

190 SL

- Revue



MERCEDES-BENZ 190 SL-CLUB E.V.



Essen auf Rädern: Techno-Classica 2024



Essen Motor Show 2024

Mercedes-Benz 190 SL-Club e.V.

www.mercedes-benz190sl-club.de



Vorstand:

Präsident:

1. Vorsitzender
Wilfried Steer
Wittinger Str. 154
29223 Celle
Tel. 0 51 41 / 93 01 90
Fax 0 51 41 / 38 17 87

1. stellvertr. Vorsitzender
Redaktion 190 SL-Revue
Frank Erbeck
Marienstraße 32
30171 Hannover
Tel. 0173 / 281 29 12
eMail:
f.erbeck@mercedes-benz190sl-club.de

2. stellvertr. Vorsitzender
Öffentlichkeitsarbeit/Internet
Thomas Hegenberg
Am Wünnenberg 16
45149 Essen
Tel. 0201 / 26 88 20
eMail: thomas.hegenberg@arcor.de

Erweiterter Vorstand:

Sonderwerkzeuge:

Hans-Jürgen Häveker
Dorfstraße 66
29362 Hohne
Tel. 0 50 83 / 824
eMail: hans-juergenhaeveker@t-online.de

Technik und Ersatzteilberatung:

Fritz Wallner
Gewerbepark 8D
85646 Anzing
Tel.: 08121-76719-20
eMail: fw@wallnerclassic.de

Kasse:

Friedhelm Burghardt
Glockenheide 72
30916 Isernhagen
Tel. 0 51 36 / 46 39
eMail: f-burghardt@t-online.de

Veranstaltungen:

Dr. Wolfgang Peter
Otternhagener Straße 26a
31535 Neustadt
Tel. 0172 1000 180
eMail: dr.w.peter@t-online.de

Layout u. gewerbliche Anzeigen:

Michael Giesecking
Dörgen 37
32549 Bad Oeynhausen
Tel. 0176 5098 6133
www.gieseckingdruck.de
eMail: sportponton@yahoo.de

Verwaltung:

Wolfgang Hackenberg
An der Wabeck 38
58456 Witten
Tel. 0 23 02 / 9 788 447
Fax 0 32 12 13 63 073
eMail: mb190sl@gmx.de

Kassenprüfer:

Gerd Köhler
Parteikenkampstraße 4
38690 Vienenburg
Tel. 0 53 24 / 67 66

Gerd Rothe
Berliner Straße 18 a
63456 Hanau am Main
Tel. 0 61 81 / 6 36 15

Ehrenpräsident:

Norbert Schneider
Wetteraustraße 97
61169 Friedberg
Tel. 0 60 31 / 1 39 01
Fax 0 60 31 / 9 33 88

Club-Kontoverbindung:

Volksbank Breisgau Nord eG
IBAN: DE49 6809 2000 0080 1830 03
BIC: GENODE61EMM

Titelfoto:

...viel Spaß bei den Ausfahrten in 2024.
Foto: Frank Erbeck

Wir über uns...

Seit dem 1. Januar 1989 besteht der Mercedes-Benz 190 SL-Club e.V., dessen Mitglieder und Förderer es sich zur Aufgabe gemacht haben, den Mercedes-Benz 190 SL in seinem Originalzustand zu erhalten.

Unser äußeres Erscheinungsbild stellt sich außer beim Sommer- und Wintertreffen, auf Ausstellungen, Veteranenmärkten sowie in unserer Clubzeitung dar. Die Mitglieder des 190 SL-Clubs erhalten pro Jahr vier Ausgaben der 190 SL-Revue.

Private Kleinanzeigen über Gesuche und Verkäufe sind für Mitglieder in unserer Zeitschrift kostenlos und erwünscht.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen.

Nachdruck, auch auszugsweise, nur in Absprache mit der Redaktion.

Der Jahresbeitrag für die Mitgliedschaft beträgt Euro 90,-. Er wird per Bankeinzug erhoben. Neue Mitglieder entrichten zusätzlich eine einmalige Aufnahmegebühr von Euro 55,-. Für Neuzugänge, die bereits in einem der anerkannten deutschen Mercedes-Benz-Clubs registriert sind, entfällt die Aufnahmegebühr.

Eine Mitgliedschaft wird nicht davon abhängig gemacht, ob ein Fahrzeug vorhanden ist oder eingebracht wird.

Wir sind bemüht, Freunde für unsere Sache zu gewinnen, die mit Kopf, Herz und Enthusiasmus am Clubgeschehen teilnehmen.

Ihr 190 SL-Club e.V.

Die anderen Mercedes-Benz Clubs

(genaue Informationen zu den Mercedes-Benz Markendubs erhalten Sie auf der Internetseite: <http://mercedes-benz-clubs.com>)



Mercedes-Benz Veteranenclub von Deutschland e.V.

✉ mvvd@t-online.de
www.mvconline.de



Mercedes-Benz 300 SL-Club e.V.

✉ info@mercedesbenz300sl-club.de
www.mercedesbenz300sl-club.de



Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V.

✉ info@mbig.de
www.mbig.de



Mercedes-Benz W 124-Club Deutschland

✉ info@w124-clubdt.de
www.w124-clubdt.de



AMG Owners Club e.V.

✉ info@amg-owners-club.org
www.amg-owners-club.org



Mercedes-Benz SL-Club Pagode e.V.

✉ vorstand@sl-club-pagode.de
www.sl-club-pagode.de



Verein der Heckflossenfreunde e.V./ MB-Strich-Acht IG

✉ stuempfig@mercedesclubs.de
www.mercedesclubs.de



Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V.

✉ info@107sl-club.de
www.107sl-club.de



Mercedes-Benz Geländewagen Club

✉ g-club-ev@t-online.de
www.g-club-ev.de



Mercedes-Benz Kompressor-Club e.V.

✉ info@kompressor-club.de
www.kompressor-club.de



Mercedes-Benz W123-Club e.V.

✉ w123info@aol.com
www.w123-club.de



Unimog-Club Gaggenau e.V.

✉ info@unimog-club-gaggenau.de
www.unimog-club-gaggenau.de



Mercedes-Benz W 201 16V-Club e.V.

✉ info@w201-16v-club.de
www.w201-16v-club.de



Mercedes-Benz S-Klasse-Club e.V.

✉ info@s-klasse-club.de
www.s-klasse-club.de



Mercedes-Benz R129 SL-Club e.V.

✉ kontakt@r129sl-club.de
www.r129sl-club.de



Mercedes-Benz Modellauto-Club e.V.

✉ info@mbmc.de
www.mbmc.de



Mercedes-Benz SLK-Club e.V.

✉ info@slk-club.de
www.mercedes-benz-slk-club.de

Aus dem Inhalt

 Wir über uns	2
Die anderen Mercedes-Benz-Clubs	3
Aus dem Inhalt	4
 Auf ein Wort: Geschwindigkeit ist keine Hexerei	5
Goodwood Revival Meeting 2023	6
Zitatezirkel	11
Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG)	12
Le Mans 100	17
Essen Motor Show: Essen auf Rädern	18
Oldtimertag Museumshof Winsen	21
30. Käfertreffen in Celle	26
 Stammtisch Stuttgart auf Entdeckungstour in der FACTORY 56	30
 Weihnachtsfeier 2023 des 190 SL-Stammtisch Neuss	32
 Weihnachtsfeier 2023 des 190 SL-Stammtisches Hannover/Celle	33
On Tour mit der Isernhagen Classic: es geht wieder los!	34
Leute, wie die Zeit vergeht...!	36
 Einladung zum 44. Mercedes-Benz 190 SL-Treffen Luxemburg 2024	38
Die Motor Show des Jahres	40
Kennzeichenleuchte - alte Ausführung	42
190 SL-Fotobuch von Gerd	44
Bremen im Winter oder die Bremen Classic Motorshow 2024	45
 Impressionen von unserem Mercedes-Benz 190 SL auf der Bremen Classic Motorshow.	48
 Die Clubplaketten von 2007 - 2010	49
Oldtimer & Fachwerk in Celle	50
McLaren Speedtail	54
Mazda Roadpacer	55
Vor 70 Jahren...	55
aus Auto-Bild Klassik: Eleganz gegen Ehrgeiz (190 SL gegen Porsche 356)	56
WALLNER Classic informiert	64
Ein Bericht über die Spedition Helmut Kuhnwaldt	66
 Stammtisch Köln/Bonn	70
Clubmarkt: Verkäufe und Gesuche	71
 Das letzte Wort...	74
 Stammtische	75

Auf ein Wort ...

... Geschwindigkeit ist keine Hexerei

Das Redaktionsnetzwerk Deutschland vom 15. Juli 2023 zeigt uns, dass es bei Schnellfahrern zwei unterschiedliche Motivationen gibt.

Der extrinsische Typ hat das Verlangen schnell von A nach B zu kommen, während der intrinsische Typ das schnelle Fahren an sich als Vergnügen empfindet.

Im Rausch der Geschwindigkeit befinden sich beide Vertreter und wie bei jedem Rausch hofft man auf geringe Nachwirkungen.

Der Mensch ist ein relativ langsames Wesen auf diesem Planeten. Der Wanderfalke bringt es im Sturzflug auf fast 350 km/h, ein Hase auf bis zu 70 Kilometer pro Stunde, selbst eine Robbe ist mit 40 km/h schneller als der schnellste Mensch.

Für Schnellfahrern ist Deutschland geradezu ideal. Ohne Geschwindigkeitsbegrenzung wie sonst nur noch auf der Isle of Man.

Dieser Ort ist einmal im Jahr Treffpunkt von Geschwindigkeitsfanatikern aus aller Welt während der Tourist Trophy.

Die TT, das älteste und gefährlichste Motorradrennen der Welt wird bis heute auf regulären Straßen ausgetragen.

„Die Ideallinie um zehn Zentimeter zu verfehlen kann den Weg ins Jenseits bedeuten“, beschreibt der deutsche Motorrad-

rennfahrer Siegfried Schauzu die TT im Interview. Neunmal gewann er in einzelnen Kategorien und er überlebte.

Nicht alle hatten dieses Glück, in der Geschichte der TT starben bis heute 270 Teilnehmer.

Zu Beginn dieses Jahres wollte der ADAC wissen, welches Tempolimit in deutschen Städten die Regel sein soll.

Zwei Drittel der Befragten waren für die Beibehaltung von 50 Kilometern pro Stunde, nur 29 Prozent wünschten sich eine generelle Begrenzung auf 30 km/h.

Die hier von Michael Pohl angestoßenen Gedanken können vertieft werden mit der Lektüre des Buches „Tempo. Tempo! Tempo?“ des Historikers Prof. Peter Borscheid, erschienen im Nünnerich-Asmus-Verlag.

Wilfried Steer



Goodwood Revival Meeting 2023

In der zweiten September Woche war es wieder soweit und Wolfgang und ich waren von Donnerstag bis Sonntag dabei.

Vorab etwas zur Preisgestaltung. Jedes Jahr wird die Veranstaltung teurer und trotzdem kommen jedes Jahr mehr Besucher, genau wie in Pebble Beach.



Frei nach dem Motto, dass was nichts kostet auch nicht gut sein kann, langten die Veranstalter überall reichlich hin-besonders bei den Ticketpreisen.

Wir hatten das Glück bei Hans Kleissl in dem von ihm angemieteten Cottage dabei sein zu dürfen, was uns bei nur rund einer Meile Fußmarsch, unabhängig von einem Mietwagen machte.

Am Abend saßen wir dann nach dem Rennen bei einem oder auch zwei Glas Wein zusammen und tauschten unsere Erlebnisse an der Strecke oder im Fahrerlager lebhaft aus.

Bei den Erlebnissen an der Strecke möchte ich mit einer Szene beginnen, die sich direkt vor unseren Augen abspielte.

Einem der Ferrari 250 GTO (eine Replika) platzte durch Überhitzung der Bremsanlage offenbar eine Bremsschlaue, was zum Ausbrechen des Fahrzeugs,



wie einem Feuer vorn und hinten, unter dem GTO führte. (Es war dann doch Öl).

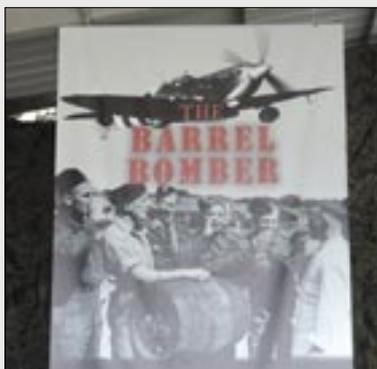
Blitzschnell waren die Fire Marshals vor Ort und das Feuer in Rauch und Qualm ohne großen Schaden, bei dem rund 70 Millionen Euro teuren Modell erstickt.

Niedergeschlagen saß der Fahrer auf dem Grün neben der Strecke. (Der ehemalige indische





Formel 1 Fahrer Karun Chandhok).
Wirklich hervorragend waren
auch die historischen Flugzeuge



sowohl am Boden wie auch in der Luft.

Besonders gut gefiel mir die 1941er Spitfire MK1A Supermarine.

Auch Deutschland war mit der Bucker Jungmann von 1954 aus meinem Geburtsjahr vertreten.

Natürlich interessierte mich der „Barrel Bomber“ mit seiner Ladung ganz besonders

1944 war ein richtig heißer Sommer und nach der Landung in der Normandie hatte die Briten entsprechend Durst.

So brachten die Jäger unter ihren Tragflächen Bierfässer mit, die sie über den englischen Reihen abwarfen.

Beim Goodwood Revival sind die meisten Teilnehmer wie Besucher stilgerecht gekleidet, wie die nächsten Fotobeispiele zeigen.



Das war nicht immer von Vorteil, denn es war brütend heiß und es gab praktisch nirgendwo Schatten, es sei denn, den des eigenen Autos.

Beim Fahrerwechsel der Vorkriegs-Rennwagen sah man viele durchgeschwitzte Rückenpar-





Die Besitzer des roten Linkslenkers mit Erstzulassung 1957 sind anscheinend Rotweinliebhaber wie ich. Das Foto unter dem Kofferraum lässt darauf schließen.



ten.

An der Strecke gab es genügend Absperrungen und Warnschilder, die auf die Gefahren des Motorsports hinwiesen.

Der Hinweis auf 4 bremsende Räder war in der Vorkriegszeit



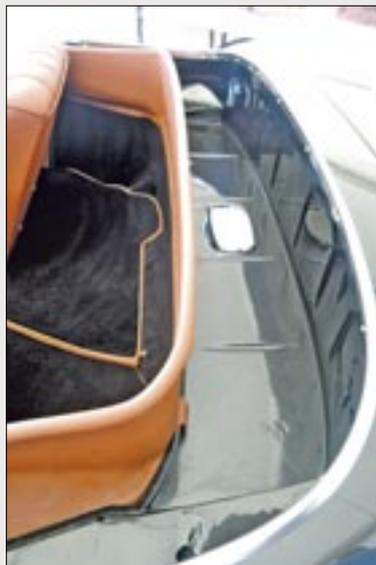
noch durchaus sinnvoll. Und auch die Kriegszeit selbst fand Umsetzung.

Auf den nächsten Bildern sieht man, woher der Vogelkäfig Maserati seinen Namen hat.

Hätte ich den Falcon als Rätselaufgabe in die Revue gestellt, wäret ihr vermutlich daran gescheitert.

Kommen wir zu unserem Clubliebling 190 SL und den Exponaten vor Ort in Goodwood.





Ort, auf folgenden Aufnahmen wieder gegeben.

Ein äußerst seltener Formel 1 Renner von Connaught als Type B von 1954, mit dem Rob Walker sein erstes Formel 1 Rennen bestritt,

100.000 £, weit überbezahlt, da waren Wolfgang und ich uns einig.

Das dritte rechtsgelenkte graue Modell war noch nicht endgültig fertiggestellt, leider auch auf Weber umgerüstet worden, ebenfalls mit vielen Details nicht stimmig



Ein silbernes Exemplar mit roter Innenausstattung und Weber Vergasern wie vielen Detailfehlern brachte bei der Auktion über

restauriert. Hier gab es keine Preisaussage.

An weiteren Sternträgern waren 300 SL, große Ponton und 600er wie Pagoden vor



ner der wenigen Heckmotor-Exoten im Teilnehmerfeld und sorgte für viel Interesse.

Sein Preis liegt heute bei rund einer Viertelmillion Euro.



stand für £ 450.000 zum Verkauf.

Bei den Motorrädern fand besonders die Norton mit Seitenverkleidung in blau/weiß meine Aufmerksamkeit.

Selbst der Sonnenschirm passte beim Bulli in türkis/weiß

Während sich die Cobras auf der Strecke nichts schenken, lag bei der Blauen auf dem Grün, in der Ruhe die Kraft.

Die Startnummer 1 wies auf einen Einsatz 2022 bei den Le



perfekt ins Bild.

Der seltene Tatra T 87 war ei-

Mans Classic Mitte des Jahres hin.

Auch bei den Modellen gab es Kaufangebote, so die Burrell Steam Traction Engine im Maßstab 1:4 für rund £ 20.000. Da muss sich erstmal ein Kunde finden.

Insgesamt hat Wolfgang und mir die Veranstaltung wie



beim letzten Mal wieder sehr viel Spaß gebracht, was natürlich auch an der perfekten Betreuung durch Hans Keissl und seinem Team lag.

Speziell die Abende, mit der Aufarbeitung der Erlebnisse des Renntages im Kreis von Gleichgesinnten, mit dem Stern in den Augen, waren wirklich eindrucksvoll.

Während des Rückfluges sprachen wir darüber, möglichst schon im nächsten Jahr wieder dabei zu sein.

Ich hoffe dann mehr von Euch dort zu sehen. Glaubt mir, es lohnt sich!

Wilfried Steer

Zitatezirkel (gesammelt von Wilfried Steer)

1) *„Je näher du dem Tod bist, desto lebendiger fühlst du dich. Aber noch stärker als die Angst, ist der Wille zu gewinnen.“*

(James Hunt)

2) *„James Hunt war der letzte bunte Hund der Formel 1.“*

(Niki Lauda)

3) *„Wirklich zu leben, das ist das Allerseltenste auf dieser Welt. Die meisten Menschen existieren nur, sonst nichts.“*

(Oscar Wilde)

4) *„Manchmal ist alles, was man braucht, ein guter Freund und ein vollgetanktes Auto.“*

(Anonym)

5) *„Wir alle wissen, dass kleine Autos gut für uns sind. Das gilt aber auch für Lebertran.“*

(Jeremy Clarkson)

6) *„Wenn mich mein Hinterrad überholt weiß ich, dass ich in einem Lotus sitze.“*

(Graham Hill)

7) *„Keiner gewann die TT öfter als Joey Dunlop - 26mal. Fr starb am 2. Juli 2000, beim Rennen. Zu seinem Begräbnis kamen über 50.000 Menschen.“*

(Kurt Molzer)

8) *„Rennautos sind weder schön noch hässlich. Sie werden schön, wenn sie gewinnen.“*

(Enzo Ferrari)

9) *„In der Hölle heizen, was das Zeug hält. Sie müssen sich auch keine Gedanken über die Zukunft machen. Die Zukunft in der Hölle ist geklärt.“*

(Wladimir Kaminer)

10) *„Wenn ein Fahrer sagt, dass er auf dem Ring keine Angst hatte, dann war er einfach nicht schnell genug.“*

(Jackie Stewart)

11) *„Ah! Mein Grillfest am Ring!“*

(Niki Lauda über seinen Unfall am 1. August 1976 auf dem Nürburgring)

Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG)

Ein Bericht über die Geschichte der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG), Differenzen in der damaligen Arbeitswelt und die Anfänge der Elektromobilität in Deutschland

Der Name Mercedes-Benz ist seit dem 19. Jahrhundert untrennbar mit der Automobilproduktion verbunden. Die historische Geschichte von diesem Konzern ist einmalig und sucht seinesgleichen.

Einige Mitglieder vom Stammtisch Stuttgart kennen die Daimler Gedächtnisstätte im Kurpark Bad Cannstatt und deren herausragenden Bedeutung in dieser Historie (Revue 03/2023). Wie war aber der weitere Verlauf der Geschichte bis zur Gründung der Daimler Benz AG? Welche Rolle spielte dabei die Daimler-Motoren-Gesellschaft, Ferdinand Porsche und Andreas Flocken? Die Antworten auf diese Fragen und weitere interessante Informationen findet ihr in diesem Artikel.

1887 kaufte Gottlieb Daimler ein Grundstück mit Werksgebäuden der ehemaligen Vernicklungsanstalt Zeitler & Missel auf dem Grundstück Ludwigstraße 67 (heute Kreuznacher Straße) im Cannstatter Stadtteil Seelberg. Kurz darauf verlegten die Tüftler Daimler und Wilhelm Maybach sowie 23 handverlesene Arbeiter ihre Werkstatt vom Kurpark Bad Cannstatt (Gartenhaus) in die 3.000 m² große Fabrik mit Lagergebäude.

Die Kosten für die weiteren technischen Entwicklungen zehrten jedoch bald Daimlers gesamtes Vermögen auf, sodass er sich

Geschäftspartner suchen musste. Gemeinsam mit Max Duttenhofer und dessen Teilhaber Wilhelm Lorenz gründete er am 28. November 1890 die „Daimler-Motoren-Gesellschaft“ (DMG). Sie diente der Verwertung der Daimlerschen Erfindungen und Wilhelm Maybach wurde dabei Chefkonstrukteur. Doch während Duttenhofer Stationärmotoren produzieren wollte, lag Daimler die Fahrzeugproduktion am Herzen und es kam zum Disput.

Bereits kurze Zeit später trennte sich Gottlieb Daimler vorübergehend von der DMG und scheidet offiziell als Aktionär aus. Im weiteren Verlauf griff Daimler zu

grund unannehmbarer Vertragsbedingungen, aus der DMG aus.

Wegen einer stagnierenden technischen Entwicklung, die sich schließlich in zusehends schlechteren Bilanzen niederschlug, unternahm die DMG im November 1895 den Versuch, Maybach zurückzuholen. Dieser lehnte mit dem Hinweis ab, dass er ohne Daimler nicht zurückkäme. Am Ende sah man sich aus wirtschaftlichen Interessen gezwungen, beide wieder in die Gesellschaft aufzunehmen. Während Maybach zum Technischen Direktor der DMG ernannt wurde, erhielt Gottlieb Daimler die Stellung eines Sachverständigen



einer List: Im Auftrag von Gottlieb Daimler mietete Wilhelm Maybach den Gartensaal des ehemaligen Hotels Hermann in Bad Cannstatt an und setzte dort mit zwölf Arbeitern und fünf Lehrlingen seine Konstruktionsarbeit fort. Maybach und Daimler konstruierten weiterhin Motoren, deren Patente aber alle auf Daimler und Maybach liefen. Diese Patente dienten der Weiterentwicklung des Automobils, so entwickelte das kleine Team bedeutende Konstruktionen wie den Riemenantrieb, den Phönix-Motor und den Spritzdüsenvergaser, der Jahrzehnte lang von der Automobilindustrie genutzt wird. Im Februar 1891 tritt auch Maybach, auf

Beirats und Generalinspektors im Aufsichtsrat. Die Rückkehr beider bescherte der DMG einen ungeahnten Aufschwung.

