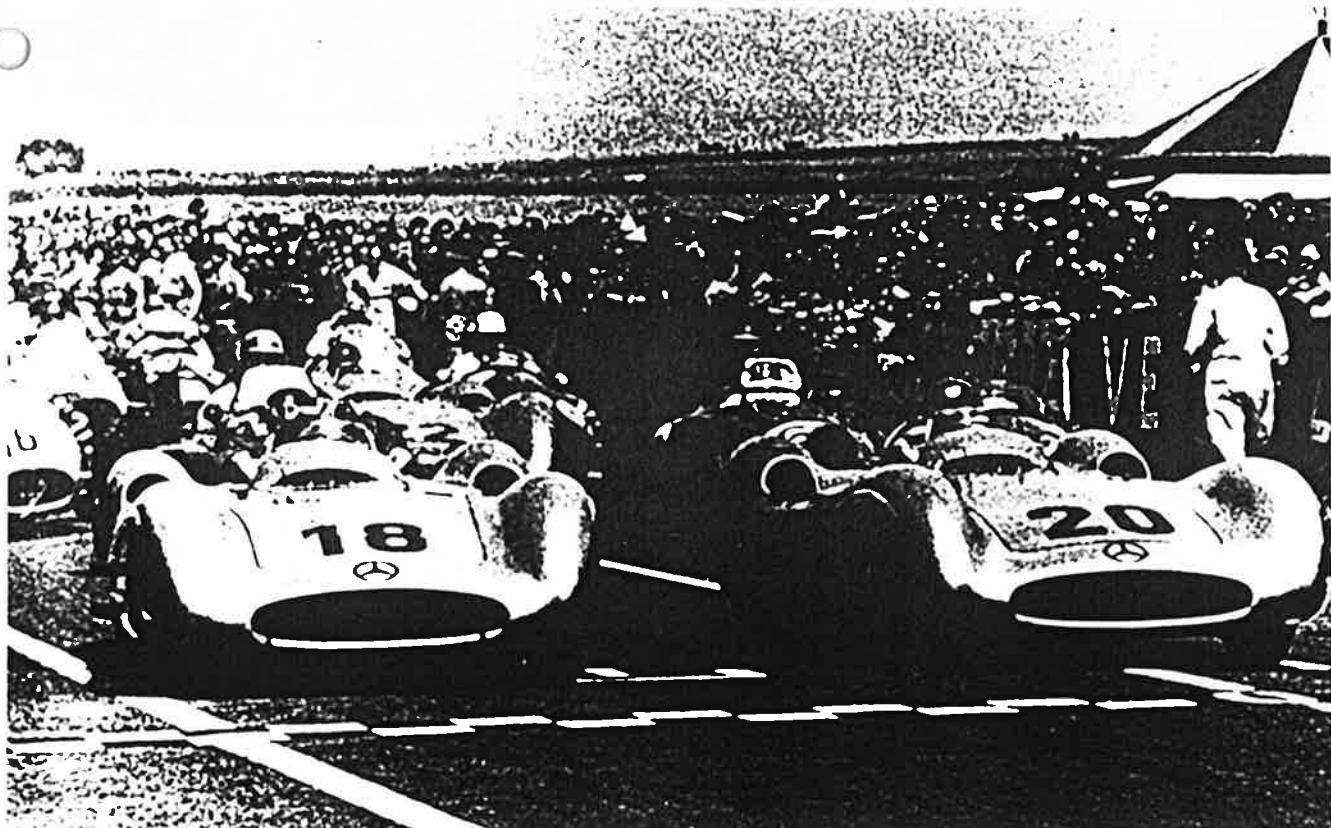
Gerade für Mercedes-Benz ist der Rennsport ein wesentlicher Pfeiler innerhalb der fast 110-jährigen Marken-Historie. Bereits als am 22. Juni 1894 das erste Automobilrennen der Welt auf der Strecke von Paris nach Rouen ausgetragen wurde, war der siegreiche Panhard-Levassor mit einem Daimler-Motor ausgerüstet.

In der Folgezeit waren bei fast allen großen Rennen immer wieder Fahrzeuge mit dem berühmten Mercedes-Stern siegreich. Sowohl in den 30er Jahren, als die sogenannte "Silberpfeil-Ära" begann, wie auch in den 50er Jahren, als mit Juan Manuel Fangio und dem Mercedes W 196 zwei Automobil-Weltmeisterschaften errungen wurden.