Für Maybach ging es nun zuallererst darum, mit technisch fortschrittlichen und zuverlässigen Produkten die Konkurrenzfähigkeit der DMG wiederherzustellen. Damit begann eine umfangreiche Entwicklungstätigkeit und die im Hotel Hermann erdachten Konstruktionen konnten in die Serienproduktion einfließen. Wichtigstes Ergebnis war der sogenannte Riemenwagen, das erste Automobil das die DMG in nennenswerten Stückzahlen herstellt. Gottlieb Daimler bleibt jedoch nur wenig Zeit, die



se rasante Entwicklung mitzuerleben. Er erliegt am 6. März 1900 einem Herzleiden.

Eine der herausragendsten Konstruktionen Maybachs für das gemeinsame Unternehmen erlebt Gottlieb Daimler ebenfalls nicht mehr: Den ersten Mercedes, der auf der „Rennwoche von Nizza“ im März 1901 Furore macht. Am 25. März 1901 gewinnt Wilhelm Werner die Fernfahrt Nizza–Salon–Nizza über 392 Kilometer mit einem Durchschnitt von 58,1 km/h. Dieser Erfolg gilt als erster Rennsieg eines Mercedes überhaupt. Es war ein leichtes und leistungsstarkes Fahrzeug mit niedrigem Schwerpunkt, dass sich von allen bisher gebauten Wagen deutlich abhebt. Der Mercedes 35 PS gibt dem Automobil eine eigenständige Form und beendet damit das Kutschenzeitalter im Automobilbau. Seine Entstehung verdankt diese richtungweisende Konstruktion, die als erstes modernes Automobil gilt, nicht nur dem konstruktiven Genie von Wilhelm Maybach, sondern auch der Initiative von Emil Jellinek.

Der Geschäftsmann und Automobilenthusiast mit Wohnsitzen in Wien und Nizza hatte 1897 seinen ersten Daimler-Wagen erworben. Seitdem hat er von Maybach und der DMG immer leistungsstärkere und schnellere Fahrzeuge ge-

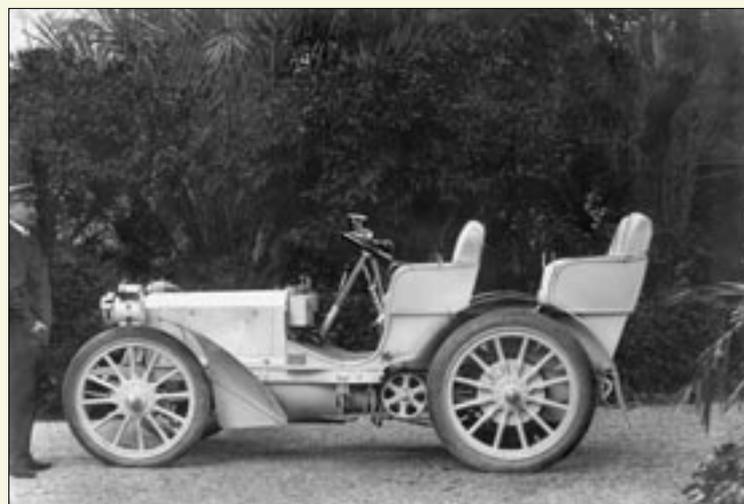
fordert. Der Einzige, der seine Vorstellungen realisieren kann, ist nach Jellineks Meinung Wilhelm Maybach, der begnadete technische Kopf der DMG. Emil Jellinek war auch ein sogenannter „Herrenfahrer“. Herrenfahrer hießen die reichen Mitglieder der Oberschicht, die ihr Fahrzeug selbst lenkten, statt sich chauffieren zu lassen. Sie nutzten das Automobil als Sportgerät und wetteiferten mit ihren Standesgenossen bei Rennen und sogenannten Zuverlässigkeitsfahrten. So zählte man 1902 im deutschen Reich bereits 4.700 Automobile in der Oberschicht.

1900 treffen Jellinek und die DMG in Nizza eine Vereinbarung über den Vertrieb von Daimler-Automobilen und Motoren. Vereinbarung wird außerdem, dass „eine neue Motorform hergestellt und dieselbe den Namen Daim-



ler-Mercedes führen“ soll. Jellineks Pseudonym „Mercedes“, das er nach dem Vornamen seiner zehnjährigen Lieblingstochter gewählt hat, taucht dabei erstmal als Markennamen und nicht nur als bloßer Team- oder Fahrer-namen auf. Noch im April bestellt Jellinek in Bad Cannstatt 36 Fahrzeuge zu einem Gesamtpreis von 550.000 Goldmark.

Somit verfügt die DMG seit September 1902 über einen patentamtlich geschützten, erfolgreichen Markennamen „Mercedes“. Aber noch fehlt es an einem



charakteristischen Warenzeichen. Da erinnern sich Gottlieb Daimlers Söhne Paul und Adolf, dass ihr Vater zuvor einen Stern als Symbol verwendete. Gottlieb Daimler war von 1872 bis 1881 Technischer Direktor der Gasmotorenfabrik Deutz. Zu Beginn seiner dortigen Tätigkeit hatte er sein Wohnhaus auf einer Ansicht von Köln und Deutz mit einem Stern markiert. Seiner Frau prophezeite er damals, dass dieser Stern einmal segensreich über seinem Werk aufgehen werde.

Der Vorstand der Daimler-Motoren-Gesellschaft greift diese Anregung auf und meldet im Juni 1909 sowohl einen Dreizack- als auch einen Vierzackstern als Warenzeichen an. Beide Formen werden gesetzlich geschützt, doch nur der Dreizackstern kommt unmittelbar zum Einsatz. Ab 1910 ist der Stern bei Fahrzeugen vorne am Kühler in plastisch geprägter Form zu sehen.

Die Mercedes Fahrzeuge die



zwischen 1902 – 1905 gebaut wurden erhielten den Zusatz „Simplex“. Dieser Namenszusatz verweist auf die aus damaliger Sicht einfache Handhabung des Fahrzeugs. Der passionierte Reiter Kaiser Wilhelm II. wurde u.a. berühmt durch den Satz: „Ich glaube an das Pferd, das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung“ hatte sich damals von Wilhelm Maybach den zehnmütigen Startvorgang eines Mercedes Simplex erklären lassen mit dem Ergebnis: „Ja, wunderschön Ihr Motor, aber na ganz so simplex ist er auch wieder nicht“.

Das Verhandlungsgeschick des Untertürkheimer Bürgermeisters Eduard Fiechtner mit Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach gab 1900 den Ausschlag, dass die Erweiterung und Vergrößerung der DMG nach Stuttgart-Untertürkheim und nicht nach Schorndorf ging. Fiechtner garantierte Gottlieb Daimler einen Gleisanschluss



und Elektrizität aus dem neu gebauten Wasserkraftwerk. Am 15. August 1900 unterzeichneten Vertreter der Gemeinde und der DMG den Kaufvertrag über 185.000 Quadratmeter Baugebiet im Untertürkheimer Gewann Kies. Und so entstand in Untertürkheim bei Stuttgart ab 1903 der neue große DMG Produktionsstandort.

Ein Großbrand am 09./10. Juni 1903 im Cannstatter DGM Werk zerstörte die Montagehalle mit über 93 teils fertigen, teils in Ar-

1905 verlässt die letzte Werkzeugmaschine die Cannstatter Fabrik der Daimler-Motoren-Gesellschaft auf dem Seelberg in Richtung Untertürkheim.

Nach dem Tod des Aufsichtsratsvorsitzenden Max von Duttenhofer im August 1903 wird Maybachs Position im Unternehmen Schritt für Schritt durch Intrigen abgebaut, bis er die DMG am 1. April 1907 schließlich verbittert verlässt und – gemeinsam mit seinen Söhnen – unter eigenem Namen legendär gewordene



beit befindlichen Wagen. Völlig zerstört wurden auch die drei für das Gordon-Bennett-Rennen vorgesehenen 90 PS Rennwagen. Der Brand hatte zur Folge, dass der Bau der neuen Fabrik in Untertürkheim in Tag- und Nachtschichten beschleunigt wurde. Im folgenden Jahr, am 26. Mai 1904 fand der Umzug der Produktionsanlagen und der Verwaltung von Bad Cannstatt nach Untertürkheim statt. Erst im Februar

Fahrzeuge und Luftschiffmotoren baut. Maybach-Fahrzeuge zählen zu den Pretiosen in der über hundertjährige Geschichte des Automobils. In den zwanziger und dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts waren sie die schönsten, größten und wertvollsten Luxusautos, die auch technisch eine absolute Spitzenstellung einnahmen. Von 1921 bis 1941 wurden ca. 1.800 Maybach-Autos gebaut, von denen heute noch weltweit



rund 160 existieren. Am 29. Dezember 1929 stirbt Wilhelm Maybach im Alter von 83 Jahren in Cannstatt. Für Daimler war er so etwas wie das Genie im Hintergrund. Man nannte ihn auch den „König der Konstrukteure“ – und das mit Fug und Recht. Nur wenige haben so viel zur Entwicklung des Automobils beigetragen wie W. Maybach, der Sohn eines Schreinermeisters, der am 9. Februar 1846 in Heilbronn zur Welt kam.

Viele wissen es vielleicht nicht, aber die Anfänge der Elektromobilität in Deutschland gehen auf das Jahr 1888 zurück. Der deutsche Unternehmer und Erfinder Andreas Flocken produzierte 1888 in Coburg das erste vierrädrige Elektroauto der Welt, den sogenannten Flocken-Elektrowagen. Ihm ist zu verdanken, dass Deutschland 2013 das Jubiläum „125 Jahre Elektroauto“ feiern konnte. Wir erinnern uns, im

Jahre 1886, also nur zwei Jahre zuvor, hatte Carl Benz seinen dreirädrigen Patentwagen Nr. 1 mit Verbrennungsmotor angemeldet. Es galt als der erste praxistaugliche Kraftwagen der Welt. Um 1912 waren in USA bereits knapp 34.000 Elektrofahrzeuge mit Reichweiten von 100 Kilometern registriert.

Im Jahre 1900 trat auch der in der Elektrobranche tätige Ferdinand Porsche mit einem Elektrowagen ins Rampenlicht der Öffentlichkeit. Ludwig Lohner und Ferdinand Porsche entwickelten das erste Elektrofahrzeug, das mit einem Otto- und Elektromotor ausgestattet war. Bei seinem Rennwagen auf Basis des Mercedes-Simplex 28 PS treibt der Benzinmotor über einen Generator elektrische Radnabenmotoren in den Vorderrädern an, es war das erste Hybridauto und Allradfahrzeug auf der Welt. Porsche selbst hatte diese Antriebstechnik ent-

wickelt und 1896 ein Patent auf den Radnabenmotor angemeldet. Das Fahrzeug wog 980 Kilogramm, wovon allein 410 Kilogramm auf den Akku-Satz entfielen, und soll eine beachtliche Geschwindigkeit von 60 km/h erreicht haben.

Radnabenmotoren kommen heute bei Hochleistungsportwagen zum Einsatz wie z.B. bei dem Ferrari SF90 Stradale mit 1.000 PS. Durch die Integration von Elektromotoren direkt in die Räder, den sogenannten Axialflussmotoren, sind diese erheblich kompakter, leichter und leistungsfähiger als vergleichbare Radialmotoren, die heute in 99 Prozent aller Elektroautos eingesetzt werden.

In Paris wurden im Juli 1906 unter Beteiligung von Emil Jellinek und der Daimler-Motoren-Gesellschaft zwei Unternehmen gegründet. Die Société des Automobiles Commerciales und die Société Mercédès Électrique, an der die DMG einen 8,5%igen Anteil hält. Dabei sollte die Société Mercédès Électrique die Produktion elektrisch betriebener Fahrzeuge nach dem "System Lohner-Porsche" aufnehmen. Die Herstellung dieser Fahrzeuge fand bei der österreichischen Fa. Austro-Daimler statt, eine damalige Tochtergesellschaft der DMG. Technische Leitung übernahm 1906 Ferdinand Porsche. Derartige Fahrzeuge wurden unter der Bezeichnung "Mercédès Mixte" vertrieben. Aus der Austro-Daimler wurde 1934 die Steyr-Daimler-Puch AG. Bekanntheit hat das Unternehmen heute noch mit der Produktion der G-Klasse, das Top-End-Vehicle in der Mercedes Benz AG.

Mit Einführung des elektrischen Anlassers im Jahre 1911 wurde die Kehrtwende der Elektromobilität eingeführt. Mussten die Verbrenner zuvor mit schwergängigen Kurbeln gestartet werden, machte der Anlasser diesen Vorgang nun überflüssig. Zudem waren Benziner durch die niedrigen Erdölpreise günstiger und hatten eine größere Reichweite.

In den nachfolgenden Jahren





sind in der Daimler-Motoren-Gesellschaft weitere herausragende Entwicklungen entstanden. Auf dem Pariser Automobil-Salon (1906) debütierte der Mercedes 75 PS. Das neue Topmodell hatte 10,2 l Hubraum und ist das erste Serienfahrzeug der DMG mit Sechszylindermotor. Ebenfalls im Jahre 1906 gründete die DMG im Werk Stuttgart-Untertürkheim eine eigene Karosserieabteilung, die die Fertigung der Karosserien für die Mercedes Personenwagen übernimmt. Das erste Serienfahrzeug des 35 PS "Mercedes Cardan-Wagens" verlässt im April 1908 das Werk Untertürkheim, damit beginnt die Markteinführung des ersten Mercedes-Pkw mit Kardanantrieb.

Am 14. September 1908 nimmt der erste elektrisch betriebene Automobil-Feuerlöschzug Deutschlands bei der Berliner

Feuerwehr den Betrieb auf. Er umfasst vier Fahrzeuge auf Mercedes Électrique Fahrgestellen der Österreichischen DMG. Eine starke Batterie über der Vorderachse versorgt die elektrischen Radnabenmotoren in den Vorderrädern.

Um das DMG-Werk Untertürkheim weitgehend für die Motorproduktion freizumachen, erfolgte ab Herbst 1915 auch die Verlagerung der Automobilproduktion von Untertürkheim nach Sindelfingen. Das Werk Sindelfingen konzentrierte sich mit seiner Serienfertigung ausschließlich auf den Karosseriebau und der Endmontage von Fahrzeugen.

Ferdinand Porsche wurde im April 1923 Leiter des Konstruktionsbüros und Vorstandsmitglied der Daimler-Motoren-Gesellschaft. Dort entwickelte er u.a. die Motoraufladung (Kompressor) und war auch verantwortlich für die Lkw und Flugmotorenentwicklung. Die Antwort von Daimler Benz auf die Sehnsucht nach Exklusivität und Schönheit waren die Kompressorfahrzeuge. Ihre glänzenden Karosserien mit schwingenden Kotflügeln und luxuriösem Interieur sind Ausdruck einer neuen Ästhetik. Sie vereinen Attribute des Stilempfindens der damaligen Oberschicht: Luxus, Eleganz und Sportlichkeit. In den luxuriösen Fahrzeugen haben sich Könige, Staatsoberhäupter und Wirtschaftsgrößen chauf-

fieren lassen.

Die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg war geprägt von Inflation und Absatzschwierigkeiten – besonders bei Luxusgegenständen wie Personenwagen. Nur gut eingeführte Marken finanzstarker Unternehmen blieben überlebensfähig, sind aber häufig zu Zusammenschlüssen oder Kooperationen gezwungen. So bilden auch die langjährigen Konkurrenten DMG und Benz & Cie im Mai 1924 auf Druck ihrer Hausbanken eine Interessengemeinschaft, um durch Vereinheitlichung der Konstruktion und Fabrikation, des Einkaufs und der Werbung wettbewerbsfähig zu bleiben.

Im Juni 1926 fusionieren die beiden ältesten Automobilunternehmen der Welt, aus der ein neues Unternehmen hervorgeht: die Daimler-Benz AG.

Wegen seinem lockeren Führungsstil, die Misserfolge der LKW-Modelle sowie größeren finanziellen Verbindlichkeiten von ihm gegenüber der Daimler-Motoren-Gesellschaft führte das alles 1928 zu einer Nichtverlängerung des Arbeitsvertrages von Ferdinand Porsche. Es kam zu einer juristischen Auseinandersetzung, die mit einem Vergleich im Jahre 1930 endete.

Die Geschichte der Automobilmарke Porsche begann 1948 mit dem Typ 356, doch der Grundstein für das Unternehmen wurde im Konstruktionsbüro von Professor Ferdinand Porsche gelegt. Im Januar 1951 starb Ferdinand Porsche in Stuttgart im 76. Lebensjahr, er war ebenso ein genialer Konstrukteur mit Erfindergeist wie die Herren Daimler, Maybach, Benz und Andreas Flocken.

Am Samstag, den 20.07.2024 feiert die Mercedes-Benz AG das Jubiläum „120 Jahre Werk Untertürkheim“. Zu diesem Fest werden ca. 27.000 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen eingeladen.

Markus Reinhart



Notizen aus Le Mans von Kurt Molzer, zusammengetragen von Wilfried Steer.

In 2023 feierte das 24-Stunden-Rennen sein 100jähriges Jubiläum.

Le Mans liegt 184 Kilometer südwestlich von Paris und das Dorf Mulsanne befindet sich am Ende der gleichnamigen Geraden.

5.295 Menschen leben hier, man nennt sie Mulsannais. Schräg vis-à-vis von der Kirche Sainte-Madeleine sitzt ein sehr alter Mann mit weißem Bartstopfen auf einem Klappstuhl vor seinem Haus.

Am 11. Juni 1955 gegen 18.30 Uhr sah er schwarzen Rauch in den Himmel aufsteigen.

Pierre Levegh, war nach einer Kollision mit dem Austin-Healey von Lance Macklin in seinem Mercedes-Benz 300 SLR bei Start und Ziel in die Zuschauermenge gerast. Der Wagen explodierte, Levegh und 83 Zuschauer starben. Auslöser des Unfalls war Mike Hawthorne, der für alle Be-

teiligten völlig überraschend auf die Bremse stieg und in die Boxengasse abbog.

Der alte Mann sagt mit schwacher Stimme: „Das Feuer und die vielen Toten, das war wieder wie im Krieg.“

Heute ist das Rennen nicht mehr so gefährlich wie früher. Helmut Zwickl schrieb 1986: „Der Tod in Le Mans kommt langsam. Er hat 24 Stunden zeit“ „Der Tod in Le Mans heißt Krebs. Material-Krebs. Zuerst ein paar Metastasen, niemand nimmt sie wahr. Sie wuchern tief unten im Material, genährt von Vibrationen und Fliehkräften. Man ist längst verloren und es ist gut, dass man es nicht weiß.“

13,6 Kilometer Streckenlänge, 61 Autos, 400.000 Zuschauer, in Le Mans ist wieder die Hölle los.

Bei RM Sotheby's kommt ein Ferrari 121 LM von 1955 für 5,7 Millionen Euro unter den Hammer.

Kurz vor dem Start ist allesammelt voll mit Experten, Hallexperten, Nullexperten, echten Fans, reinen Wichtigtuern und stilvollen Alkoholikern, die in Begleitung von dicken Havanna-Zigarren langsam auf das offene Meer der Trunkenheit hinausgleiten.

Punkt 16.00 Uhr. Nun wird es laut, die Meute ist gestartet. Welch feurig-flammendes Orchester aus mannigfaltigstem Hubraumvolumen und divergierenden Drehzahlen.

Die Formel 1 kann einpacken gegen diese Vorstellung.

Königsklasse des Rennsports? Die wahre Königsklasse fährt hier mit 400 km/h, dass ist wahres Motorracing.

Was für ein Rennen! Mal ist Ferrari vorn, mal Toyota, mal Cadillac, mal Porsche, mal Peugeot.

Am Ende holt Ferrari den ersten Gesamtsieg in Le Mans seit 58 Jahren.



Essen Motor Show ...

... Essen auf Rädern

Die Essen Motor Show wurde 1968 als „1. internationale Sport- und Rennwagenausstellung“ eröffnet, auf die Initiative vom gerade mal 25-jährigen Wolfgang Schöllner.

Ab 1970 wurde diese Autoausstellung zur „Jochen Rindt Show – Internationale Sport und Rennwagenausstellung Essen“, einem der besten und beliebtesten Rennfahrer der Nachkriegszeit. Leider erlebte der Namensgeber die Umbenennung und Eröffnung dieser Autoshow nicht, da er 3 Monate vor der Eröffnung, in Monza tödlich verunglückte. 1978 wurde dann diese Autoausstellung noch einmal umbenannt und hieß nun „Essen Motor Show“. In den besten Jahren kamen deutlich über 400000 tausend Besucher nach Essen! Damit ist diese Oldtimershow, bis dato sehr erfolgreich und 2023, fand diese besondere Fahrzeugmesse, bereits zum 55. Male statt.

Ein Grund mehr, wieder einmal mit Wilfried und „Ötzi“ nach Essen zu fahren. Das Eintrittsgeld betrug 25.- Euro und ich war gespannt auf das, was uns hier erwarten sollte. Mein persönliches Interesse an getunten Autos, beschränkt sich eher auf dezent tiefer gelegte Fahrzeuge mit schönen Alufelgen und einem Motor, der ordentlich „Dampf“ hat. Wenn schon, denn schon, dürfen auch die berühmten 3 Buchstaben AMG am Heck stehen. Allerdings habe ich auch festgestellt, dass normale Autos, die nur breitere Räder bekommen haben, nicht unbedingt besser auf der Straße liegen! Teilweise verschlechtert sich das Fahrverhalten drastisch und wo das originale Fahrwerk im Fahrverhalten noch sehr gutmütig agierte, verschlechterte sich das Handling, bei jeder Fahrbahnritze! Von Aquaplaning und anderen Dingen, wie der zusätzliche Verschleiß an den Fahrwerkskomponenten wie das Differential, ganz zu schweigen. Viele dieser Fahrzeuge sind echte Hingucker und es gibt immer noch eine große Fangemeinde dieser



Club-Bericht

aufwändig umgebauten Fahrzeuge.

Aber es gab hier auch viele schöne Klassiker zu bewundern!

3 190 SL habe ich mir angeschaut. Alle in der Farbe anthrazitmetallic (DB172) mit einer tabakbraunen oder schwarzen Lederausstattung. Ich frage mich allerdings langsam ernsthaft, warum alle restaurierten 190 SL, in dieser eher modernen Farbe lackiert werden? Obwohl diese Fahrzeuge bei der Auslieferung einmal anders ausgesehen haben. Das belegen auch die Datenkarten. Der Grund: diese Farbkombination lässt sich sehr gut verkaufen und hat sogar in seiner Beliebtheit, die silbergrauen (DB 180) 190 SL auf Platz 2 verdrängt.

Ganz in unserer Nähe stand ein wunderbarer Alfa Romeo 6 C 2500 SS von 1947 und ein noch seltener Talbot aus dem Jahr 1937. Bei unserem Rundgang kam ich an einem Riley TT Sprite für 96000.- Euro vorbei. Diese kleinen britischen Sportwagen werden immer beliebter und gerne bei Vorkriegsrennen, wie auf dem Nürburgring oder beim Goodwood Revival eingesetzt. Und billiger werden sie auch nicht mehr! Daneben standen 2 sehr schöne 911er, ein F-Model als Targa für 82000.-Euro und ein 911 SC Cabriolet von 1983 für 48000.-Euro. Ein Stück weiter sah ich ein seltenes Peugeot 404 Coupe in Hellblau-metallic, in einem fantastischen Zustand. Gerade kamen wir an der Jägermeister-Ausstellung vorbei, wo ich mein Lieblingsauto der 70er Jahre wieder sah, einen Ford Capri 2,6 RS in Rennausführung. Wer erinnert sich nicht gerne an die schnellen Capris und an die schnelle „Flunder“, den Zakspeed – Capri, dass Gruppe 5 Monster von 1981? Mit den Fahrern Jochen Mass, Dieter Glemser, Roland Asch und Clay Regazzoni, die alle sehr schnell unterwegs waren.

Auf der anderen Seite dieser Halle besuchten wir den Verkaufsstand der Firma Reller, wo unser Freund Ferdi den Stand be-



Club-Bericht



treute. Neben einem 190 SL und einer schönen Pagode, standen hier auch ein früher Mustang für 35000.-Euro und ein modernes Bentley Cabrio zum Verkauf. Das moderne Bentley Cabrio hatte es den Besuchern der Messe offensichtlich angetan und war ständig umlagert. Ein echt heißer „Ofen“ war das 1951er MERCURY Coupe, im speziellen Outfit. Zum Abschluss schaute ich mir noch ein sehr schönes Mercedes-Benz 300 S Coupe mit Schiebedach an. Hier wurde der Klassiker für 300000.- Euro angeboten. Vor einigen Jahren sollten diese Autos noch 500 – 600000.- Euro kosten. Ich bin schon sehr gespannt auf die Angebote und die Preisentwicklung auf den weiteren Messen, in diesem Jahr.

Frank Erbeck

Die ganze Welt
des klassischen Automobils

34. TECHNO-CLASSICA
ESSEN

Riley
TT Sprite
Bj. 1937
2500 ccm, ca. 120 PS
historisches Benzinfahrzeug
schon startbereit
schnell und zuverlässig
auch alltagstauglich

VB: 96.000 €

SIHA

DIE 4 WELT

Oldtimertag Museumshof Winsen

Wie das große Banner am Eingang zeigte, war es am Sonntag den 24. September nun bereits das 14. Oldtimertreffen auf dem Museumshof.

Von unserer Truppe waren Hans-Jürgen und Rainer mit 190 SL erschienen. Und ansonsten trafen sich Wolfgang, Herbert, Ralf und ich zu Kaffee und Kuchen bzw. Bier und Schinken-



wurst bei herrlichem Wetter wie Speis und Trank.



Natürlich dürfen beide Autos auch nicht zu kurz kommen, wie die folgenden Fotos zeigen. Ralf



war diesmal mit seinem blauen Z1 mitten im Grünen dabei.

Schwalben fuhren gleich 2x Huckepack, beide Male mit VW als Träger.

Schwimmwagen und Kübelwagen erinnerten an die Kriegs-

zeit, während der Topolino anscheinend noch auf der Flucht war.

Mehr als 300 Teilnehmerfahrzeuge unterschiedlichster Hersteller und Jahrgänge waren gekommen.





Schätzchen und ihre Besitzer: Casper Hübbs mit seinem Ford T1 (1), Hishammed und Semur Ibrahimov mit einem Lada (2), Uwe Sonnenberg mit seiner Enke (3), Gerd Krause mit seiner Jetta (4), Ulrich Klitzworth mit seinem Pontiac Coupé (5) und Jürgen Ries und Susanne Pfaff mit ihrem Ford F 250 (6).



Chrom weckt Erinnerungen

Mehr als 300 Fahrzeuge beim Oldtimertag auf dem Winsler Museumshof

Die Oldtimer sind ein Teil der Geschichte. Sie erzählen von den Jahren, die wir gelebt haben. Sie sind ein Teil unserer Identität. Sie sind ein Teil unserer Kultur. Sie sind ein Teil unserer Seele. Sie sind ein Teil unserer Erinnerung.

„So einen Andrang habe ich hier noch nicht erlebt.“

Das war die Reaktion von Casper Hübbs, als er am Samstag, den 1. September, auf dem Winsler Museumshof seinen Ford T1 aus dem Jahr 1968 ausgestellt hat. Der kleine weiße Lieferwagen ist ein echter Klassiker. Er hat eine gelbe Traktorhaube auf dem Ladeflächen und ist in einwandfreiem Zustand. Hübbs hat den T1 von seinem Onkel geerbt. Er hat ihn seitdem als Zweitwagen genutzt. Er hat ihn immer gepflegt und immer wieder restauriert. Er hat ihn immer geliebt. Er hat ihn immer stolz gezeigt. Er hat ihn immer stolz verkauft.

Die Oldtimer sind ein Teil der Geschichte. Sie erzählen von den Jahren, die wir gelebt haben. Sie sind ein Teil unserer Identität. Sie sind ein Teil unserer Kultur. Sie sind ein Teil unserer Seele. Sie sind ein Teil unserer Erinnerung.

„Jetta verbraucht bei Gegenwind und einer zweiten Person an Bord etwas mehr.“

Das war die Reaktion von Gerd Krause, als er am Samstag, den 1. September, auf dem Winsler Museumshof seine Jetta aus dem Jahr 1978 ausgestellt hat. Die rote Limousine ist ein echter Klassiker. Sie hat eine gelbe Traktorhaube auf dem Ladeflächen und ist in einwandfreiem Zustand. Krause hat die Jetta von seinem Onkel geerbt. Er hat sie seitdem als Zweitwagen genutzt. Er hat sie immer gepflegt und immer wieder restauriert. Er hat sie immer geliebt. Er hat sie immer stolz gezeigt. Er hat sie immer stolz verkauft.

Die Oldtimer sind ein Teil der Geschichte. Sie erzählen von den Jahren, die wir gelebt haben. Sie sind ein Teil unserer Identität. Sie sind ein Teil unserer Kultur. Sie sind ein Teil unserer Seele. Sie sind ein Teil unserer Erinnerung.



Sowohl der Ersatzteil- wie Zubehörverkauf aus Kofferraum oder vom Tapeziertisch sorgte für reges Interesse.

VW war stark vertreten, natürlich mit Käfern, dem Typ 411 und einem seltenen Scirocco Cabriolet Umbau.

Etwas aus der Art geschlagen dagegen der Käfer Dragster Verschnitt...

Das Vorkriegsauto bestehend aus Peugeot 201 und Essex Super Six zeigt wie nahe Amerika und Europa sich damals im Fahrzeugbau waren.

Zwischendurch war dann auch Zeit mal das stille Örtchen

Club-Bericht

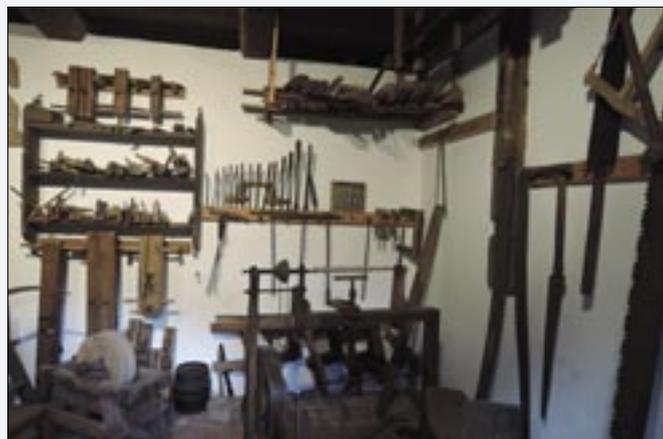
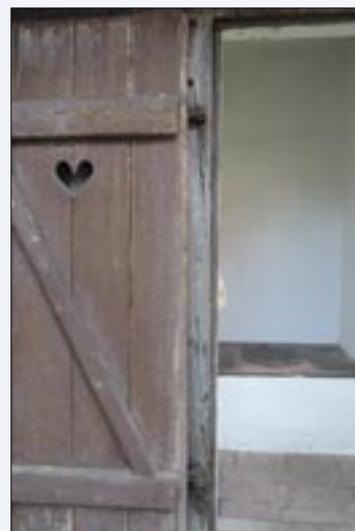


aufzusuchen oder einen Blick in die Pütscherstube, den Handwerksraum des Bauern zu werfen.

Kurz ein Blick auf die Zweiräder, so zum Beispiel, das schöne Nimbus Gespann oder die seltene Hoffmann Gouverneur mit 248 ccm von Typ MP 250.

Zwei schöne 111er Cabriolets und ein Coupe könnt ihr auf den nächsten Bildern sehen. Alle 3 sind Stammgäste auf den Veranstaltungen, hier in der Gegend.

Weitere Besucher mit Stern waren kleine und große Pontons,





wobei Clubfreund Peter Tilke mit seinem roten 220er, einen schönen Schattenplatz ergattert hatte.

Auch der Nachfolger der beiden Erst-SL aus den 50er Jahren war umgeben von Käfern vor dem Kalandhof am Start, die Pagode.

TT und den Wankelmotor von NSU.

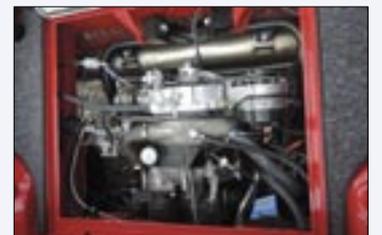
Die Corvette von Chevrolet ist oft auf Treffen zu sehen. Selten aber die C1, hier schon mit dem charakteristischen Flankenschmuck an der überarbeiteten Karosserie des Modelljahres



Zwei ganz unterschiedliche Motoren eines Herstellers zeigen die nächsten Fotos, nämlich den

1956.

Neu war auch der Achtzylinder mit 212 PS statt vorher 152 PS





bei der Sechszylinder-Version. Weniger als 10.000 Exemplare rollten aus der Fabrik.

Der 1965 vorgestellte Peugeot 204 verließ konservative Pfade und war

Peugeot's erstes Auto mit einer kompakten, quer eingebauten Frontantriebseinheit.

Coupé und Cabriolet folgten 1966 und vom Cabriolet wurden lediglich 18.181 Stück gefertigt.

Das BMW 2002 Vollcabriolet fand auch viele Bewunderer, verwand sich aber heftig und rostete damals bösartig.

Eine wohl etwas längere Ausfahrt hatte anscheinend der TR 6 geplant. Die Zuladung auf der Kofferbrücke ließ darauf schließen.

Der seltene Honda S 800 in Roadster-Version kam recht spät. Konnte jedoch von mir noch auf die „Platte“ gebannt werden.

Zum Schluss noch 2x der Typ 170. Einmal als „V“ noch mit Holzrahmen und 1x mit Ganzstahlkarosserie als „S“.



Beim 170 Vb wie hier, entfielen die vertikalen Schlitzlöcher an der Motorhaube. Im Gegensatz zum 170 S hat er aber noch die hängenden Vorkriegs-Scheibenwischer.

Die Stückzahlen waren so kurz nach dem Krieg, besonders in Deutschland, noch bescheidener Natur.

Wilfried Steer



30. Käfertreffen in Celle



Am 6. August war es wieder soweit. Der 1. VW-Käfer-Club Celle hatte gerufen und Käfer, Bullis, Karmann Ghia, Kübel wie Schwimmwagen, ja sogar Strand-Buggies waren gekommen.

Natürlich war der gute Stern bei den Gastfahrzeugen ebenso vertreten, wie Heckflossen, -8er, 107er und natürlich das wunderschöne 220 Cabriolet von Jochen Hinz, auf den nachfolgenden Fotos belegen.



Vom Käferclub Boss Gerd Neugebauer bekam ich wie immer meine Treffen Tasse, aus der mein morgendlicher Aufweckkaffee immer besonders gut schmeckt, weil sie auch schön groß ist.

Groß war auch das Interesse der Besucher des Teilemarktes. Selbst hier war für Sternfahrer einiges



Club-Bericht



dabei.

Die möglichst originalen frühen Käfer vom Typ Brezel oder Ovali reizen mich stets besonders. Natürlich auch die frühen Cabriolets.



Bei diesen gefiel mir in erster Linie das blaumetallic farbene Modell. Serienmäßig noch ohne Blinker und hier mit nachgerüsteten frühen, kleinen T1 Blinkern.

Den Gegenpol bildete hier die Powergilde von Porsche und Co. Auch das graphitgraue Modell hatte ordentlich „Mumm“ unter der Haube.

Einige Käfer suchten ein neues Zuhause und



wurden teils detailliert beschrieben.

Am Tag drauf war Clubmitglied Jochen Hinz gleich nochmal Thema in der Zeitung. Er hatte seinen alten Ovali wieder getroffen, den er vor über 30 Jahren an Birgit Berger verkauft hatte und den sie heute immer noch fährt.

Der Käfer ist nach wie vor, ein ungeschweißtes Original.

Gerade am Sonntag, dem einzigen Tag mit schönem Wetter, strömten die Celler und auch viele Auswärtige zum Neuen Rathaus, um die Kultkäfer zu bewundern.

Natürlich gab es dane-





sehen, von denen ich nun einige vorstellen möchte.

Ganz besonders interessant wie selten,



schon im Einsatz erleben konnte.

Eher erschreckend dagegen die Tieferlegungseskapaden einiger Teilnehmer,



aber jedem das Seine.

So auch ein Käfer Enthusiast, der seine über die Jahre gesammelten Plaketten unter die Fronthaube gepappt hatte und diese



ben ebenso etliche andere interessante Produkte früherer Zeiten aus Wolfsburg zu

Kübel und Schwimmwagenmodelle aus der Kriegszeit, die ich auf der Aller auch



Beim Käfer-Treffen vor dem Neuen Rathaus kamen Oldtimer-Fans voll auf ihre Kosten. Birgit Berger (Bild oben rechts, rechts) traf den Vorbesitzer ihren Autos, Jochen Hinz. Thomas Schwarz präsentiert stolz seine Pokale. Neben den Käfern waren unter anderem auch TI-Busse (rundes Bild) zu bestaunen.

„Da steht das Auto von Andrea“

VW Käfer genießt Kult-Status / Oldtimer-Fans strömen zum Neuen Rathaus

VON CHRISTOPHER MENGE

ALTSTADT. Das Gespräch kommt mir bekannt vor – das dachte sich gestern Christoph Berger, der gemeinsam mit seiner Frau Birgit nach Celle gekommen war, um ihren VW Käfer zu präsentieren. Und tatsächlich war es Jochen Hinz, der an ihrem Auto stand. Vor über 30 Jahren hatte Birgit Berger den Käfer, Baujahr 1955, von ihm für 8000 Deutsche Mark gekauft. „Da steht das Auto von Andrea“, sagte der 80-jährige Vorbesitzer aus Wiedensrode lächelnd. Seine Partnerin Andrea Winter, die ihn eigentlich zum 30. Käfer-Treffen in Celle begleiten wollte, habe das Auto damals gefahren. Als sie auf einen MCB umstieg, wechselte der Käfer den Besitzer und der VW wurde 1991 zum Hochzeitsauto von Birgit und Christoph Berger.

Doch danach stand das Auto gut drei Jahrzehnte in einer Schutube, bis es wieder aktiviert wurde. „Wir fahren mal über Land, machen Ausflüge oder ein Picknick“, erzählt die 57-jährige Birgit Berger aus dem Landkreis Börde. Sie hat noch einen zweiten Käfer, Baujahr 1958, den einst eine Lehrerin nutzte, um mit dem Kult-Auto zweimal im Jahr einkaufen zu fahren. Die Erben meinten, dass man den Käfer nur verschrotten könne – das verhinderten die Bergers, die Mitglieder im Käferclub Braunschweig sind. „Das Schöne ist, dass die beiden Käfer absolut original sind“, sagt Christoph Berger. „Da wurde noch gar nichts geschwafelt.“ Er dürfte nicht auf die Idee kommen, etwas umzubauen. Er habe dagegen zwei Käfer, die nicht mehr fahren können. Er bastele daran. Beim „Treffen für alle luftgekühlten Volkswagen“ wurden vor dem Neu-

en Rathaus rund 300 Fahrzeuge präsentiert. Der Celler Thomas Schwarz hatte seinen schwarzen Käfer 1200, Baujahr 1959, auf der Fläche geparkt. Mit dabei hatte er auch zwei Pokale, die er vor zwei Wochen beim ADAC Sachsen-Anhalt Classic im Ostharz gewonnen hatte. Der 69-Jährige wurde Gesamt- und Klassensieger. „Es kam nicht auf die Geschwindigkeit, sondern aufs Genießen an“, sagt Schwarz. Den Käfer hat er vor fünf Jahren gekauft – eine Export-Version mit Luxusausstattung (Steinschlag- und Spritzschutz sowie eine Nebelleuchte). Bis 2005 war der Käfer in erster Hand in Schweden, dann kaufte ihn ein Sammler aus Hamburg. Schwarz ist der dritte Besitzer. „Mein allererstes Auto 1972 war ein Käfer, Baujahr 1958“, berichtet der Celler. 250 DM habe er für das alte Polizeiauto be-

zahlt. Damals habe er das Auto ganz schön „geschruppelt“, das würde er heute nicht mehr machen. „Der Käfer ist Kult, er löst Emotionen aus, hat Ausstrahlung“, sagt Schwarz. Passanten würden häufig den Daumen hochmachen, wenn er vorbeifährt. Einer, der sich immer freut, wenn er einen Käfer sieht, ist zum Beispiel Thorsten Scheffler. Er habe sich immer einen kaufen wollen, erzählt er gestern beim Käfer-Treffen. Vor allem die älteren Baujahre mit den Winkeln in der B-Stüle und den geraden Scheiben lassen das Herz des 50-Jährigen höher schlagen. „Wir haben unglaublich viele Stammkunden“, sagt der Vorsitzende des 1. Käfer-Clubs Celle, Gerhard Neugebauer. Auch nach 30 Jahren sei man noch motiviert, die Veranstaltung für die Celler Bevölkerung und die vielen Käfer-Freunde zu organisieren.

stolz präsentierte.

Äußerst selten inzwischen, ebenfalls schon die 1500er und 1600er Typ 3 Varianten als Stufenheck, Fließheck wie Kombi.

In diese Reihe passt auch gleich der Typ 4 als 411 bzw. 412, hier in der Kombi-





Das Fenster zum Hof bot auf der Heckablage mit dem nächsten Foto, gleich was für den Spieltrieb. Und richtig austoben konnten sich die Kleinen, beim Käfer bemalen.



Variante, der aber nicht an den Erfolg des Typ 3 anknüpfen konnte.

4 Türen 11 Jahre zu spät, witzelte man bei seinem Erscheinen über die Typenbezeichnung.

Besonders beliebt, damals wie heute, der Karmann Ghia. Richtig formschön dieser „Sekretärinnen-Ferrari“ als Cabrio wie als Coupe.



Den Abschluss bildete ein weiterer Exot. Diesmal aber mit VW-Motor, nämlich das rote Trike mit Hänger, welches viel Aufmerksamkeit auf sich zog.

Nachdem ich Bier und Bratwurst zu sehr humanen Preisen, serviert durch den Käfer Club Celle genossen hatte, machte ich mich auf den Heimweg mit einem dicken Lob an die Veranstalter, für eine perfekte Organisation.

Natürlich sollen auch die Bullis nicht unter den Tisch fallen. Und hier faszinierten mich wie immer in erster Linie die T1-Varianten.

Die sportliche Variante des Heckmotors aus Zuffenhausen war mit den Typen 356 wie 911 ebenfalls vertreten. Und auch ganz rare Exoten wie das Volvo Coupe fanden sich in den Reihen der Gastfahrzeuge.

Wilfried Steer



Stammtisch Stuttgart auf Entdeckungstour in der FACTORY 56

Einige Clubmitglieder und Clubmitgliederrinnen aus der Region Stuttgart durften am 26.02.2024 eintauchen in die beeindruckende Welt der Automobilproduktion bei Mercedes-Benz Sindelfingen. Auch Petra und Frank Erbeck haben sich diese Chance nicht entgehen lassen und haben den weiten Weg von Hannover nach Stuttgart auf sich genommen.

Sindelfingen, das ist weltweit Synonym für Automobilproduktion auf Top-Niveau oder auch zukünftig das Leadwerk im Top-End Luxury Sektor. Das Werk ist eines von 30 Produktionsstandorten der Mercedes-Benz AG und das Kompetenzzentrum für Fahrzeuge der Ober- und Luxusklasse im weltweiten Produktionsnetzwerk. Aktuell arbeiten ca. 35.000 Menschen aus 100 Nationen am Standort und pro Jahr rollen ca. 310.000 Autos von den Bändern.

Das Werk wurde 1915 gegründet und seit 1919 werden südlich

dort die elektrischen AMG.EA Fahrzeuge montiert.

Mit einer Investition von rund 2,1 Mrd. Euro in den Standort Sindelfingen gibt die Mercedes-Benz AG ein klares Bekenntnis zum Wirtschaftsstandort Deutschland. Der Konzern investierte allein 730 Millionen Euro in die modernste Produktionsstätte im ganzen Konzern mit dem Namen „Factory 56“. Produziert werden dort Personenkraftwagen der Ober- und Luxusklasse mit Verbrennungsmotor, Hybridantrieb oder rein batterieelektrischem Antrieb sowie Self-Driving Cars auf einer Ebene. Für dieses Fabrikgebäude ließ Mercedes-Benz 700.000 Kubikmeter Erde bewegen. Die Menge an Stahl für diese Halle – 6.400 Tonnen – würde beinahe reichen, um den Pariser

Eiffelturm nachzubauen. Die Grundfläche entspricht mit 220.000 Quadratmetern ca. 30 Fußballfeldern, dabei betrug die Bauzeit lediglich 2,5 Jahre.

Im Vergleich zur bisherigen S-Klasse-Produktion (BR222) verursacht die neue Fabrik bis zu 75 Prozent weniger CO2. Eine Photovoltaikanlage bestehend aus 12.000 Modulen auf dem Hallendach erzeugt bis zu 30% des benötigten Stroms. Zirka 40 Prozent der Dachfläche wurden extensiv begrünt. Die Außenhülle (Blue-Sky-Architektur) soll viel Tageslicht in die Halle lassen und die Raumtemperatur lässt sich im Sommer um bis zu sieben Grad gegenüber der Umgebungstemperatur absenken und so für ein angenehmes Arbeitsklima für die Mitarbeiter sorgen.



der Landeshauptstadt Stuttgart Fahrzeuge gebaut. Es blickt auf eine beeindruckende Geschichte zurück – im Jahr 2023 wurde ein ganz besonderer Meilenstein erreicht: Das 22-millionste Fahrzeug rollte vom Band (1946 - 2023), ein MANUFAKTUR hyazinthrot metallic lackierter EQS.