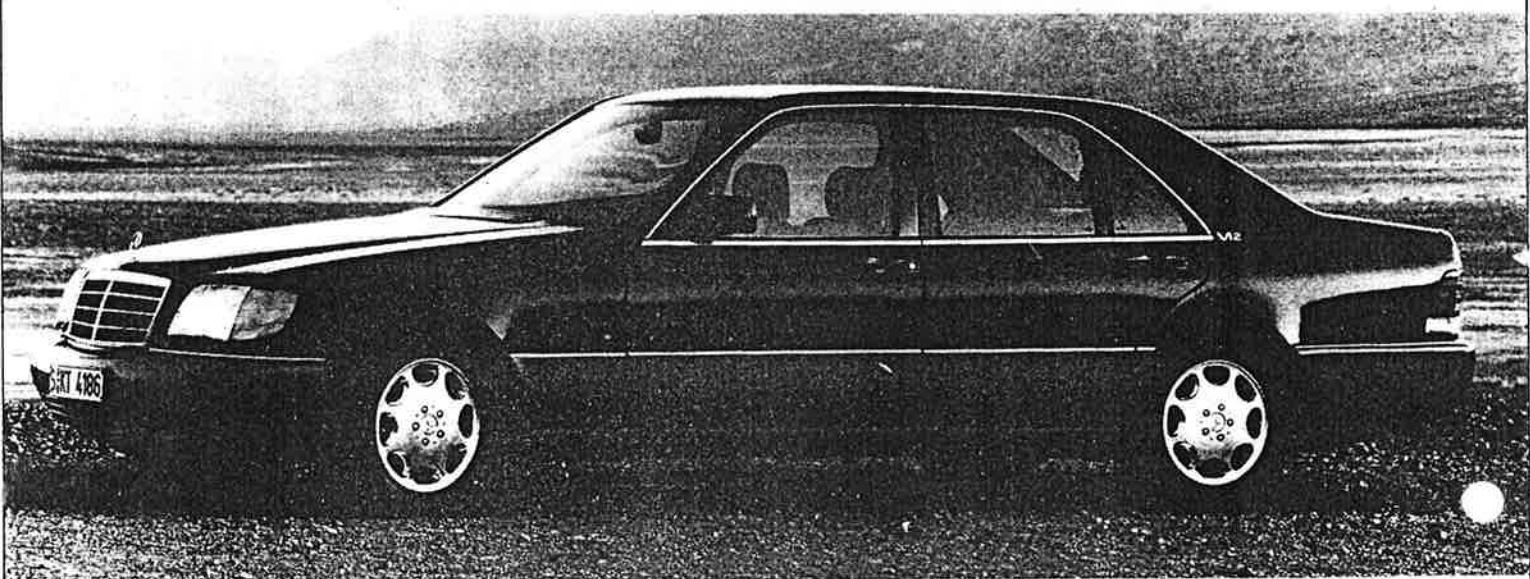
In "Silberpfeile & Co." werden daher nun für sieben Wochen wieder Namen wie Rudolf Caracciola, Manfred von Brauchitsch, Hermann Lang, Juan Manuel Fangio, Stirling Moss, Karl Kling oder Hans Herrmann wach. Aber auch die zeitgenössische Konkurrenz wird im Mercedes-Benz Museum, das als eines der schönsten und anspruchsvollsten Automobil-Museen der Welt gilt, zu Ehren kommen. So betont der Direktor des Museums, Max-Gerrit von Pein: "Wir sind stolz darauf, die Starterfelder aus den 30er und 50er Jahren wieder aufleben lassen zu können. Wir verstehen unsere Ausstellung auch als Ehrerbietung an die Mitstreiter von damals".

Auf drei Stockwerken inmitten des Mercedes-Benz Werks in Stuttgart-Untertürkheim ist natürlich auch der motorsportliche Urahns, der erste Daimler-"Rennmotor" des Jahres 1894 zu sehen. Ebenso die Fahrzeuge aus der "Kompressor-Ära" der 30er Jahre, die Boliden der sogenannten "750-Kilo-Formel" ab 1934, die Grand-Prix-Wagen der 50er Jahre und natürlich die erfolgreichen Renngeräte der Neuzeit, wie etwa die Siegerwagen aus der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) oder der schon jetzt berühmte Monoposto des Teams Penske-Mercedes, der 1994 die legendären "500 Meilen von Indianapolis" gewann. Genausowenig fehlt natürlich der Sauber-Mercedes aus der diesjährigen Formel 1-Saison.

Die eigentliche Eröffnung der Ausstellung am 20. November läuft unter dem Motto "Stars & Cars". Dabei wird viel Rennprominenz von gestern und heute erwartet. Danach kann die Sonderschau täglich (außer montags und an Feiertagen) von 9 bis 17 Uhr besucht werden. Der Eintritt ist kostenlos.



Alles klar ???



التنظيم الذاتي للمحرك هو إتّكال جديد كلياً يعتبر أحد أبرز الجوانب التكنولوجية في سيارات فئة إسـ الجديدة ويشتمل هذا النظام على شبكة من وحدات التحكم لها المقدرة على إجراء الاتصالات مع الكمبيوتر المركزي للمحرك، ومن شأن ذلك السماح للمحرك بالتحدث مع أجزاءه المختلفة وتعميقه من تنظيم نفسه بذاته.

ونتيجة ذلك محرك أكثر كفاءة وأكثر إعتماداً للمزيد من التفاصيل الرجاء مراجعة ويكيمedia المحرّر



مرسیدس - بنز

أبراهيم الجفاني وآخوه