Auch zukünftig ist das Werk gut aufgestellt. Ab 2025 werden



Club-Bericht

Die „Factory 56“ in Sindelfingen ist die Blaupause für alle künftigen Fahrzeugmontagen von Mercedes-Benz rund um den Globus – das gilt für bestehende Werke und für neue Standorte.

Die Resonanz bei dem Stammtisch Stuttgart für eine Führung in der Factory 56 war überwältigend. Innerhalb kürzester Zeit waren 30 Plätze für die INTENSIV Tour ausgebucht. Treffpunkt war am 26.02.2024 um 14:00 Uhr im Kundencenter Sindelfingen. Neben einer hervorragenden Gastronomie mit regionaler und internationaler Küche im Restaurant „Daimler“ werden im Kundencenter die neuesten Exponate, aktuelle Showcars und Highlights aus der Produktpalette ausgestellt. Von hier starten alle Werksbesichtigungen und die Teilnehmer und Teilnehmerinnen bekamen einen detaillierten Einblick innerhalb von 1:45 Stunden über die faszinierende Welt der Fahrzeugproduktion.

Nach einer Begrüßung durch den persönlichen Tourguide und einem kurzen Präsentationsfilm wurden die Teilnehmer und Teilnehmerinnen in einem exklusiven Mercedes-Benz Shuttle-Bus zur modernsten Montagehalle Europas gefahren. Während der Anreise hat Hr. Jannecary weitere beeindruckende Kennzahlen über das Werk Sindelfingen berichtet. So besuchen täglich ca. 16.000 Mitarbeiter die Werkskantine zum Mittagessen. Das Lieblingsessen, wie kann es anders sein, ist das schwäbische Gericht Linsen und Spätzle. In einem Jahr werden dafür ca. 50 Tonnen Spätzle verarbeitet.

In der Factory 56 setzt Mercedes-Benz an den sogenannten „Tec Lines“ mehr als 400 fahrerlose Transportsysteme (FTS) ein. Diese FTS können zum Beispiel im Innenausbau des Autos das Fließband ersetzen. Damit gewinnt die hocheffiziente Montage in der Großserie an Flexibilität und Fixpunkte werden so in der Montage vermieden. Die Produktion kann zum Beispiel ohne großen Aufwand an zusätzliche neue Fahrzeuge angepasst werden.

Vom Rohbaubeginn bis zur Fahrzeugfertigstellung einer S-Klasse vergehen lediglich 3 Arbeitstage. Über 70 % der Fahrzeuge (verlängerte S-Klasse, Maybach) werden nach China verkauft. Das Durchschnittsalter der chinesischen Käuferschicht beträgt lediglich 24 Jahre.

Die Factory 56 ist auch nahezu völlig papierlos gestaltet: Dank digitaler Ortung eines jeden Fahrzeugs auf der Linie über ein Ortungssystem (Barcode) werden die für die Mitarbeiter relevanten Daten eines jeweiligen Fahrzeugs auf der Linie auf Endgeräten und Bildschirmen in Echtzeit angezeigt. Insgesamt lassen sich dadurch jährlich rund 10 Tonnen Papier einsparen.

Trotz modernster Technik und innovativen Industrie 4.0-Maßnahmen steht in der „Factory 56“ der Mensch nach wie vor im Mittelpunkt. Das Know-how, die Flexibilität sowie die hohe Motivation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für Mercedes-Benz der Schlüssel zum Erfolg - gerade in Zeiten der Transformation und der Digitalisierung.

Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen vom Stammtisch Stuttgart waren am Ende der Führung sehr begeistert von den Innovationen, der modernen Architektur



und dem hellen Umfeld. Und selbstverständlich war das eine oder andere Fahrzeuge auf dem Montageband ein sehr begehrenswertes Fahrzeug. Der Ausklang von diesem interessanten Tag fand noch im kleinen Kreis in der Weinstube Klösterle in Bad Cannstatt mit schwäbischen Klassikern statt.

Markus Reinhart



Weihnachtsfeier 2023 des 190 SL-Stammtisch Neuss

Das Jahr neigt sich dem Ende zu und die Adventzeit mit ihren vielen Lichtern erhellt die dunklen Nächte.

So trafen wir uns zu unserer diesjährigen Weihnachtsfeier im Landgut Ramshof/Willich. Pünktlich um 18 Uhr wurde zum Sekt-Empfang geladen. In dem schön weihnachtlich geschmückten

Es wurde auch wieder gewichtet und getauscht. Eine sehr harmonische, familiäre Feier fand um 1 Uhr morgens ihr Ende.

Leider wurde die Feier durch den Tod unseres Stammtischva-

Der SL – Club Neuss wünscht allen 190er Freunden einen guten Start in das neue Jahr 2024

Monika Spannagel



Raum konnte die Feier beginnen. Jacqueline hatte im Vorfeld bereits die selbst gebastelten Weihnachtsgeschenke unter den Tannenbaum gestellt. Dieses Jahr gab es 190er Weihnachtskerzen sowie Brillenputztücher mit 190er Motiv.

Nach dem Menü wurden noch einmal die diversen Jahresaktivitäten von Ralf rekapituliert mit anschließendem kurzem Vortrag über den AMG ONE.

ters Herbert Gröver getrübt. Er starb am 08.12.2023 im Alter von 85 Jahren.



Weihnachtsfeier 2023 des 190 SL-Stammtisches Hannover/Celle

Auch wir haben das vergangene Oldtimerjahr mit unserer traditionellen Weihnachtsfeier ausklingen lassen. Clubfreund Dennis hat in diesem Jahr seine hervorragenden, selbst gebackenen Kekse verteilt und wir haben wieder einen schönen Abend miteinander verbracht.

Eine Woche später, haben Petra und ich in Hannover, an einer schönen Weihnachtsüberrraschung teilgenommen. Wie in den letzten 2 Jahren davor, haben an einem Dezembersonnabend abends, ca. 80 festlich geschmückte und beleuchtete Klassiker und Oldtimer, an einem Corso durch die Innenstadt von Hannover teilgenommen. Aus einigen der alten Vehikeln ertönte lautstark Weihnachtsmusik und viele



Automobilisten, saßen verkleidet als Weihnachtsmann, hinter dem Volant ihres Fahrzeuges. Fast alle Fahrzeuge waren mit unzähligen Lichterketten geschmückt und machten einen fantastischen Eindruck! Übrigens waren auch einige Motorradweihnachtsmänner dabei. Als besonderer Clou, fuhr auch ein VESPA Club mit 10 Rollern mit.

Das Event war in den hannoverschen Zeitungen angekündigt worden und am Straßenrand standen zigtausende Zuschauer mit ihren Kindern und winkten den vielen VW-Bussen, VW Käfer, Mercedes-Benz Heckflossen und /8er, einem OPEL-Rekord von 1956 und vielen anderen Fahrzeugen zu. Eine tolle Veranstaltung, bei trockenem kühlem Wetter, die viele Menschen erfreut hat.

Übrigens führte die Polizei mit 5 Motorrädern den Konvoi an und am Ende sicherte die Polizei, die Fahrzeugkolonne ab. Vielen Dank

dafür!

Schauen wir mal, welchen Clubfreund ich aus unserer Truppe dafür begeistern kann, dann schmücken wir auch einen Oldie und sind im Dezember mit dabei.

Frank Erbeck



On Tour mit der Isernhagen Classic

Es geht wieder los!



Stellvertretend für die vielen Oldtimer – und Klassikerveranstaltungen im Lande, findet auch in diesem Jahr wieder die Isernhagen Classic statt. Eine touristische Veranstaltung mit kleinen Aufgaben, die durch die Region von Hannover führt.

Solche regionalen Veranstaltungen finden überall in Deutschland statt und meistens kosten sie nur einen Bruchteil an Nenngeld, gegenüber den Top-Veranstaltungen.

Eine gute Quelle ist da die „OLDTIMER Markt“, in deren Mittelteil, fast alle genannten Veranstaltungen veröffentlicht worden sind.

Übrigens sind bei der Isernhagen Classic einige unserer Clubfreunde mit unterschiedlichen Autos mitgefahren und es waren auch einige seltene Klassiker am Start wie z.B., dass seltene 1600er BMW-Vollcabrio, wovon die meisten Fahrzeuge wegen Korrosion nicht über-



Club-Bericht



lebt haben. Auch der MG A in der Coupe Variante, ist nicht allzu häufig gebaut worden. Dazu haben sich ein 37er Chevi und ein Mercedes-Benz 170 V Cabriolet B auf dem Parkplatz gesellt. Immerhin waren auch 3 190 SL mit am Start.



Viel Spaß bei den Ausfahrten und ich wünsche Euch, einen pannen- und unfallfreien schönen Oldtimer-Sommer 2024!

Frank Erbeck

Leute, wie die Zeit vergeht...!

In dem vergangenen Oldtimerjahr habe ich mit Erstaunen festgestellt, wie viele Fahrzeuge die magische 30 Jahre Grenze schon erreicht haben oder nah dran sind!

Waren vor kurzen noch die frühen W 107, die alten S- Klassen W116 und W 126, der gute alte W 123 angehende Klassiker, sind es mittlerweile schon die nächste oder übernächste Generation der Mercedes-Benz Baureihen. Wer weiß denn schon, dass der Baby

Benz und der W124 schon seit Anfang der achtziger Jahre produziert worden sind? Auch das „Dickschiff“, die opulente riesige S- Klasse W140, kam schon Anfang der 90er Jahre, auf dem Markt. Bei BMW ist es sehr ähnlich. Der erste 3er BMW hat

schon das H im Kennzeichen und mittlerweile sieht man schon seine Nachfolger E 30 und E 36 bei den Veranstaltungen. Nicht anders ist es auch bei VW, Audi, Opel, Ford und vielen anderen Marken.

Youngtimer sind beliebt und begehrt, dass spiegelt sich auch in den Preisen wieder. Gepflegte junge Klassiker sind nicht mehr für ein „Kleingeld“ zu bekommen! Und schlechte Fahrzeuge zu restaurieren, ist häufig schlicht unwirtschaftlich!

Ich habe mich dieses Mal mit einer Mercedes-Baureihe beschäftigt, die in der Öffentlichkeit, nicht den besten Ruf hat. Der Baureihe W 210.

Sie gelten in der Öffentlichkeit als „ROSTER“. Tatsächlich war es leider damals auch so! Die Story mit den verkeimten Lacktauchbädern ist ja hinlänglich bekannt. Leider betraf diese schlimme Tatsache nicht nur die W 210 Serie, sondern auch die Baureihen C 202, die S-Klasse 220, den CLK, sondern die anderen Baureihen auch. Eine schlimme Zeit für Mercedes-Benz! Die traditionsbewussten Taxifahrer wollten reihenweise ihre rostenden Autos zurückgeben und Mercedes-Benz musste auf Kulanz viel nachbessern!

Wie sieht die Lage bei diesen Fahrzeugen heut zutage aus? Ich kann beruhigen! Eigentlich sind





nur die guten Fahrzeuge übriggeblieben. Alle anderen sind in der Schrottpresse gelandet oder per Schiff nach Afrika ausgewandert.

Aber wenn man sich für so ein Auto mit seinem hervorragenden Komfort und einem kräftigen Motor interessiert, sollte man sich das Fahrzeug schon sehr genau angucken.

Die Technik gilt als ausgereift und besonders die Motoren M104 (Reihensechszylinder) und der V6 Motor (M112) und natürlich der 8-Endler (M 113) haben es mir angetan. Befeuert dieser Motor auch die potenten AMG-Ausführungen der damaligen Zeit. Die Benzinmotoren hatten Leistungen von 136 PS – 381 PS im E 60 AMG. Was will man mehr! Auch gab es diverse Dieselmanifestationen mit 4, 5 und 6 Zylindermotoren, die ebenfalls sehr beliebt und langlebig waren. Die Sechszylinder -Dieselmotoren hatten 197 PS.

Einige Zeit fuhr ich einen E 420 mit 279 Serienpferdestärken (Motor M119), ein tolles Auto, dass allerdings auch unter den Türgummis zu rosten begann. Später hatte ich noch einen E 320 (Motor M112) mit 224 PS, als „4matic“, dem berühmten Allradantrieb von Mercedes-Benz. Dieses Fahrzeug wurde nicht in Deutschland produziert, sondern

in Graz in Österreich. Diese W 210er galten als nicht so rostanfällig, wie die deutschen Autos! Meine Fahrzeuge hatten beide eine sehr gute Ausstattung und die Innenausstattung war sehr hochwertig verarbeitet. Dabei haben mir die Lederausstattungen besonders gut gefallen. Zurzeit besitze ich noch einen E 240 in der Elegance-Ausführung, dessen 1. Besitzer, 20 zusätzliche Extras

für den Wagen geordert hatte. Von der Sitzheizung, elektrische Fensterheber, elektrisch verstellbare Sitze und Lenkrad, Klima, elektrisches Schiebedach (geht sogar!) bis zur Anhängerkuppelung, ist der Wagen sehr ordentlich ausgestattet. Übrigens hatten alle meine 210er die abnehmbare Anhängerkuppelung und mussten damit den Pferde- und den Oldtimeranhänger ziehen. Das machten sie sehr gut!

Noch ein Wort zu den Ausstattungsvarianten. Es gab für die Einstiegsmodelle die Classic-Ausstattung. Dann folgte die gehobene Ausstattung „Elegance“. Und am Ende, die etwas sportlichere Variante „Avantgarde“. Diese Fahrzeuge waren von Haus aus schon um 30 mm tiefer gelegt. Auch die technischen Ersatzteile sind noch alle verfügbar, während seltene Ausstattung -Teile, eher bei ebay zu bekommen sind. Noch zwei, drei Sätze zu den großartigen Kombis, den S 210. Diese Fahrzeuge hatten ein wirklich gigantisches Ladevolumen und konnten mit einer zusätzlichen 3 Sitzbank ausgestattet, zum vollwertigen 7 -Sitzer werden!

Mit einem gut gepflegten 210er hat man natürlich auch im Alltag wenig Probleme und kann sich auch in einen dicken Stau



wagen!

Ich wünsche Euch viel Freude, mit all den schönen Youngtimern dieser Welt!

Frank Erbeck





Leistungen des Veranstalters

- Bewachung der Fahrzeuge ab Donnerstag 18.00 Uhr bis zum Ende der Veranstaltung

Freitag:

- Rallyeschild mit Startnummer
- Erinnerungsplakette, Roadbook sowie Teilnehmerbuttons
- Mercedes-Benz 190 SL-Clubabend mit Abendessen

Samstag:

- Startunterlagen
- Mittagessen während der Ausfahrt
- Kaffee und Kuchen am Nachmittag
- Festabend mit Sektempfang, kalt-warmes Buffet sowie Tanz und Unterhaltung
- Pokale

Sonntag:

- Stadtrundgang durch die Stadt Luxemburg

Einwurf Grafik, Druck: www.groedighof.de

Liebe Clubfreunde,

wir möchten in diesem Jahr in das Roadbook gerne eine Teilnehmerliste mit aufnehmen. Das Roadbook ist ausschließlich für die Teilnehmer unseres Jahrestreffens bestimmt und soll das Kennenlernen erleichtern!

Wichtiger Hinweis: Bei dem Jahrestreffen werden Fotos (und Videos) gemacht. Wer nicht möchte, dass seine Person und sein Fahrzeug im Roadbook und später in der Club-Revue erscheinen, möge uns bitte bei der Anmeldung einen entsprechenden Hinweis geben.



Mercedes-Benz 190 SL-Club e.V.

Wittinger Straße 154 • 29223 Celle
Tel. (0 51 41) 93 01 90
Fax (0 51 41) 38 17 87
www.mercedes-benz190sl-club.de
f.erbeck@mercedes-benz190sl-club.de

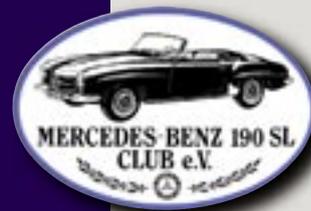


Einladung

zum

44.

Mercedes-Benz 190 SL-Treffen
Luxemburg
vom 22. bis 25. August 2024



Liebe 190 SL Freunde,

in diesem Jahr laden Euch unsere Clubfreunde Gerard, Raymond, Guy und Manuel nach Luxemburg ein. Bei hoffentlich schönen Wetter, haben wir Euch ausreichend Zimmer im Hotel LEGERE in Munsbach (ca. 15 Minuten von der Stadt Luxemburg entfernt) reserviert.

In diesem Jahr haben wir schon für die frühreisenden Clubfreunde am Donnerstag den 22.08.2024 ein kleines Programm vorgesehen. Am Freitagmorgen ist für diese Teilnehmer schon eine Ausfahrt mit Mittagessen in den Norden Luxemburgs geplant.

Alle anderen Teilnehmer reisen wie gewohnt am Freitag, den 23.08.24 an. Der Empfang ist ganztägig besetzt. Um 16.00 Uhr beginnt unsere Mitgliederversammlung im Hotel Legere.

Gegen 19.00 Uhr laden wir zum Empfang und Abendessen auf der Mosel ein.

Am Sonnabendmorgen beginnt die Ausfahrt um 9.30 Uhr und führt uns durch die kleine „Luxemburger Schweiz“ bis nach Schengen.

Ab 11.30 Uhr treffen wir zum Mittagessen im Hafen von Schwebsingen ein. Dort sind wir auch zu einem Weinempfang eingeladen.

Nach der Mittagsrast führt uns unser Weg zur Mercedes-Benz Niederlassung MERBAG in Luxemburg. Hier sind wir herzlich zu Kaffee und Kuchen eingeladen und unsere 190 SL können auf 2 Bühnen begutachtet und betreut werden.

Um 19.00 Uhr laden wir zum traditionellen Sektempfang, bevor das Gala-Dinner eröffnet wird.

Am Sonntag den 25.08.2024 laden wir Euch, ab 11.00 Uhr, zu einer geführten Stadtbesichtigung ein. Unsere Fahrzeuge stehen in dieser Zeit, auf einem bewachten Parkplatz in der Stadt.

Ab 13.00 Uhr gibt es die Möglichkeit, ein kleines Mittagessen in einem Feinschmeckerlokal in Luxemburg einzunehmen.

Danach ist die Veranstaltung zu Ende.

Für Rückfragen stehen Euch Gerard und ich gerne zur Verfügung

Telefon Gerard Reis: +352 621296665

Telefon Frank Erbeck: +49 173 2812912

Wir wünschen Euch eine gute Anreise

und viel Spaß beim Sommertreffen

in Luxemburg.

Gerard, Raymond, Guy, Manuel und Frank



Programm:

DONNERSTAG, den 22. August 2024

- ab 17.00 Uhr Ankunft und Begrüßung der Teilnehmer
- ab 18.30 Uhr Abendessen in einem lokalen Restaurant (Selbstzahler 45,- Euro)

FREITAG, den 23. August 2024

- Ganztägig Ankunft und Begrüßung der Teilnehmer
- ab 9.30 Uhr Ausfahrt in die Ardennen mit Mittagessen (Selbstzahler)
- ab 16.00 Uhr Jahreshauptversammlung
- ab 19.00 Uhr Mercedes-Benz 190 SL- Clubabend auf der Mosel

SAMSTAG, den 24. August 2024

- ab 09.30 Uhr Start zur Ausfahrt durch Luxemburg
- ab 12.00 Uhr Mittagessen in Schwebsingen
- ab 14.30 Uhr Eintreffen der Fahrzeuge in der Mercedes-Benz-Niederlassung MERBAG in Luxemburg
- 19.00 Uhr Sektempfang und anschließend Festabend im Hotel Legere

SONNTAG, den 25. August 2024

- Ab 11.00 Uhr Gelegenheit zu einer geführten Stadtführung durch die Stadt Luxemburg, ein reservierter Parkplatz ist vorhanden
- ab 13.00 Uhr kleines Mittagessen in einem Feinschmeckerlokal (Selbstzahler), danach Ende der Veranstaltung und individuelle Abreise der Teilnehmer.

Weitere Informationen

Bitte buchen Sie ihr Zimmer bis zum 15. Juli 2024 unter dem Stichwort: „Sommertreffen Mercedes-Benz 190 SL-Club“ direkt im Hotel Legere Hotel Luxemburg, 11, rue Gabriel Lippmann,

L-5365 Munsbach/Luxembourg

Tel: +352 490006-1, Fax: +352 490680,

eMail: luxembourg@legere-hotelgroup.com

Das Doppelzimmer kostet pro Nacht inkl. Frühstück, Mini-Bar (alkoholfreie Getränke und Mineralwasser), SPA-Bereich und Parkplatz in der Tiefgarage 149,00.- Euro/Tag. Von Donnerstag auf Freitag allerdings 160,00.- Euro!

Wichtige Hinweise

Wer seinen Oldtimer lieber auf einem Autotrailer nach Luxemburg überführen möchte, sollte sein Gespann unbedingt frühzeitig bei uns anmelden, damit wir den notwendigen Parkplatz organisieren können.

Wichtige Rufnummern während der Veranstaltung:

Gerard Reis +35 26212 96665
Raymond Echternach +35 26212 44872
Frank Erbeck +49 173 2812912

Mercedes-Benz 190 SL-Club e.V.

Der Präsident
Wilfried Steer
Wittinger Straße 154
29223 CELLE
Tel. (0 51 41) 93 01 90
Fax (0 51 41) 38 17 87





Nennkarte

für das 44. Mercedes-Benz 190 SL-Treffen
vom 22. bis 25. August 2024 in Luxemburg

Fahrer:

Straße:

PLZ/Wohnort:

eMail:

Beifahrer/in:

Baujahr meines 190 SL:

Anderes Fahrzeug:

Amtl. Kennzeichen:

Anmeldung zur Teilnahme:

- Fahrzeug inkl. Fahrer 215,- €
- pro Beifahrer 215,- €
- mit Personen an der Stadtbesichtigung am Sonntag
- Anreise per Autotrailer
- Wir reisen schon am Donnerstag an

Den Betrag begleiche ich durch Überweisung auf das Clubkonto:

Volksbank Breisgau Nord eG
IBAN: DE49 6809 2000 0080 1830 03
BIC: GENODE61EMM

Ich erkläre mich ausdrücklich damit einverstanden, dass meine Teilnahme an der An- bzw. Abreise sowie an den gebotenen Veranstaltungen nicht in den Risiko- bzw. Haftungsbereich des Veranstalters fällt.

Datum:

Unterschrift:

Rückgabe bis 15. Juli 2024 (Eingangsdatum zählt)
Nachnennungen können aus organisatorischen Gründen nur bedingt angenommen werden.



Nennungen

Nennungen müssen unter Benutzung des umseitigen Nennformulars bis zum

15. Juli 2024

eingegangen sein.

Nenngebühr:

Pro Fahrzeug + Fahrer € 215,- inkl. 19% MwSt.

Pro Beifahrer € 215,- inkl. 19% MwSt.

Das Nenngeld ist auf das Clubkonto zu überweisen.

Es können nur Nennungen mit normal zugelassenen und haftpflichtversicherten Fahrzeugen angenommen werden. Der Veranstalter kann ohne Angabe von Gründen eine Nennung ablehnen. Eine Nennung gilt erst dann als angenommen, wenn der Bewerber die Nennbestätigung erhalten hat. Nenngeld ist Reuegeld und wird nur bei Nichtannahme der Nennung oder bei Absage der Veranstaltung zurückgezahlt.

Der Veranstalter behält sich Änderungen des Programmablaufes vor.

Wir bitten, die Reservierung der Hotelzimmer selbst direkt beim Hotel vorzunehmen.

Die vollständig ausgefüllte und mit Unterschrift versehene Nennkarte schicken Sie bitte an:

Friedhelm Burghardt
Mercedes-Benz 190 SL-Club e.V.
Glockenheide 72
30916 Isernhagen
Tel. (0 51 36) 46 39
eMail: f-burghardt@t-online.de





Die Motor Show des Jahres

Die Hallen voll, die Musik dröhnt von allen Seiten, mal Techno mal RAP, viele doch recht junge Leute, egal ob Männlein oder Weiblein, flanieren durch die Gänge, begutachten die neuesten Kreationen, sei es nun von VW oder Opel, haben dabei Spaß und stecken die etwas ältere Ge-

neration mit ihrer Lebensfreude an.

In Sachen Oldtimer hat die Messe in den letzten Jahren ordentlich zugelegt, obwohl das Angebot früher um einiges breiter gefächert war. Oldtimer mit traditionellen Sonderschauen sind inzwischen ein fester Be-

Essen: am 2. Dezember öffneten sich für mehr als 200.000 Besucher die Türen der Gruga-Halle. Es war wieder Motor Show Time. Hier gibt es seit über fünfzig Jahren das Neueste vom Neuen in Sachen Motor-Sport, Zubehör und natürlich Tuning und Lifestyle.



standteil der Motor Show und nicht mehr wegzudenken und das ist gut so!!!

Die erste Sonderschau rund um das „Palais“ des Veranstalters SIHA zeigte neun Fahrzeuge des legendären „Jägermeister-teams“. Eine geniale Idee, die der Kräuterlikörhersteller Jägermeister hatte; Boliden in der Farbe Orange mit Hubertushirsch. Zu sehen waren unter anderem ein Porsche 914/6 GT und einem Nachbau eines BMW 3.0 CSL. Mit dem Original waren einst Niki Lauda, James Hunt sowie Jacky Ickx erfolgreich unterwegs. Präsentiert wurden zudem ein BMW 320 Gruppe 5 und ein BMW M3 „Sport Evolution“ von 1991. Die beiden Porsche 935 und 962 durften natürlich nicht fehlen. Im Jahr 2000 beendete Jägermeister sein rennsportliches Engagement mit dem Opel Astra

V8 DTM. Eric Helary, der für das Opel-Team-Holzer diese Astra fuhr, hätte sich gefreut, sein „Schätzchen“ in diesem erlauchten Kreis zu sehen.

In Halle 3 ermöglichte die zweite Sonderschau einen Einblick in die amerikanische NASCAR-Serie, die jetzt schon 75 Jahre besteht. Sechzehn dieser Fahrzeuge waren in Essen am Start darunter gleich zwei Boliden aus dem nationalen Automuseum Loh, ein Dodge Avenger IROC, der von 1984 bis 1995 erfolgreich unterwegs war und ein toll lackierter Chevrolet Monte Carlo, genannt, „rainbow warrior“ von Jeff Gordon.

Im Licht der Lampen stand auch die Replik des Olympia Beer Dodge Charger, der 2006 an der Le Mans Classic teilnahm, sowie ein Ford Fusion von Matt Kenseth von 2010.

Kaufinteressenten hatten bei den Auto-Marken Audi und BMW eine recht große Bandbreite. Anders als bei den Vorkriegsfahrzeugen. Wie schon in den letzten Jahren war hier das Angebot sehr überschaubar. Immerhin: einen Opel A von 1931 für 26.980 Euro und ein hundertjähriger Citroen 5 HP C3 mit einem Verkaufspreis von 24.700 Euro waren im Angebot. Auch im britischen und italienischen Segment sah es nicht viel besser aus. Dafür hatte man bei den japanischen Fahrzeugen schon eine recht große Auswahl. Mal sehen, wie sich die Szene im nächsten Jahr präsentiert.

Bei den Jahren ab 1997 sah die Sache schon anders aus. Hier gab eine große Auswahl, wie Z.B. ein Fiat Coupè von 19.000 Euro, ein Mercedes-Benz SL 500 aus dem Jahr 2002 für den Ankaufswert von 17.000 Euro. Ein wunderschönes Peugeot 404 Coupé von 1963 zeigte sich mit einem Verkaufsschild über 40.404 Euro im Licht der Scheinwerfer.

Für fast 500.000 Euro konnte man einen Audi Sport Quattro E2 erwerben. Wer es etwas günstiger haben wollte begutachtete einfach einen von Brabus „Schnäppchen“.

In Halle 5 kamen die Privat-



fahrzeuge zum Zuge. Hier zeigte sich „Tuning und Lifestyle“ hat enorm Fahrt aufgenommen. Circa 150 getunte, darunter auch etliche Old- und Youngtimer, wurden hier ausgestellt. Auch wenn einmal zweimal hinsehen musste, dass ein oder andere Elektroauto war auch schon dabei.

Einfach schade, dass sich die großen namhaften Autohersteller auch in diesem Jahr sehr zurückhaltend gezeigt haben. Zeigt es doch anhand der Besucherzahlen, dass die Motor Show kein Auslaufmodell ist.

Erich Heini



Kennzeichenleuchte - alte Ausführung

Bei meinem 190 SL Baujahr 1956 gefiel mir der Sitz der Kennzeichenleuchten auf dem Abdichtgummi (MB Bezeichnung: Unterlage) nicht. Irgendwie passte meine Auffassung nach das Chromgehäuse nicht so recht in die Aussparung des darunterliegenden Gummis. Auch eine neu bestellte Gummianterlage hatte die gleichen Abmessungen, so dass es keine Unterschiede gab.

War das nicht ein Thema für unseren neu gegründeten 190 SL Stammtisch Köln/Bonn? Beim nächsten Treffen war an Ort und Stelle schnell die Kennzeichenleuchte meines SL abgebaut und das Problem konnte direkt am Biertisch besprochen werden. Peter Cramer erinnerte sich sofort, dass er mal eine Kennzeichenleuchte bei sich ausgetauscht hatte und er die „Reserve“ zum nächsten Stammtisch mitbringen könne. Gesagt, getan! Das Muster offenbarte sofort die Ursache. Zwischen der Gummianterlage und dem Chromgehäuse fehlte ein weiteres Abdichtgummi, welches den Leuchtmittelträger aus Blech einfasste und sauber gegen die Gummianterlage und das Gehäuse abdichtete. Der Deckel sitzt also nicht im Gummi sondern auf ihm, mit dazwischenliegender Abdichtung. Ein Blick in die MB Ersatzteilliste Ausgabe A bestätigte diese Feststellung.

Des Weiteren fiel mir auf, dass die Kennzeichenleuchten mit speziellen Sechskant-Hohlschrauben vom Kofferraum her befestigt werden müssen. Da bei meinem SL nur einfache M5 Muttern verwendet wurden, waren die Bolzen der Kennzeichenbeleuchtung zu kurz. Dies hatte ich durch Austausch der originalen M5 Bolzen mit Kra-

gen durch längere Gewindestangen (abgesägte M5 Gewindeschraube) ausgeglichen.

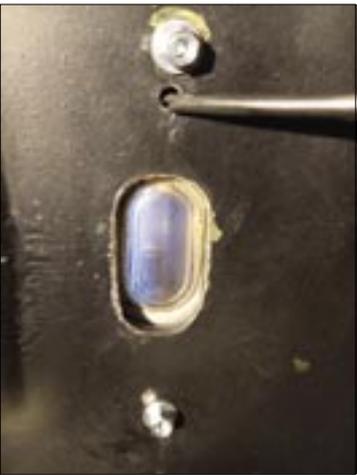
Also mussten neben der Abdichtung auch noch die Hohl-



schrauben beschafft werden. Diese hatte Heidi Meyer mal als Nachfertigung aus Messing drehen lassen. Da die Schlüsselweite nicht dem Original entsprach, gab es einen Sonderpreis und ich bestellte! Als Alternative fielen mir im Baumarkt Gewindemuffen M5 x 20 mm ins Auge. Auch diese habe ich gleich mitgenommen und beide Schraubentypen mit zum nächsten Stammtisch genommen. Unser Stammtischfreund Torsten Heim als ausgebildeter Werkzeugmacher stand sofort bereit seine Drehbank für mich anzuwerfen. Da bei meinem Fahrzeug im Zuge der Restaurierung das Mittelblech erneuert wurde und nur 6 mm Bohrungen für die Aufnahme der Kennzeichenleuchten vorhanden waren, habe ich mich dazu entschlossen, entgegen den originalen Hohlschrauben mit 8 mm Durchmesser, meine Schrauben auf 6 mm abdrehen zu lassen. So konnte ich auch noch eine 6 mm U-Schreibe einfügen.



Club-Bericht

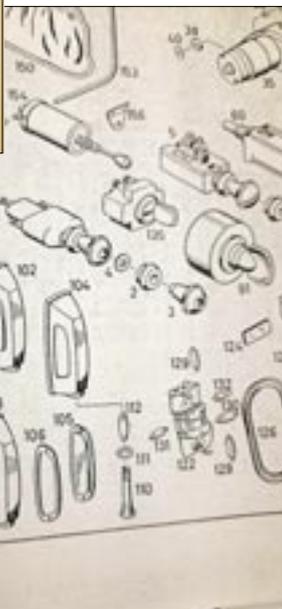


Nr.	Bestell-Nr.	Bezeichnung	Stk.	Einheit	Gr.	Gr.
100	10 184 820 01 40	Kennzeichenabblendeleuchtung	2	Stk.	1	1
101	10 184 820 01 41	Kennzeichenabblendeleuchtung, links	1	Stk.	1	1
102	10 184 820 01 42	Kennzeichenabblendeleuchtung, rechts	1	Stk.	1	1
103	10 184 820 01 43	Leuchte für Kennzeichenabblendeleuchtung, links	1	Stk.	1	1
104	10 184 820 01 44	Leuchte für Kennzeichenabblendeleuchtung, rechts	1	Stk.	1	1
105	10 184 820 01 45	Schraube für Kennzeichenabblendeleuchtung	2	Stk.	1	1
106	10 184 820 01 46	Abdeckung	2	Stk.	1	1
107	10 184 820 01 47	Deckel mit Lampenhalter	2	Stk.	1	1
108	002 997 20 81	Gummirolle	2	Stk.	1	1
109	10 184 820 01 48	Abdeckung für Deckel	2	Stk.	1	1
110	10 184 820 01 49	Verstärkungsblech	2	Stk.	1	1
111	10 184 820 01 51	Dichtung für Verstärkungsblech	2	Stk.	1	1
112	---	Gehäuse 12V 4W Df47601	2	Stk.	1	1

Jahresbeigabe – zeigt ein frühes 190 SL Modell, bei dem die Kennzeichenleuchten direkt auf das Blech verschraubt sind, also ohne Unterlage. Vermutlich war dadurch die Ausleuchtung des Kennzeichens nicht befriedigend, so dass im Zuge der Modellpflege die Gummiunterlage hinzugekommen ist. Dies erklärt auch, warum die Befestigungsschrauben der Chromgehäuse so kurz sind und zur Verwendung der speziellen Sechskant-Hohlschrauben gegriffen wurde.

Nr.	Bestell-Nr.	Bezeichnung	Stk.	Einheit	Gr.	Gr.
113	10 184 820 01 52	Unterlage für Befestigung Perle eingetrag.	2	Stk.	1	1
114	---	Schraube 8x 17x432	4	Stk.	1	1
115	10 184 820 01 53	Sechskant-Hohlschraube	4	Stk.	1	1
116	002 997 20 81	Gummirolle	2	Stk.	1	1
Beim- und Schließbleche						
117	10 184 820 01 54	Beim-Schließ-Bleche und Blech für Perle	1	Stk.	1	1
118	10 184 820 01 55	Beim-Schließ- und Bleche rechts	1	Stk.	1	1
119	10 184 820 01 56	Gummschleife mit Lampenhalter	2	Stk.	1	1
120	10 184 820 01 57	Gummschleife mit Lampenhalter	2	Stk.	1	1
121	10 184 820 01 58	Perle für Schließblech-Gehäuse	2	Stk.	1	1
122	002 997 20 81	Gummirolle für Befestigung	2	Stk.	1	1
123	10 184 820 01 59	Abdeckung für Gehäuse und Deckel	2	Stk.	1	1

Hans-Günter van Deel



Das Ergebnis kann sich nun sehen lassen. Die Kennzeichenleuchten sitzen jetzt spaltfrei und vor allem wasserdicht!

Interessant am Rande: Das Januarfoto unseres 190 SL Kalenders – vielen Dank an den Club für diese



CAROLA DAIMLER CLASSICS

DIE KLASSIK RALLYE RUND UM STUTTGART

20. JULI 2024



SICHERN SIE SICH JETZT EINEN STARTPLATZ FÜR DIE „CAROLA DAIMLER CLASSICS“ RALLYE UND FOLGEN SIE UNS AUF DEN SPUREN VON FAHRZEUGPIONIER GOTTLIEB DAIMLER.

INFORMATIONEN & ANMELDUNG UNTER WWW.CAROLA-DAIMLER-CLASSICS.DE


ALUMINIUM-REPARATUR




STUTTGART

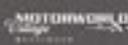

WAGNER










STUTTGART



190 SL-Fotobuch von Gerd

Vor einiger Zeit brachte mir Clubfreund Gerd Gödecke aus Barsinghausen, sein aufwändig gestaltetes Fotobuch über seinen 190 SL vorbei.

Ich habe mir dieses Fotobuch einmal näher angeschaut und es hat mir sehr gut gefallen.

In diesem Buch hat Gerd seine persönliche Geschichte von der Restaurierung bis zu den gemeinsamen Ausfahrten, mit seiner Frau dokumentiert. So ein



Einzelteile - das Motor ist eingebaut

schönes Fotobuch hat auch den großen Vorteil, dass man so eine Dokumentation schnell einmal hervorholen und zeigen kann. Zur Nachahmung sehr zu empfehlen.

Frank Erbeck



Man muss nicht, das 190 SL gibt es auch mit Durchkäse



Besonderheit: Kennzeichen ohne Europa-Stern

Wie man: Seitenansicht



Der Blick auf das fertig angeordnete Board ist beeindruckend.

Man muss nicht, das 190 SL gibt es auch mit Durchkäse

Wie die vergrößerte Detailansicht zeigt, sind die originalen Instrumente mit der richtigen Gestaltung versehen. Die Details sind sehr schön. Insgesamt ist mit einem 190 SL ein Fahrzeug, das die gleiche Leistungsfähigkeit wie ein moderner Sportwagen hat.

Das Instrumentenboard zeigt, dass das 190 SL ein Fahrzeug ist, das die gleiche Leistungsfähigkeit wie ein moderner Sportwagen hat.

... oder die Bremen Classic Motorshow 2024

In diesem Jahr hatten wir teils heftige Wintertage und die erste Oldtimermesse des Jahres, beginnt ja traditionell, im Februar des Jahres. Das ist bekanntlich die Bremen Classic Motorshow. Ich habe schon Fahrzeuge in dicker Jacke über gefrorene Wege in die Hallen gefahren. Und in den Hallen ist es beim Aufbau sehr kalt und es zieht ordentlich. Aber es macht immer wieder viel Spaß, die lieben Kollegen, die vielen Händler und die vielen Oldtimerfreunde zu sehen. In Bremen beginnt die Saison, obwohl die meisten Klassiker noch in den Garagen schlummern und auf sonnige Tage warten.



Auch in diesem Jahr wurden wieder über 45.000 Besucher gezählt. Der Vorjahresrekord wurde leicht unterschritten, aber schon sehr früh, waren sämtliche Parkplätze belegt.

Alle 7 Hallen, das Ersatzteilzelt und das Parkhaus mit den privaten Angeboten waren ausgebucht. Im Parkhaus war der Anteil an Mercedes-Benz Fahrzeugen so groß, so dass die Messe zu einem gewissen Zeitpunkt, keine Mercedes-Benz Young- und Oldtimer mehr zuließ!

Unser Gemeinschaftsstand der Mercedes-Benz Clubs war wieder sehr gut bestückt und 10 Clubs waren wieder mit dabei. In diesem Jahr beteiligten sich an der Messe wieder der SL-Club Pagode, der MVC, der R129-Club, der W/C 107 Club, die Mercedes-Benz IG, der W123 und W124 Club, der W201 und 16 V Club und last but not least, unser Club. Damit hatten wir wieder eine schöne bunte Fahrzeugpalette, mit nach Bremen gebracht. Am ersten Tag kamen über 18000 Besucher und zu Hans-Jürgen, Reimund, Friedhelm und zu meiner Freude, auch sehr viele Clubmitglieder. Viele unserer Clubfreunde kamen zu einem kleinen Plausch und einer schönen Tasse Kaffee vorbei.

Auch unsere beiden 190 SL waren ständig umlagert, besonders der 56er anthrazitfarbene 190 SL, mit einer roten (DB 1079) Lederausstattung und Kübelsitzen. Auch die anderen Komponenten dieses Fahrzeuges, wie der Motorraum, waren sehr gut vorzeigbar. Da neben uns auch noch Gerds anthrazitfarbene 280 SL-Pagode stand, hatten wir keinen Zuschauer-mangel! Insgesamt war unser gesamtes Standareal sehr gut besucht!

Am Freitag war ich bis 17 Uhr nahezu ununterbrochen im Gespräch und hatte bis zu diesem Zeitpunkt, nicht viel von der Messe gesehen. Am nächsten Tag,

hatte ich dann Gelegenheit, mir einen Teil der ausgestellten Fahrzeuge anzuschauen. 190 SL wurden zu Preisen von 99000.-Euro bis 150000.- Euro angeboten. 2 190 SL waren von Anbietern aus Schweden. Ein mäßiger roter 190 SL mit nicht gut gemachter Innenausstattung (99000.-Euro) und ein silberner 190 SL aus 2ter Hand für 105900.-Euro im Zustand 2-3. Ein weiterer silberner 190 SL mit schwarzer Innenausstattung (Note 3+) sollte 125000.- Euro kosten. Ebenso ein weißgrauer (DB158) mit roter Innenausstattung (hier wohl DB 1088) für glatte 125000.-Euro. Am Donnerstag sah ich auch den schwarzen 190 SL mit Breitreifen und dem extremen negativen Sturz. Leider konnte ich nicht viel näheres zu dem Fahrzeug erfahren. Das Fahrzeug machte aber einen eher schlechten Eindruck. Besonders die Innenausstattung war sehr verbraucht!

In Halle 6 sah ich ein sehr seltenes Cabrio. Einen OPEL OLYMPIA von 1950, mit 47 Pferdestärken und 1488 ccm. Dieses unrestaurierte Fahrzeug sollte bei einem schwedischen Händler 28.900.-Euro kosten. Weiter ging mein Rundgang und ich kam an BMW 02 Turbo vorbei. Dieser originale 02er wurde von 1973-1975 in einer Stückzahl von 1672 Exemplare produziert. Der Preis 139000.-Euro. Ebenfalls sehr selten, ein SIMCA 1200 S BERTONE Coupe von 1968. In den Jah-

ren 1967 – 1971 wurden 14741 Fahrzeuge produziert. Der Preis 34.900.-Euro. Ganz in der Nähe stand ein weißes Porsche 911 Coupe zu Verkauf. Dieses F Model von 1967 stammt aus einer frühen 300er Serie und war in Pepita ausgekleidet. Die Restaurierung verschlang 135000.- Euro und der 911er sollte 199.900.- Euro kosten. Die Firma KLATT stellt 3 wunderschöne Vorkriegsoldtimer aus. Ein Mercedes-Benz 500 K Cabrio B, ein 540 K Cabrio C und ein 500 K Spezialroadster. Alle 3, sehr schöne Fahrzeuge! Wer sich für die Pagoden SL-Baureihe interessierte, es gab viele dieser Fahrzeuge zum Preis von 69000.-Euro bis 170000.-Euro. Mein Weg führte weiter in das Parkhaus zu den privaten Verkäufen. Hier konnten allerdings auch Händler ihre Fahrzeuge anbieten und die Preisspanne begann bei ca. 8000.-Euro. Das Angebot war sehr Mercedes-Benz lastig, so das sich die Messe entschloss, zu einem gewissen Zeitpunkt, keine Mercedes-Benz Fahrzeuge mehr zuzulassen! Hier waren besonders viele Youngtimer angeboten worden, viele Mercedes-Benz der Baureihen W123, W124 und W126. Ein brilliantsilberner 420 SE W126 mit gerade einmal 93000 Km sollte 20000.-Euro kosten und war schnell verkauft. Ein 300 TE Kombi mit 180000 km kostete 13.500.-Euro. Am Nachmittag schauten Reimund und ich uns







auf Wunsch noch ein Mercedes-Benz 220 A Cabrio für 99000.- Euro an. Dieses Fahrzeug war außen mittelrot (DB 516) lackiert und präsentierte sich überwiegend im Zustand 3- (der Innenraum im Zustand 4) Das Fahrzeug lief gut, aber leider konnten wir das Fahrzeug nicht bewegen. Ganz in der Nähe stand ein sehr originaler FORD Capri 1700 GT aus Schweden, für 22000.- Euro. Ein Mercedes-Benz 380 SEC wurde

für gerade einmal 8000.- Euro angeboten. Das Auto stand hinten höher als vorne. Der Lack musste aufbereitet werden und die Innenausstattung hatte neues Leder bekommen. Leider war die Sattlerarbeit eher mäßig ausgeführt worden und das Leder sehr faltig. Auf unseren Rückweg kamen wir noch an einen sehr seltenen VW – Schwimmwagen vorbei. Ich habe diese Fahrzeuge vor ca. 30 Jahren, bei einem

Treffen an der Aller in Celle erlebt. Faszinierend wie diese alte Technik funktionierte! Der Preis? Gegen Gebot. Ich denke bestimmt 6 stellig.

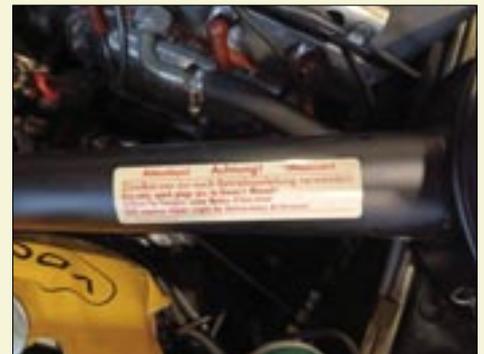
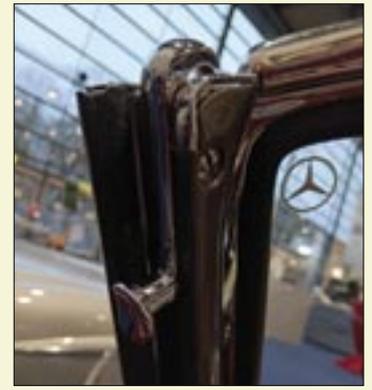
So vergingen 3 Messtage wie im Fluge und pünktlich am Sonntagabend gegen 18.00 Uhr konnten wir wieder alles abbauen, die Autos im Regen verladen und nach Hause fahren.

Frank Erbeck

Impressionen

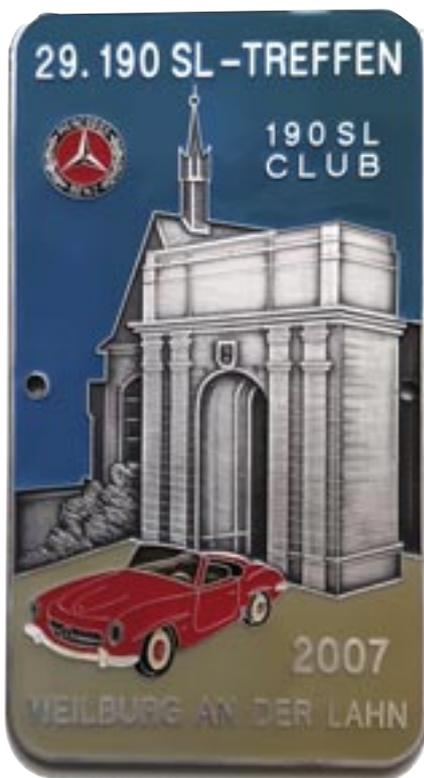
von unserem anthrazitfarbenen Mercedes-Benz 190 SL auf der Bremen Classic Motorshow.

Dieser 190 SL stammt aus den ersten Monaten des Jahres 1956 und hat deshalb noch keine Uhr im Handschuhfachdeckel verbaut bekommen. Ebenfalls besitzt er noch in der Roadsterausführung (121042) die schönen Kübelsitze.



Die Clubplaketten von 2007 - 2010 von Weilburg a.d.Lahn, Köln, über Ludwigsburg bis nach Goslar.

Unsere Sommertreffenreise geht in die nächste Stadt, nach Weilburg an der Lahn.



Hier waren die Veranstalter Gerd Rothe, Manfred Ruschke, Frank Beyer und die Familie Krüger, die eine

große historische LKW-Sammlung besitzen.

Ich kann mich noch gut an das schöne Jahrestreffen erinnern.

Besonders in Erinnerung ist

mir die Rückfahrt mit Wilfried, nach einer der Vorbereitungsbesprechungen, wo wir alle auf Sponsorensuche gegangen sind. 50 Km vor Hannover wurde die Autobahn nach einem LKW-Unfall komplett gesperrt und wir saßen bis morgens um 5 Uhr im Auto, bevor es wieder weiterging. Da ich gegen 7.30 Uhr wieder im Betrieb sein musste, reichte die Zeit gerade noch für eine warme Dusche. 2008 führte uns unsere Reise nach Köln, wo uns unsere Clubfreunde Ernst Weber und Helmut Rahn ein sehr schönes Jahrestreffen organisiert haben. Für den Festabend hatten sie eine echte Karnevalsgröße, den „Blötschkopp“ gebucht.

Ich habe zwar nicht so viel vom kölschenen Dialekt verstanden, aber wir hatten sehr viel Spaß an dem Auftritt! 2009 waren wir zu Gast in Ludwigsburg, bei Gabi und Lothar Stritz. Der Start begann am Sonnabendmorgen, im wunderschönen barocken Residenzschloß Ludwigsburg, bei warmen Sommerwetter und die Verdecke konnten schon vor dem Start geöffnet werden. Unser Weg führte uns entlang vieler Weinberge, wo später der Trolinger gekeltert wurde, zum ehemaligen Kloster Maulbronn. Hier war auch



gleichzeitig unsere Mittagsrast. Zu guter Letzt, hatten wir Nordlichter 2010 es nicht ganz so weit. Ziel war die Stadt Goslar am Harz. Ausrichter in diesem Jahr, waren unsere Clubfreunde Isa und Gerd Köhler. Goslar hat eine sehr schöne Altstadt und unser Start zur Ausfahrt, begann an der historischen „Kaiserpfalz“. Die Ausfahrt führte dann durch Bad-Harzburg nach Braunlage, weiter durch Ortschaften der damaligen DDR. Zurück fuhren wir dann auch über Wernigerode, vorbei an dem sehr bekannten Schloss Wernigerode, dass im 12. Jahrhundert entstanden ist. Die Ausfahrt endete wie fast immer, bei einer ortsansässigen Mercedes-Benz Niederlassung oder Vertretung.

Frank Erbeck



Oldtimer & Fachwerk in Celle

Unser Club war wie stets gut vertreten. Frank, Wolfgang, Dennis, Hans-Jürgen, Gerd, Michael, Ottmar, nochmal Gerd und ich waren in der Altstadt unterwegs um die schönsten Exponate zu inspizieren und teils auch für die Revue zu fotografieren.

Die einzelnen Standflächen könnt ihr gut auf der abgedruckten Skizze verfolgen.

Von 11-17 Uhr präsentierten sich allein 1.200 angemeldete Teilnehmerfahrzeuge mit etlichen Hundertschaften nicht angemeldeter Modelle nahezu überall. Sowohl in der Innenstadt wie auch in und um den Französischen Garten.

Sonntag, den 27. August hatten sich alle



Oldtimer-Liebhaber fest im Kalender markiert und die Plätze vor dem Schloss waren natürlich als erste belegt.

Hans-Jürgen konnte hier mit seinem dunkelblauen 190 SL noch einen Platz ergattern.

Herr und Frau Hälbig waren stilgerecht gekleidet und mit Utensilien aus der Zeit



ihres Ford T, natürlich in schwarz, ebenfalls vorm Celler Schloss vertreten.

Als Veranstalter stand der IG Oldie Freunde Celle wieder die Stadt Celle zur Seite.

Einen tollen Service bot die IG SETRA mit Park + Ride im Oldtimerbus zu den Parkplätzen weiter draußen.



Die Oldtimer Werkstatt Huke war mit Bernhard und Martin sowie 3 Vorkriegsoldies vor Ort, die in der ersten Reihe für viel Interesse sorgten.



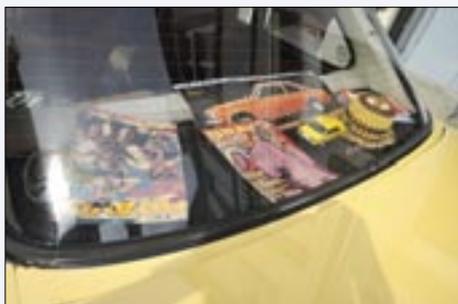
Die Koch's aus Ahrensburg hatten wieder ihren Cadillac von 1947 dabei, neben dem die anderen Wagen wie Spielzeugautos wirkten.



Schräg gegenüber bot die Hutablage des gelben Opel Ascona zeittypisches mit Häkelrolle, Modellen und der damals aktuellen BRAVO.

Etwas besonderes war natürlich auch der YUGO 65 EFI, der damals als Cabriolet für 13.530 DM angeboten wurde.





Gleich nebenan fand sich der Treser Quattro Roadster, die Nr. 8 von 29 produzierten Modellen.



1984 wurde der 250 PS starke Roadster für 187.257,02 DM verkauft.

In metallicblau mit naturfarbenem Le-



der war ein 190 SL aus Hannover gekommen-ein ehemaliges US-Auto frisch restauriert.



Vor der Stadtkirche war ein silbernes Exemplar aus Ratzeburg zu bewundern.



Im Französischen Garten standen zwei weitere 190 SL, beide in schwarz, einer



wiedermum aus Hannover, während der zweite von Clubfreund Gerd Demmler aus



Lüneburg pilotiert wurde.

Bei den großen Pontons gab es Limousinen wie Cabriolets zu bewundern, wäh-



rend bei der kleinen 4-Zylinderausführung die beiden am Markt zu glänzen wussten.



Einer der ältesten Teilnehmer war sicherlich der weiße Ford T Speedster von 1915 mit Fuß Pedal geschaltetem Planetengetriebe und einem damaligen Kaufpreis von 370 Dollar.



Zwei seltene Japaner möchte ich Euch als nächstes vorstellen und zwar einmal den DATSUN 100A auch NISSAN Cherry genannt, der von 1970-1977 gebaut wurde. Er war das erste Modell von Nissan mit Frontantrieb. Die Form wurde „Lidstrich“ genannt. Durch die charakteristische Form der Seitenfenster, die der Form des Auges ähnelte.



Der zweite ist der Mitsubishi Galant GLX 2,0 von 1979.



Die „Sause Ente“ gab zum Schmunzeln Anlass und als der LANZ BULLDOG durch



die Schuhstraße tuckerte, erregte auch er viel Interesse.



Viele „Amerikaner“ waren gekommen, so auch der Ford V8 Coupe mit „Schwiegermutterstz“-natürlich unbedacht.



Herausragend auch die zweifarbigen Modelle aus den 50er Jahren, wie der Ford Fairlane und der Ford Monterey Montclair



von 1957.

Zum Thema „Schwiegermutterstz“ passt auch sehr schön der Austin 10/4 aus



England mit den Trittstufen.

An der Citroen Gangsterlimousine fand sich am Heckfenster folgender witziger

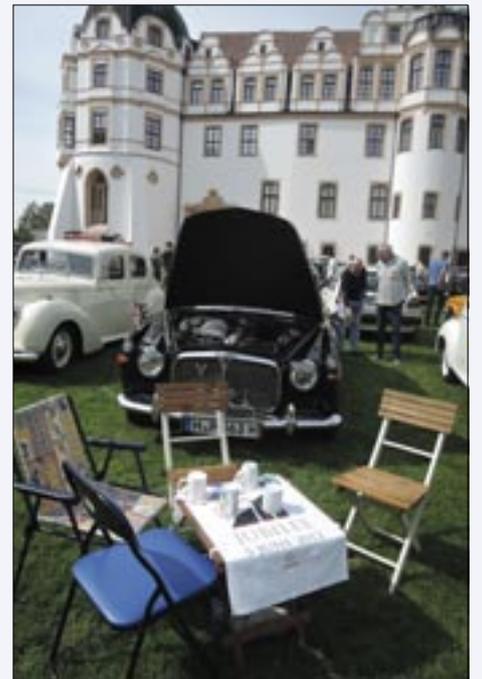


Hinweis, siehe Foto.

Vor dem Celler Schloss hatte eine ganze Reihe der Gangstertruppe Aufstellung genommen.



Das Thema „Hauben auf“ zelebrierten die Briten nebenan.



Das Ost/West Geschwisterpaar der Kombifamilie war auf der Stechbahn angetreten. Und bei den Zweirädern beein-



druckte das MZ Gespann mit dem Simson



Club-Bericht

Beiboot.

Auf die Erfolge der Marke wies der Tankdeckel eindrucksvoll hin.



Fiat im Doppelpack als 1300er wie 1500er mit unterschiedlicher Schriftzuggestaltung könnt ihr auf den drei folgenden Fotos ausmachen.



Mit einem Flügeltürer kann ich hier



ebenso dienen. Wenn auch nur mit einem von NSU, dem RT-kürzlich ausführlich vorgestellt.

Außerordentlich selten war der von Firma Deutsch in Köln vollzogene Cabriolet Umbau des Audi Super 90, von denen nur 4 gebaut wurden als 2+2 Sitzer.



Bei den Feuerwehren echt rar der HANOMAG L 28 aus meinem Geburtsjahr 1954, der erst am 2. Februar 1983 außer Dienst gestellt wurde.



Begeistern konnte mich erneut das Ford Taunus Paar mit Limousine und Kombi-Varianten.

Absolut formschön das Glas 1300 GT Coupe auf dem Brandplatz, wie auch der



Moped-Traum meiner frühen Jugend die



KTM „Ponny“ de Luxe.

Ralf war hier mit seinem schwarzen Z1 vor Ort und einem Barock-Engel von BMW



konnte ich ebenso ausmachen.

Abschließen möchte ich meine Vorstellung mit dem kleinen Rosengart LR 6 Special von 1931.



Lucien Rosengart war ein französischer Industrieller, der auch durch seine eigene Automarke bekannt wurde.

Der kleine 1,1 Liter Sechszylinder brachte den leichten Roadster auf 95 km/h.

Zur Aufarbeitung des Gesehenen traf sich unser Club im Café auf der Stechbahn



und alle kamen zu einem äußerst positiven Fazit des Tages.

Wilfried Steer

McLaren Speedtail

Alles fließt-keine Ecke, keine Kante, keine Sicke-die absolute Form der Aerodynamik. Verbrenner-und Elektromotor liefern zusammen 1070 PS, die den Speedtail auf weit über 400 km/h katapultieren.

Tempo 300 wird nach 12 Sekunden geknackt und bei Top-speed kommt man in der Sekunde 111 Meter voran.

Da interessiert nur was vor dem Auto passiert. Deshalb gibt es auch keine Rückspiegel und die Kameras fahren im Power-Modus automatisch ein,

der „most powerful Cars“ befindet er sich mit Rang 22 im Mittelfeld.

McLaren baut in Woking 106 Exemplare, die bei Ultrasportwagen üblich, schon vor Produktionsbeginn ausverkauft waren.

Der Stückpreis mit rund 2,5 Millionen Euro wirkt da schon fast moderat.

Vielmehr wird mit dem Kohlefasergewebe eine mikrodünne Titanschicht verbunden, was kompletten Chromeffekt an der Oberfläche hervorbringt.

Und dieses hochglänzende Carbon seinerseits kann dann in jeder erdenklichen Farbe eloxiert werden.

Und wem das alles noch nicht reicht: Es gibt eine ganze Palette an Accessoires aus Gold, Silber und Platin, Markenembleme oder Zierelemente.

Wer das McLaren-Logo aus Weißgold oder Platin wünscht zahlt 52.000 Euro extra.

Das dafür verwendete Marketing-Wort lautet „exklusives Materialdesign“.

Fast schon niedrig der Kofferraum im Heck mit 3 kleinen Kofferchen. Der „große“ Koffer beansprucht vorn den ganzen Platz

Der Wagen bietet vom Design eine Silhouette ununterbrochenen Luftflusses zur ganzheitlichen Philosophie er-



Das Auto ist mit über 5 Metern so

lang wie eine S-Klasse. Heckspoiler oder Heckflügel sind nicht nötig. Das Karosseriematerial des Speedtail ist biegsam und hydraulisch ver-

um keinen Widerstand für den Luftfluss zu bilden.

Die interessante Sitzanordnung mit zentralem Fahrersitz und etwas zurück versetzt

rechts und links zwei weitere Sitzplätze wie beim F1 ermöglichen minimalen Luftwiderstand im Frontbereich.

In der Top-40-Liste

stellbar. Somit in jedem Zustand eine Einheit ohne Fugen.

Außerdem verfügt der Speedtail über intelligente Verglasung. Der Tönungsgrad des Panoramadaches verändert sich.

Außergewöhnlich ist dieser McLaren in nahezu jeder Beziehung-auch was Extras angeht.

Keiner der 106 Speedtails gleicht dem anderen.

So wird zum Beispiel bei der Karosserielackierung keine Farbe aufs Material aufgetragen.

hoben und bis in Details umgesetzt.

Ein optischer Solitär inmitten der fast schon insektoiden Hypercars, wie Alexander F. Storz in der Caramini Juli/August 2023 in seinem Artikel so treffend schreibt.

Wilfried Steer



Fotos: Hans-Joachim Gilber



Mazda Roadpacer

Auf europäischen Straßen traf man ihn nie an, weil sich die Japaner in der Oberklasse gegen Mercedes & Co. hier keine Chancen ausrechneten. Der Roadpacer war ein ausschließlich in Japan verkaufter Oberklassewagen, der eigentlich ein gebürtiger Australier ist.

Holden HX Premier hieß das Vorbild, welches motor- und getriebelos nach Japan kam, wo der Wagen einen Mazda eigenen Wankelmotor mit 135 PS und ein Automatikgetriebe mit Lenkradbedienung erhielt. Sowie in der Ausstattung „mazdaisiert“ wurde, um dem Niveau der Konkurrenz zu entsprechen.

Eine super Ausstattung mit Diktiergerät, Stereoanlage, Warn Gong bei Überschreiten der in Japan erlaubten 90 km/h, Klimaanlage mit Pollenschutz, Zentralverriegelung, welche über Tempo 10 automatisch griff. Dazu die plüschigen Veloursitze gehörten zum Standard.

Das Ganze kostete 1975 stattli-

che 3,8 Millionen Yen, mehr als zwei Modelle der gehobenen Mittelklasse.

Der Wagen war furchtbar träge, bei 166 km/h war Schluss und ein Benzinkonsum von 26 Litern auf 100 km, kurz vor der Ölkrise, auch in Japan unzeitgemäß.

Nur 799 Exemplare baute Mazda zwischen 1975 und 1977. Die letzten Neuwagen waren noch 1979 erhältlich.

Ein totaler Flop, aber gerade deshalb ein umso interessanteres Modell. Natürlich als Rechtslenker bedingt durch den Linksverkehr in Japan, vorgestellt von Alexander F. Storz (Caramini).

Wirklich eine Ausnahmeerscheinung gegenüber dem, was wir in Europa aus Japan kennen.

Wilfried Steer



Am 6. Februar 1954 wurde der 190 SL-Prototyp neben seinem großen Bruder 300 SL, auf der New-Yorker Motorshow dem Publikum vorgestellt.

Aber erst im April 1955 ging der stark veränderte Mercedes-Benz 190 SL in die Produktion. Im nächsten Heft berichte ich von der Entstehung und Entwicklung, dieses berühmten und faszinierenden Cabrios.

Frank Erbeck



■ VERGLEICH Mercedes 190 SL gegen Porsche 356 B

Eleganz gegen Ehrgeiz

Todsick im 190 SL oder superschnell im Super 90?
Keine leichte Wahl, wie das Duell der 50er-Jahre-Ikonen zeigt



Mercedes 190 SL

In den 50er-Jahren die Wahl der Stars, Starlets und Unternehmergattinnen. Heute mehr denn je eine der optisch attraktivsten Möglichkeiten, ein bis zwei Personen an der frischen Luft zu befördern



■ Konfrontiere den Mercedes 190 SL mit einem Porsche 356 B. Sodann beobachte, wie er sein glitzerndes Fell über die Ohren gezogen bekommt. Stil ohne Talent trifft Talent mit Stil. Es lebe das Vorurteil.

Davon abgesehen kommt es freilich stets auf den Charakter an. Ob sportlich oder nicht: Das Auto muss dich verführen können. Für Klassiker gilt das besonders. Und nur wenige Zweisitzer von früher reizen so intensiv wie dieser SL, gerade heute – sinnlich geformtes Metall in Lack und Chrom in einem Meer von Knautschzonen und Plastikschürzen. Der SL ist glamourös im ursprünglichen Sinn. Das Kopfkino



zeigt Grace Kelly mit Kopftuch, wie sie darin die Promenade des Anglais in Nizza entlangrollt. Vielleicht ist der 190 SL das erste Auto mit femininer Ausstrahlung, ein Petticoat mit Scheibenwischern. Zugleich sieht er aber sehr deutsch aus, aus dem Vollen geschnitzt und geschliffen. Ein Kontrastprogramm zum 356.

Dessen Rundungen sind cleaner, ein wenig pummelig und nicht besonders elegant. Aber dafür äußerst liebenswert. Ganz wenige Autos ernten beim Publikum so viele positive Reaktionen. Aus der Myriade von 356-Varianten picken wir für diesen Vergleich das Cabrio als Super 90 ▶



Porsche 356 Super 90 Cabriolet

Der Ur-Porsche, hier in einer seiner begehrtesten Ausführungen: Cabrio und Super 90. Früher war er der Traum deutscher Sportfahrer, inzwischen wechselte er ins Charakterfach

■ VERGLEICH Mercedes 190 SL gegen Porsche 356 B



Mercedes 190 SL

Automobile Pracht im Stil der 50er-Jahre: Im 190 SL vermischen sich Chrom, Lack und Leder zu einer Mercedes-typischen Melange, Sindelfingen meets Hollywood. Das weiße Lenkrad mit dem Hupring und das maßgeschneiderte Kofferset gab es auf Wunsch ab Werk – wohl dem, der so verreisen konnte. Vorn der frisierte Antrieb aus der Mercedes 190 Limousine, Kennzeichen: Alu-Zylinderkopf, oben liegende Nockenwelle, zwei Doppelvergaser. Schnelle Richtungswechsel sind im 190 SL zwar möglich, aber sie machen dem Fahrer wenig Freude: Du willst reisen, nicht reißen



(1960–1963) heraus, einst bevorzugte Wahl der Sportmützenträger. Preislich rangierte er zu Lebzeiten mit 16 500 Mark auf dem Niveau des 190 SL (1955–1962), und er war berüchtigt als Schrecken der Autobahn.

Das passt auch heute noch: Novizen schockiert so ein 356 bei schneller Fahrt mit seinem Eigenleben; Geradeauslauf war seinerzeit in der Porsche-Entwicklung offenbar noch kein Thema. Er geht gern seine eigenen Wege, und wenn ihm nach dem Überholen von Brummis der Windstoß seitlich in die Rippen fährt, dann zuckt er heftig. Am besten fährst du ihn mit leichten Zügeln. Porsche-typisch



Porsche 356 Super 90

Sportlich, sachlich: Der prominenteste Platz im Armaturenbrett gebührt dem Drehzahlmesser. Ansonsten wenig Schau, große Radkästen und stehende, nach rechts versetzte Pedale, alles typisch Porsche. Vorn kommt erst das Ersatzrad, dann der Tank, und was dazwischen noch frei bleibt, dient als Kofferraum. Für größere Transportaufgaben bleibt Platz hinter den Sitzen oder ein Gepäckträger auf dem Heck. Klassisch Porsche auch der Antrieb: vier boxende Kolben, zwei fette Vergaser, das langt zum Heben der Fahrlaune

ist das, wie die stehenden Pedale, vom schwellenden Radkasten nach rechts gepfercht. Der Pilot sitzt also leicht schräg und für Sportwagenverhältnisse ziemlich aufrecht. Und wenn er den dritten der vier Gänge einlegen möchte, muss er sich nach vorn beugen. Viel lackiertes Blech im karg möblierten Cockpit, sympathisch sachlich das Ambiente.

Da kommt einem die Kanzel des Mercedes dann noch mehr wie ein Luxushotel vor: chromblitzend, geräumig, erlesen in Verarbeitung und Qualität. Das weiße Lenkrad steht hoch im Raum, mit der Bedeutung der zahlreichen ▶



■ VERGLEICH Mercedes 190 SL gegen Porsche 356 B



Mercedes 190 SL

Schöne Details waren bei Mercedes damals Ehrensache. Verchromt wurde Metall und nicht schönes Plastik, das Cockpit ist ein Fest für Augen und Fingerkuppen. Das solide Verdeck verhindert unwillkommene Umwelteinflüsse, ein wesentlicher Unterschied zur britischen SL-Konkurrenz. Noch Zukunftsmusik: Automatik und Servolenkung

Schalter musst du dich durch ein Studium vertraut machen. Hier badest du geradezu in jener stilvollen Gediegenheit, die Mercedes-Modelle der 50er- und 60er-Jahre auszeichnet. Und das ist keine Frage der Sportlichkeit. Der 190er besitzt keinen röhrenden Sechszylinder wie sein ruhmreicher Bruder, der 300 SL, keine Einspritzung, die ihrer Zeit um 30 Jahre voraus war. Er kann auch nicht mit rennerprobten Ablegern auftrumpfen. Er ist einfach nur ein schöner, hochwertiger Zweisitzer.

Wobei auch sein Vierzylinder durchaus seine Meriten hat: Alu-Kopf, oben liegende Nockenwelle, zwei Doppelvergaser – im Umfeld der 50er-Jahre verdient das Respekt. Ebenso die Ausbeute, 105 PS aus 1,9 Litern. Der Porsche ist nicht so stark (90



Porsche 356 Super 90

Seine Form schuldet der 356 B der Evolution. Dennoch war auch hier der Designer dran – Beweis: der Auspuff, versteckt im Stoßstangenhorn. Perfekt gemachtes, straff sitzendes Stoffverdeck. Schnelles Kurvenfahren stärkt die Armmuskeln, aber hier vermisst du sie nicht, die Servolenkung – lieber Gefühl für die Straße als Komfort, schließlich ist das ein Sportwagen

PS, 1,6 Liter), auch wenn dessen luftgekühltem Boxermotor sportliche Betätigung nie fremd war. Das lässt er dich spüren, schon beim Anlassen.

Kurz aufs Gas, um die fetten Doppelvergaser zu füllen, dann Schlüssel drehen: Nur sechs Volt Bordspannung, das macht es dem Anlasser schwer, aber dann bollert der Boxer los, metallisch hart, ungedämpft vom Kühlwassermantel herkömmlicher Motoren. Und so typisch Porsche. Etwas verschlafen wirkt er noch, kommt schwer aus den Startlöchern, doch bei 2500 Umdrehungen wacht er auf, hämmert lustvoll drauflos, will drehen. Erst bei 5500 Touren liegt beim Super 90 die volle Leistung an, und die schafft er spielend, vielleicht zu spielend eingedenk des Porsche- ▶

■ VERGLEICH Mercedes 190 SL gegen Porsche 356 B

356-Mantras: Drehe nie über Fünf-acht. Denn oberhalb beginnt die Todeszone. Da hinein begibst du dich nur einmal. Kein Wunder also, dass die 90-PS-Variante im Ruf steht, nicht vollgasfest zu sein. 180 km/h, die Werksangabe, entsprechen (bei 165er-Bereifung) 5700/min, die meisten Exemplare erreichen locker 185 km/h.

Ich begnüge mich mit maximal 160 und lasse den Drehzahlmesser ansonsten zwil-

schen drei und fünf pendeln. Da ist Fahrspaß genug. Natürlich solltest du dich heute auf keine Beschleunigungsduelle mehr einlassen – ein 356 würde fast immer verlieren. Aber was spielt das für eine Rolle? Sortiere die Gänge und hör ihm zu, dem alten Boxer, halte ihn bei Laune, und du erlebst ein Auto von einzigartigem Charme. Der Aufenthalt im (tief liegenden) Grenzbereich ist hier eher die Regel als

die Ausnahme. Aber wenn du den 356 B korrekt behandelst, ihn sauber fährst, dann wird dich sein Heck nicht überholen. Dann wunderst du dich, wie gut der Oldie auch mit schlechten Straßen fertig wird, staunst über die zielgenaue Lenkung und die kräftigen Bremsen.

Im Mercedes sind die Fahrfreuden vollkommen anderer Art. Sein Reihenvierzylinder versieht fleißig seinen Dienst, klingt

MERCEDES 190 SL

Der 190 SL ist fein gestaltet, bequem und reisetauglich, wunderbar verarbeitet. Nur schnell oder gar sportlich ist er nicht, aber das ist für Genussfahrer auch eher zweitrangig. Der Rost befällt bevorzugt Türen (deren Außenhaut, wie Motorhaube und Heckdeckel, aus Alu besteht) sowie Kotflügel und Schweller. Ob bei einer älteren Restaurierung sauber gearbeitet wurde, klärt am besten ein Fachmann. Technisch machen am ehesten die Solex-Vergaser mit Verschleiß an den Drosselklappenwellen Ärger, viele SL wurden daher auf – nicht originale – Weber-Vergaser umgebaut.

PLUS/MINUS

356-Käufer sollten das Wesen von Heckmotorautos nicht fürchten, und sie sollten den Käfer nicht hassen, denn die VW-Verwandschaft schimmert beim Ur-Porsche überall durch. Zu seinen Vorzügen zählen das kompakte Format, seine solide Machart sowie die Fähigkeit, wenig Leistung in viel Vergnügen zu verwandeln. Größter Schwachpunkt ist die Rostanfälligkeit. Da es sich bei den meisten angebotenen 356 um (teils vor längerer Zeit) restaurierte Exemplare handelt, sollte vor dem Kauf ein Fachmann die Qualität der Arbeit begutachten. Nicht selten wurde geflucht, vor allem bei US-Importen.

PORSCHE 356 B

Die gute Nachricht zuerst: Es gibt fast nichts, was es für den 190 SL nicht (mehr) gibt. So gesehen können Kaufaspiranten, Besitzer und Restauratoren ruhig schlafen. Jetzt die schlechte: Nachschub ist meistens extrem teuer (Werks-Ersatzteile) oder zumindest nicht ganz billig. Beispiel: Die dreiteilige Stoßstange vorn kostet als Nachfertigung 3795 Euro, mit Hörnern 5100 Euro.

ERSATZTEILE

Das meiste ist verfügbar, vielfach nachgefertigt (in unterschiedlicher Qualität), aber fast alles ist auch kostspielig, gerade im Vergleich mit englischen Sportwagen. Teile lassen sich direkt beim Porsche Zentrum über die markeneigene Klassiksparte bestellen oder bei einem der vielen 356-Spezialisten. Stoßstangen sind günstiger als beim SL: 1750 Euro inklusive Hörnern.

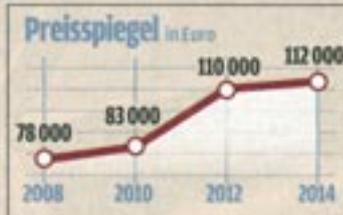


Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand; entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.

MARKTLAGE

Die Preise kennen nach wie vor nur eine Richtung: aufwärts, und zwar steil. Unter 90 000 Euro ist kein wirklich guter 190 SL mehr zu bekommen, aber das Ende der Fahnenstange ist noch nicht erreicht. Als Investition lohnt er sich also weiterhin, da folgt er den Spuren seines großen Bruders 300 SL.

Der Porsche-Boom sorgt auch beim 356 für weiter steigende Preise. Ein Super 90 Cabrio in einwandfreiem Zustand kostet schon jetzt deutlich über 110 000 Euro, bald dürften es noch mehr sein. Wer Klassiker nicht nur als Zeitvertreib betrachtet, sondern auch als Investment, legt sein Geld also möglicherweise gut an.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand; entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.

EMPFEHLUNG

In Ruhe suchen. Die Auswahl an 190 SL ist groß, da kann man sich Zeit lassen. Den Erstbesten zu kaufen wäre sowieso keine gute Idee, da viel geschöner Plusch unterwegs ist. Die Karosserie wurde einst sehr aufwendig mit viel Zinn gefertigt, entsprechend teuer ist eine gute Restaurierung. Auch zu beachten: Viele Repteile sind von minderer Qualität, detaillierte Auskünfte (z. B. über Clubs) sind vor dem Kauf also unerlässlich.

Wenn Sie ernsthaft mit Kaufgedanken spielen, fragen Sie sich erst mal: Muss es wirklich ein Super 90 sein? Wer sich mit dem 75 PS starken Super begnügt, kommt 10 000 Euro günstiger zum Zug und hat fast den gleichen Spaß. Unbedingt Fahrgestell- und Motornummern prüfen, denn das erhitzte Preisklima provoziert Fälschungen. Geschönte Exemplare gab es beim 356 schon immer, besonders oft bei ehemaligen US-Fahrzeugen. Also Vorsicht!

ADRESSEN

Club: Mercedes-Benz 190 SL-Club e.V., Wittinger Str. 154, 29223 Celle, <http://190sl-club.mercedes-benz-clubs.com>

Literatur: Günter Engelen, Mercedes-Benz 190 SL-280 SL. Vom Barock zur Pagode, 298 Seiten, Motorbuch 2013, 49,90 Euro

Clubs: www.356-stammtisch-baden-wuerttemberg.de; die Seite cms.porsche-clubs.com enthält eine Übersicht aller Porsche-Clubs, auch in Ihrer Region

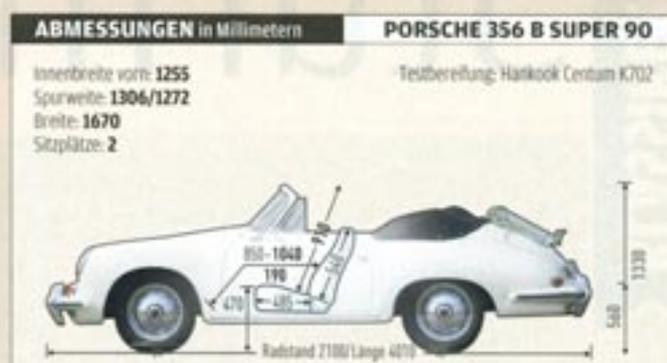
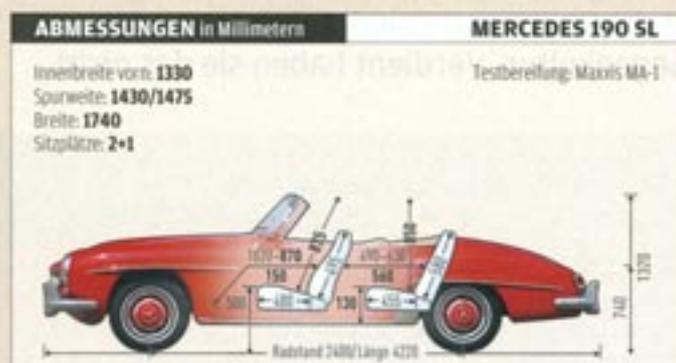
Literatur: Achim Kubiak, Mythos 356. Der Porsche 356 und Menschen, die er bewegt, 232 Seiten, Delius Klasing 2012, 39,90 Euro

aber obenherum gequält – 6400 Touren wären drin, doch das willst du ihm nicht antun. Das Vierganggetriebe schaltet sich leichtgängig auf langen Wegen, aber der Dritte reicht nicht weit (120 km/h bei 6200/min), und im Vierten herrscht Flaute.

Mehr noch als ein 356 ruft der 190 SL den Sinn und Zweck eines Klassikers in Erinnerung, zumal des offenen: Du kaufst ihn nicht, um schnell zu sein, sondern um mit

Genuss langsam sein zu können. Und genau diese Übung beherrscht er blendend. Weich gefedert durch die Landschaft rollen, die Rundumsicht genießen, den Blick über die wohlgeformte Motorhaube schweifen lassen, ungetrübte Open-Air-Gefühle erleben, wie sie bei modernen Cabrios längst verloren gingen, darin liegt der Reiz. Sicher, der 190 SL kann auch schneller – und zwar ohne den Fahrer vor unlösbare Aufgaben

zu stellen. Aber dann steigen die Lenkkräfte in Kurven stark an, dann wälzt er sich in den Federn, schwerfällig und unter quiet-schendem Protest der Weißwandreifen. Und dann hast du beim Bremsen das Gefühl, du müsstest die Tür öffnen und die Schuhsohle auf den Asphalt drücken. Spätestens dann lässt du auch den 356 im Nacken bereitwillig vorbeigehen. Genau so, wie es sein Besitzer vor 55 Jahren tat. *Wolfgang König*



TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugdaten	Mercedes	Porsche
Motor	Reihenvierzylinder	Vierzylinder-Boxer
Ventile/Nockenwellen	8/1	8/1
Nockenwellenantrieb	Kette	Stirnräder
Hubraum	1897 cm ³	1582 cm ³
Bohrung x Hub	85,0 x 83,6 mm	82,5 x 74,0 mm
kW (PS) bei U/min	77 (105)/5700	66 (90)/5500
Nm bei U/min	143/3200	121/4300
Höchstgeschwindigkeit	171 km/h	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,5 s	14,0 s
Getriebe	Viergang manuell	Viergang manuell
Antrieb	Hinterradantrieb	Heckantrieb
Bremsen vorn/hinten	Trommel/Trommel	Trommel/Trommel
Testwagenbereifung	185/80 R 13 S	165/80 R 15 T
Verbrauch (Werksangabe)	12,5 l	12,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	65 l/Super	50 l/Super
zulässiges Gesamtgewicht	1400 kg	1250 kg
Abgas CO ₂ (nach Werksverbrauch)	296 g/km	284 g/km

Messwerte	Mercedes	Porsche
Leergewicht	1185 kg	894 kg
Zuladung	215 kg	356 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	54/46%	43/57%
Wendekreis (links/rechts)	11,8/10,8 m	12,0/11,0 m
Innengeräusch bei 50/130 km/h	71/87 dB (A)	72/83 dB (A)

Kosten	Mercedes	Porsche
Steuern pro Jahr	191 €	191 €
Versicherung (HPF/100%)	430 €	486 €
Werkstattintervalle	5000 km	5000 km
Kosten Ölwechsel/Inspektion	350/800 €	500/980 €
Zeitwert (Zustand 2)	93 000 €	112 000 €

GESAMTWERTUNG

Spaßfaktor	Mercedes	Porsche
Temperament	6	8
Sound	6	8
Handling	4	7
Zwischenergebnis	16	23
Kuschelfaktor		
Komfort	7	6
Platzangebot/Variabilität	5	4
Alltagstauglichkeit	5	5
Zwischenergebnis	17	15
Neidfaktor		
Qualität	8	8
Design	9	6
Image	7	8
Zwischenergebnis	24	22
Besitzfaktor		
Preis und Unterhalt	2	2
Preisprognose	8	8
Teile und Reparaturen	6	6
Zwischenergebnis	16	16
Gesamtergebnis	73	76

FAZIT

Zwei deutsche Glamour-Autos der 50er-Jahre, zwei Gegensätze: Unterschiedlicher können Lösungen zum Thema „offener Zweisitzer“ nicht sein, so gesehen vergleichen wir hier Schokolade mit Bananen. Am Schluss dieser Begegnung liegen beide fast gleichauf, aber meine Sympathien erschleicht sich der 356. Er ist das Auto in diesem Duell, das du so schnell nicht vergisst.



Wolfgang König



GRAND COMFORT GRAND MERCEDES

Wahre Größe kommt von innen. Beim Mercedes-Benz 600 ist die Innenausstattung alles andere als Standard. Vom Telefon und Fernseher über Plattenspieler und Minibar - in diesem Fahrzeug war kein Wunsch zu speziell. Ein Anspruch von Komfort und Luxus, der Maßstäbe setzt - seit 1963 und bis heute. Mehr Informationen unter: mercedes-benz.com/grandmercedes

Mercedes-Benz

WALLNER Classic - Eventkalender 2024

Voller Vorfreude blicken wir auf den kommenden Frühling und den Start der Oldtimer-Saison: Die Klassiker werden vorbereitet und die nächsten schönen und warmen Tage werden für die ersten Ausfahrten genutzt. Und auch wir stehen bereits in den Startlöchern mit unseren Veranstaltungen rund um das Thema klassisches Automobil und freuen uns Euch heute unsere anstehenden Events für das Jahr 2024 vorzustellen:

WALLNER Classic-„Frühjahrserwachen“ – unsere Hausmesse

Gleich zu Beginn der neuen Oldtimer-Saison, öffnen wir bei unserer Hausmesse WALLNER Classic-„Frühjahrserwachen“ am 4. Mai 2024 unsere Türen und präsentieren unsere neuesten Fahrzeughighlights sowie exklusive Blicke hinter die Kulissen unserer Werkstatt. Von 11 bis 17 Uhr stehen neben spannenden Führungen von Rouven persönlich und Besichtigungen unserer Werkstatt, noch viele weitere Programmpunkte an. Für das leibliche Wohl ist natürlich ebenfalls gesorgt.

Die Anmeldung zu unserer Hausmesse findet Ihr unter:

<https://www.wallnerclassic.de/events/wallner-classic-fruehjahrserwachen/>



WALLNER Classic-Ausfahrten 2024

Im Juni zeigt sich die Natur schon im Sommergewand und wir sind bereit mit Euch auf Tour zu gehen! Am 29. Juni 2024 nehmen wir Euch auf eine wunderschöne Tour Richtung deutsch-österreichischer Grenze mit an die Salzach: Wir starten in unserem WALLNERWERK mit einer kleinen Stärkung und machen uns dann auch schon auf den Weg in Richtung Burghausen. Über wunderschöne und wenig befahrene Landstraßen fahren wir in das Kloster Raitenhaslach, das wir, nach einem gemeinsamen Mittagessen, bei einer interessanten Führung besichtigen. Freut Euch auf einen Tag voller



Fahrspaß begleitet von Kulinarik und Kultur!

Im September starten wir dann auf unsere zweite Tagestour im Jahr 2024 und auch hier haben wir wieder eine traumhafte Route vorbereitet: Startpunkt ist am 7. September 2024 ebenfalls in unserem WALLNERWERK. Von hier aus genießen wir eine wunderbare Route durch das Münchener Umland nach Aßling. Hier kommen wir für ein kleines Frühstück in einer Kaffeerösterei zusammen – inklusive Einblicke hinter die

Kulissen. Danach geht es gestärkt weiter bis nach Dietramszell. Hier kehren wir zum Mittagessen ein, bevor es nachmittags zurück in Richtung WALLNERWERK geht.

Wir freuen uns auf eine wunderbare Ausfahrt mit Euch und Euren Oldtimern und einen schönen Tag unter Gleichgesinnten!

Seid ihr mit dabei und möchtet auch gerne an einer unserer Tagestouren teilnehmen? Die Anmeldungen zu der jeweiligen Ausfahrt findet Ihr auf unserer Homepage unter <https://www.wallnerclassic.de/events/>

WALLNER Classic-Workshop „Saison-Closing“

Nachdem wir in diesem Jahr viele schöne Ausfahrten bei hoffentlich bestem Wetter und Temperaturen genossen haben, ist es im Herbst langsam wieder Zeit unsere automobilen Schätze auf die Winterpause vorzubereiten. Am 19. Oktober 2024 geht es bei unserem ca. dreistündigen Workshop neben Tipps & Tricks für die Fahrzeugeinlagerung, auch um die Fahrzeugwäsche und -politur. Zudem werden wir uns ein paar technische Details eines Mercedes-Benz Klassikers auf unserer Hebebühne etwas genauer ansehen.

Wir freuen uns über Eure Anmeldungen zu unserem Workshop unter <https://www.wallnerclassic.de/events/workshop-saison-closing/>



Das Team von WALLNER Classic wünscht Euch einen schönen Start in die neue Oldtimer-Saison und wir freuen uns Euch bei unseren kommenden Veranstaltungen im WALLNERWERK zu begrüßen!

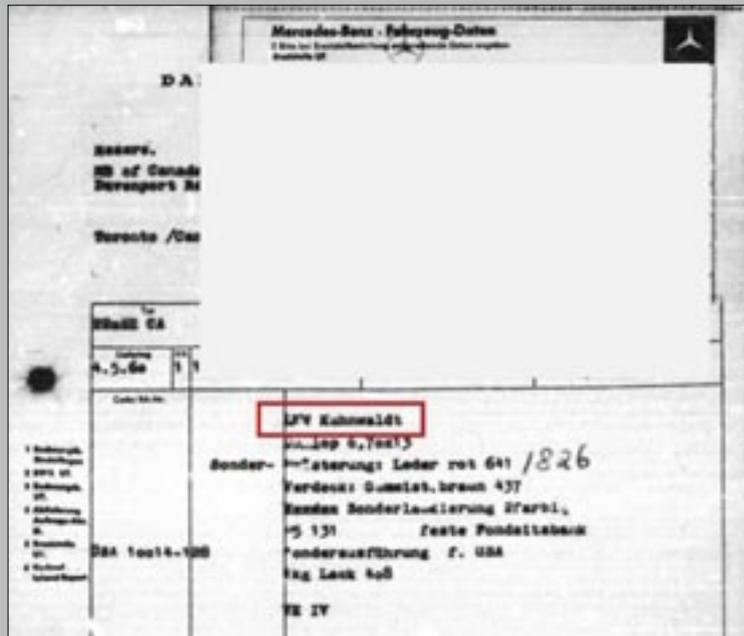
Mercedes-Benz Classic Center und Mercedes-Benz Heritage GmbH zu Besuch bei WALLNER Classic

Ende November letzten Jahres hat uns Peter Schietinger mit Cedric Kairies, Produktmanager bei Mercedes-Benz Heritage GmbH besucht. Es war uns eine Ehre die beiden bei uns Willkommen zu heißen! Die lange Zusammenarbeit mit dem Mercedes-Benz Classic Center ist von großem Vertrauen, aber natürlich auch durch die gemeinsame Liebe und Leidenschaft zu unseren historischen Fahrzeugen geprägt. Peter verabschiedet sich in seine wohlverdiente Rente. Mit Cedric Kairies und dem umfirmierten Mercedes-Benz Classic Center in die Mercedes-Benz Heritage GmbH haben wir nun frischen Wind an Board und freuen uns auf die zukünftige Zusammenarbeit. Viel Erfolg, Cedric!



Ein Bericht über die Spedition Helmut Kuhnwaldt

In der Ausgabe Q3/2023 habe ich über den Produktionsstandort Sindelfingen sehr ausführlich berichtet. Darauf aufbauend war es nur folgerichtig sich den nächsten Prozessschritt, den sogenannten Outboundprozess von fertigen Fahrzeugen, anzuschauen bzw. zu recherchieren.



Statistiken vom Verband der Automobilindustrie (VDA) zeigen, dass der Exportanteil von PKW-Lieferungen ins Ausland im Zeitraum 1957 bis 1960 zwischen 14 % und 25,5 % war. Wenn wir diese Zahlen mit den bekannten Auslieferungszahlen von dem 190 SL vergleichen, ergibt sich allerdings ein ganz anderes Bild:

Von insgesamt 25.881 produzierten Fahrzeugen wurden 20.636 Einheiten ins Ausland exportiert (79%), davon sind 10.368 Fahrzeuge (40%) in die USA aus-

geliefert worden. Somit wurden also sehr viele Fahrzeuge von Sindelfingen an den Nordseehafen für den Export transportiert.

Bei der Durchsicht von älteren Datenkarten (vor 1960) findet man oft den schriftlichen Ver-

Benz AG auf den Straßen unterwegs waren, so z.B. Spedition Egerland PKW Transporte Berlin, Spedition Strasser oder auch die Spedition Rudolf Behrens.

Im folgenden Bericht habe ich mich nur auf die Spedition Kuhnwaldt fokussiert. Durch eine kurze Internetrecherche hatte sich Frau Tina Kuhnwaldt (Rechtsanwältin und Fachanwältin für Arbeitsrecht) als richtige Ansprechpartnerin herauskristallisiert. Nach einem freundlichen Telefonat war sie und ein ehemaliger langjähriger Mitarbeiter sehr aufgeschlossen, mich bei der Aufarbeitung der Historie von dem damaligen Familienunternehmen zu unterstützen.

Hr. Stövesand wurde als Assistent des technischen Betriebsleiters bei der Spedition Helmut Kuhnwaldt in Hamburg-Georgswerder, Nieder-Georgswerder Deich eingestellt. Sein 1. Arbeits-



merk „LKW Kuhnwaldt“. Nach einer kurzen Recherche handelte es sich hierbei um die ehemalige Spedition Helmut Kuhnwaldt KG mit Sitz in Hamburg. Diese Spedition war eine von mehreren Transportunternehmen, die mit dem Versand der Fahrzeuge aus dem Werk Sindelfingen von der Daimler Benz AG beauftragt wurden. Selbstverständlich gab es damals noch weitere Speditionen, die im Auftrag der Daimler

tag war am 01.10.1969 und neben den Tätigkeiten für den Prokuristen Hrn. U. Obes lag sein Verantwortungsbereich im Kuhnwaldt Fahrzeugbau. Mit sehr vielen Informationen und persönlichen Erlebnissen hat er zu diesem Bericht beigetragen.

Helmut Kuhnwaldt gründete im Alter von 37 Jahren seine Spedition mit der Übernahme der oben genannten Spedition Beh-





rens Autotransporte im Jahre 1958/1959. Das frühere private Wohnhaus von Fam. Kuhnwaldt war gegenüber der damaligen Spedition Behrens gelegen. Kerngeschäft war die europaweite KFZ-Überführung von den Herstellerwerken namhafter Automobilfirmen wie z.B. der Daimler AG, BMW und Audi bis hin zu den Niederlassungen für die Endkunden.

Für diesen Abtransport entwickelte und konstruierte Fa. Kuhnwaldt sogar spezielle Auflieger, die bei Untertierlieferanten hergestellt und auch dem TÜV vorgefahren wurden. Die Fotos zeigen sehr schön die Vielfalt dieser Autotransportanhänger.

Der Wirkungsbereich dieses Transportunternehmens hat sich in den nachfolgenden Jahren stetig vergrößert und so war es folgerichtig weitere Niederlassungen in Deutschland wie z.B. in München, Köln, Neumünster, Raunheim, Darmstadt-Weiterstadt und Saarlouis zu gründen. Später kamen auch Niederlassungen in Schweden, Frankreich und Polen hinzu. Durch die Bereitstellung von zusätzlichen Transportkapazitäten an diesen Stützpunkten konnten auch eilige Aufträge abgewickelt werden. Parallel erfolgte die notwendige Erweiterung der Fahrzeugflotte auf bis zu 110 Autotransportern. Über alle Niederlassungen und Tochtergesellschaften hinweg waren bis zu 1.000 Mitarbeiter bei der Spedition Kuhnwaldt direkt oder indirekt angestellt. Das

sind beachtliche Kennzahlen für eine Spedition die zum Ende in ganz Europa tätig war.

Dieser Erfolg war auf die Arbeits- und Denkweise von Helmut Kuhnwaldt zurückzuführen. Mit seiner Zielorientierung, seinem Verhandlungsgeschick, immer ein Blick auf das große Ganze und seiner Durchsetzungsfähigkeit hat er über Jahre hinweg sein Unternehmen zu diesem Erfolg geführt. Eine weitere für ihn sehr wichtige Charaktereigenschaft war der unternehmerische Mut. In den Gründungsjahren wurde diese Eigenschaft an wenigen Autotransportern (LKW) auch öffentlich visualisiert, so wurden bei seinem Vornamen die letzten drei Buchstaben unterstrichen „Helmut“ (siehe Foto).

Um seine Termine in Deutschland und Europa schneller wahrnehmen zu können wurden zwei kleinere Privatflugzeuge inkl. Piloten erworben. Wo Licht im Le-

der Familie zu der Marke Mercedes Benz. Mir persönlichen gefallen die eleganten Posen in jun-



gen Jahren von Fr. Kuhnwaldt direkt neben der Heckflosse oder auch hinter dem 300er Adenauer. Dieses Fahrzeug war die erste



ben ist, ist manchmal auch Schatten und so kam es 1975 zum schweren Schicksalsschlag für die Familie Kuhnwaldt. Bei einem Landeanflug auf einen Sportflugplatz in Freiburg sind seine Ehegattin, sein Sohn (15), der Pilot und der Familienhund tödlich verunglückt.

Anhand von alten Fotos aus dem Familienalbum sieht man auch die große Verbundenheit





deutsche Repräsentationslimousine nach dem Zweiten Weltkrieg und damals das schnellste Serienfahrzeug deutscher Produktion. Nachdem sich der deutsche Bundeskanzler Konrad Adenauer für diesen PKW als Dienstwagen entschieden hatte, bürgerte sich die Bezeichnung „Adenauer-Mercedes“ für den W 186-300er ein. Wie wir auf weiteren Fotos sehen, war auch Hr. Kuhnwaldt von unserem 190 SL-Tourenwagen und einem R107 sehr angetan.

Hr. Stövesand kann sich noch sehr gut an sein damaliges Vorstellungsgespräch (1969) bei Hrn. Kuhnwaldt erinnern. Auf die Frage von Hrn. Kuhnwaldt, gekleidet im legeren Rollkragenpullover und Jeans, wie seine Anreise zum Vorstellungsgespräch

war, schilderte er ausführlich die langwierige Anreise mit dem Auto seines Vaters. Hr. Kuhnwaldt ergriff spontan einen Fahrzeugschlüssel von einem PKW mit Transportschaden und überreichte diesen Hrn. Stövesand. Tage später war Hr. Stövesand stolzer Besitzer eines britischen Triumph Spitfire Roadsters.



Ein beruflicher

Schwerpunkt von Hr. Stövesand lag in der Instandhaltung des Kuhnwaldts Fuhrparks, Neubau und Umbau einer LKW-Waschanlage am Standort Weiterstadt. Viele Fahrzeuge von Volkswagen wurden damals in der NL Darmstadt-Weiterstadt von der Bahn entladen, im ersten Schritt eingelagert und später manuell mit einem Hochdruckreiniger endkonserviert. Im weiteren Verlauf konzipierte und implementierte er eine vollautomatische Entkonservierungsanlage für Neufahrzeuge an dieser Niederlassung.

persönlichen Auftrag bekommen dieses Fahrzeug zur Reparatur zu bringen. Als junger Mensch war er „stolz wie Bolle“ und führte das Fahrzeug bei der Fahrt zur Werkstatt selbstverständlich auch seiner Mutter vor.

Warum gibt es heute diese große Spedition nicht mehr? Das Autotransportgeschäft wurde für Frankreich und den bekannten Automarken Peugeot, Renault und VW erweitert. Ein simpler, aber schwerwiegender Fehler in der Vertragsgestaltung, hinsicht-



Hr. Kuhnwaldt war auch Eigentümer und Geschäftsführer der Fa. H.G. Zinke GmbH (Autotransporte) mit Firmensitz in Saarlouis. Bei einem Inlandsflug begegneten sich Hr. Kuhnwaldt und Peter Frankenfeld, der bekannte Schauspieler, Sänger und bedeutender Entertainer (z.B. Musik ist Trumpf, ZDF). Beide haben sich auf Anhieb verstanden und es wurde eine finanzielle Partnerschaft mit der Fa. Zinke GmbH vereinbart. Hr. Frankenfeld kaufte zudem einen Cadillac mit Transportschaden von der Sped. Kuhnwaldt, der im Nachgang instandgesetzt werden musste. Hr. Stövesand hatte den

lich der Abrechnungswährung (DM vs. FRANC), führte letztendlich zu der Insolvenz der Firma. Die Liquidation im Handelsregister erfolgte am 28.11.2001.

Hr. Kuhnwaldt ist im Alter von 85 Jahren aus gesundheitlichen Gründen in seinem Apartment an der Außenalster in Hamburg im Jahre 2006 verstorben. Die Firma stand immer an erster Stelle, sie war sein Leben und gab ihm auch Halt bei dem tragischen Familienunglück.

Die Arbeit an dem vorliegenden Artikel hat Fr. Tina Kuhnwaldt, Hr. Stövesand und mir sehr viel Freude bereitet. Die Daten-



privat als auch beruflich war seine Verbundenheit zur Marke Mercedes Benz mit weit über 15 verschiedenen Fahrzeugen sehr hoch, wie z.B. W116 280S, W126 280SE, W126 420, 200/8, 180D, R107 560SL. In jungen Jahren haben ihn auch Sportwagen aus Zuffenhausen (911) und eine BMW Isetta begeistert.

Mich persönlich faszinierte vor allem, dass ich auch bei diesen Nachforschungen erneut auf Menschen getroffen bin, die von unseren Produkten, sowie der Marke Mercedes-Benz seit vielen Jahren begeistert sind – und ihr über Jahrzehnte treu geblieben sind.

Markus Reinhart



PS: Daimler Truck Heritage hat mir noch ein Bild von einem Auflieger der Fa. Kässbohrer beige-steuert. Dieses Foto möchte ich Euch auch nicht vorenthalten.

grundlage basiert auf Erzählungen und Schilderungen. Wenn wir Euch, liebe Clubmitgliederinnen und Clubmitglieder, auch nur einen Teil der Historie von diesem Unternehmen vermitteln konnten, dann sehen wir ein wichtiges Ziel von dieser Reportage erreicht.

Im Namen vom 190 SL Club Deutschland und meiner Person möchten wir uns besonders bei Fr. Tina Kuhnwaldt bedanken und hoffen mit diesem Artikel und der Aufarbeitung der Historie von ihrem Familienunternehmen eine kleine Freude bereitet zu haben.

Besonderen Dank auch an Hrn. Stövesand. Aufgrund seiner zahlreichen Informationen, authentischen Schilderungen und Leidenschaft hat er viel zu diesem Artikel beigetragen. Sowohl



Stammtisch Köln/Bonn

Der Stammtisch trifft sich jeden letzten Donnerstag im Monat im Waldcafe in Bonn/Holzlar

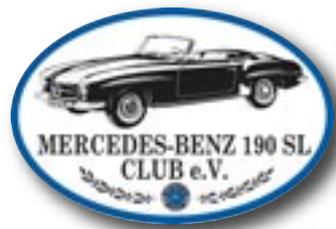
Beim Januar-Stammtisch hat unser Mitglied Torsten Heim wieder einen schönen Vortrag mit Anschauungsmaterial zum Thema Vergaser/ Vergaserrevision gehalten. Torsten hat uns wieder (beim letzten Mal waren es die Bremsen) in seiner netten und

auch für Technik-Laien verständlichen Art einen unterhaltsamen und lehrreichen Abend beschert.

Aus der Metallbranche kommend, baut er das nötige Spezialwerkzeug natürlich selbst. Wie zum Beispiel die Spannvorrichtung zur Bearbeitung der Vergaser auf einer Drehbank oder Fräsmaschine, sowie die Vorrichtung, um den Klappen den nötigen 17° Schriff zu verschaffen.



Katrin und Andreas Röhrle



Clubmarkt

Verkäufe und Gesuche

Auf dieser Seite könnte auch Ihre/Eure für Clubmitglieder kostenlose Kleinanzeige stehen. Sie erreicht knapp 1000 Mitglieder und unzählige weitere Leser. Einfach den Inseratstext evtl. auch mit Foto per eMail an: f.erbeck@mercedes-benz190sl-club.de

Verkaufe: 190 SL Ersatzteil-Lager-Auflösung
Habe über 100 Original-Teile (viele Teile auch doppelt) für den 190 SL abzugeben, darunter sind Technikteile wie z. B. Drehzahlmesserantrieb, Teile für Bremsanlage, auch Blechteile, sowie Chromteile aller Art, Stossstangenteile etc., verschiedene Teile sind neu, manche gebraucht.
Umfangreiche Liste mit ET-Nr., sowie Katalog Bild Nr. kann zu gesandt werden.
Auf Wunsch auch Fotos der gewünschten Teile.
Desweiter habe ich auch noch Original-Teile für den 280 SL Typ 113
Umfangreiche Liste mit ET-Nr., sowie Katalog Bild Nr. kann zu gesandt werden.
Auf Wunsch auch Fotos der gewünschten Teile.
Peter Siech, Tel. Nr. 07203 / 8181
E-Mail: siech.walzbachtal@t-online.de

Verkaufe: 2 linke 190 SL-Türen ohne Innenleben. Die weiße Tür ist stark verbeult und gespachtelt. Bei Interesse schicke ich Fotos zu. VB 450.- Euro
Wolfgang Heilmann
Handy: 0170- 2074759

Verkaufe Fahrertür 190 SL, spätere Ausführung, komplett mit Scheibe, Innenverkleidung und Türverriegelung ohne Türgriff und Schließzylinder Preis VB
Tel: 02225 5619 oder
eMail: van.Deel@t-online.de

Verkaufe vordere und hintere Stoßstange für den 190 SL im guten Zustand.
Preis VB
Peter Dietrich Handy 0172- 8773643

Verkaufe 190 SL, Farbe dunkelblau, rotes Leder, Radio, Lautsprecher li. und re.

wie beim 300 SL, elektr. Antenne, Erstausrüstung USA, Originalmotor, ca. 75000 km, Drehstromlichtmaschine, 2 Jahre TÜV, dritter Sitz, Dach neuwertig. Preis VB.
Fritz Koch Tel: 04533-8448



* 20. 8. 1938 + † 8. 12. 2023

Herbert Gröver

Jahrzehntelang war er das Gesicht des Stammtisch Neuss.
Auf jedem Sommertreffen des Clubs konnte er sich erneut herzlich freuen, wenn er wieder die Startnummer 2 für seinen 190 SL erhalten hatte.

Das Aufbauen eines 190 SL lag ihm im Blut. Er hatte die Gene mitbekommen und lebte sie enthusiastisch aus.

Wenn er mit Helga und der Radkappenhandtasche irgendwo auftauchte, war sofort gute Stimmung in der Luft und es wurde über jene Handbreit davon, unter der Ölwanne gefachsimpelt.

Im Club hatte er die Mitgliedsnummer 11, war immer und überall, auf Messen, Treffen wie Ausfahrten mit dabei und hat jetzt das Lenkrad für immer beiseite gelegt. Der Herr lenkt nun für ihn im Oldtimerhimmel.

Zeit für uns ein wenig inne zu halten. An ihn und darüber nach zu denken, wie die Zeit rast und ob wir tatsächlich immer so mit rasen müssen.

Wir fühlen mit seiner Helga, und unsere Gedanken begleiten ihn auf seiner letzten Fahrt in eine hoffentlich friedvollere Welt.

Mit stillen letzten Grüßen

Wilfried Steer
Präsident

Clubmarkt

Verkäufe und Gesuche



CF CLASSIC AKADEMIE
SERVICE & TECHNIK

Schulung classischer Fahrzeugtechnik

- Motor/ Mechanik/ Elektrik
- Vergaser
- Einspritzanlage
- Getriebe mech./ autom.
- Fahrwerk



QR-Code Download
Schulungsprogramm 2016

Oldtimer-Werkstatt
Reparatur, Wartung, Instandsetzung, Fit für die Saison

CF Classic Akademie, Mercedesstr. 18, 71384 Weinstadt Tel. 07151-9940101
Web: www.classicakademie.de, Email: info@classicakademie.de



**Einzug des Mitgliedjahresbeitrag
2024/2025**

Liebe Clubmitglieder,
Wie in jedem Jahr, möchte ich Sie schon jetzt auf den Einzugstermin des Jahresbeitrags für das Clubjahr 2024/2025 hinzuweisen. Der Einzug wird Anfang Juli erfolgen. Bitte vergessen Sie nicht uns mitzuteilen, wenn sich Ihre Bankverbindung geändert hat. Das dafür notwendige Formblatt zur Erteilung des Lastschriftmandates können Sie von unserer Homepage aus dem Internet herunterladen

[//https://190sl-club.mercedes-benz-clubs.com/wp-content/uploads/sites/13/2014/12/Lastschriftmandat-SEPA-1.pdf](https://190sl-club.mercedes-benz-clubs.com/wp-content/uploads/sites/13/2014/12/Lastschriftmandat-SEPA-1.pdf)

und mir per Post oder mir auch gerne per E-Mail zusenden.
f.burghardt@t-online.de

Vielen Dank!
Friedhelm Burghardt, Kasse
MB 190 SL-Club



H. MEYER GM BH 

Verkauf von Oldtimerteilen für Mercedes-Benz-Fahrzeuge

Speziell für 190 SL fast alles auf Lager, auch für W113 viele Teile auf Lager bzw. kurzfristige Beschaffung möglich

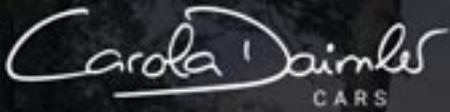
**Söterner Str. 12 • 55767 Meckenbach • Tel. 0 67 82/4 08 33
Fax 0 67 82/4 09 33 • eMail: meyer.meckenbach@t-online.de**

Autosattlerei - Ulrich Wehner
Autosattlermeister & Geschäftsführer
GmbH & Co. KG

Brunnenweg 6
36154 Hosenfeld
Telefon 06650 - 1457
Mobil 0151 - 57723180
Telefax 06650 - 8858
Internet: www.oldtimersattlerei.de
E-Mail: info@oldtimersattlerei.de



Teilehandel für
DB-107 bis DB-198



QUALITÄT. LEIDENSCHAFT. TRANSPARENZ.



Ihr Ansprechpartner für Oldtimer, Youngtimer & Sammlerstücke
 ANKAUF - VERKAUF - VERMITTLUNG
www.carola-daimler.de

Carola Daimler Cars | In den Entenäckern 14 a+b | 70599 Stuttgart | 0711 96 000 130 | kontakt@carola-daimler.de |    @carola_daimler_cars



190 SL

Meisterbetrieb

Der richtige Partner mit mehr als 30 Jahren Erfahrung im Bereich klassischer Automobile

Untere Straße 47
D-87700 Memmingen

Telefon: 0 83 31 - 48 99 1
 Fax: 0 83 31 - 49 48 93
 Mobil: 0171 261 81 35

www.oldtimergarage.de
info@oldtimergarage.de







OLDTIMER GETRIEBE TECHNIK

Email: OGT@mail.de
 Tel: 0156 787 363 89

Reparatur und Restauration Schalt-Getriebe und Hinterachse Ponton, 190SL, Pagode, Heckflosse
 Dipl.-Ing. Th. Ruhl, 71334 Waiblingen (bei Stuttgart)
www.oldtimergetriebetechnik.de

Anzeigenpreise 190 SL-Revue ab Ausgabe 1-2019			
1 Jahr = 4 Ausgaben	4 Ausgaben	nur 2 Ausgaben	nur 1 Ausgabe
1 Seite	860 €	516 €	301 €
1/2 Seite	473 €	284 €	166 €
1/3 Seite	330 €	198 €	115 €
1/4 Seite	247 €	148 €	87 €
1/6 Seite	172 €	103 €	60 €
1/8 Seite	129 €	77 €	45 €
Umschl. Innen vo.	1.290 €	774 €	452 €
Umschl. Innen hi.	1.075 €	645 €	376 €
Umschl. Aussen hi.	1.720 €	1.032 €	602 €
Bei nur 2 Anzeigenschaltungen im Jahr		Aufschlag 15 %	
bei nur 1 Schaltung		Aufschlag 25 %	
Mitglieder unseres Clubs erhalten 10% Rabatt.			

Das letzte Wort...

Liebe Clubmitglieder, die Saison hat begonnen und hoffentlich wird uns unser alter SL wieder zu vielen schönen Veranstaltungen bringen.

Bei uns hat die Saison schon mit der Bremen Classic Motorshow begonnen und demnächst öffnet die Techno-Classica ihre Pforten. Diese Messe ist international sehr

Klassiker und Oldtimer gespannt und natürlich auf die Preise! Ende April findet zudem noch die Retro Classics in Stuttgart statt. Auch diese Messe ist sehr beliebt und interessant und hat durch die Flughafennähe, eine Superanbindung. Unsere Stammtische Stuttgart und Ludwigsburg, stehen wieder mit Rat und Tat zur Verfügung. Auch die Vorbereitungen für das Jahrestreffen in Luxemburg sind im vollen Gange. In diesem Heft befindet sich die Einladung für das Sommertreffen. Vielleicht habt ihr Lust an diesem Jahrestreffen teilzunehmen? Wir freuen uns auf Euch!

Herzliche Grüße
Frank



bedeutsam und wir erwarten wieder sehr viele Besucher. Wir haben schon vor einiger Zeit mit der Organisation begonnen und freuen uns auf jedes Clubmitglied, dass bei uns vorbeischaut. Wir laden Euch gerne auf ein Getränk oder einer Tasse Kaffee ein. Ich

bin wieder auf die ausgestellten

Noch ein Wort zu unserer „190 SL-Revue“. Wir geben uns die größte Mühe, euch ein interessantes Clubmagazin zu gestalten. Und wir freuen uns über viel Lob! Vielen Dank!

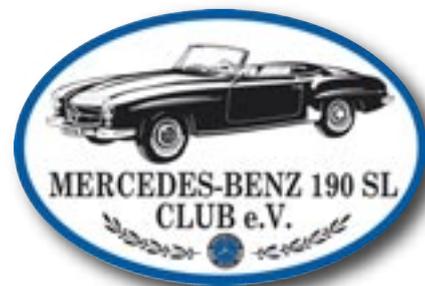
Aber vielleicht habt ihr ja auch einmal die Möglichkeit, einen Beitrag, für unser Magazin zu schreiben? Wir freuen uns über jeden noch so kleinen Bericht, vielleicht mit ein paar Bildern.

Ich wünsche Euch eine schönen pannenfreie Oldtimersaison und wünsche Euch wie immer, allseits eine Handbreit Luft unter der Ölwanne.



Stammtische

(Änderungen bitte der Redaktion mitteilen)



Stammtisch Berlin-Brandenburg

z. Zt. unbesetzt. Wir suchen einen neuen Stammtischleiter. Wer Interesse hat melde sich bitte beim Vorstand.

Stammtisch Karlsruhe

im Restaurant Schützenhaus auf dem Turmberg, 76227 Karlsruhe, Jean-Ritzert-Str. 8, jeden 2.

Freitag im Monat ab 19.00 Uhr

Kontaktaufnahme:

Wolfgang Frey, Tel. 07 21 / 61 33 00

Stammtisch Stuttgart

Jeden letzten Donnerstag des Monats ab 18.00 Uhr im Gasthaus „Gerber Bräu Brauhaus“, Kanalstraße 47, 73066 Uhingen

Kontaktaufnahme:

Jörg Zahnweh, Tel. 0 71 63 / 53 33 37

Stammtisch Ludwigsburg

Jeden 2. Dienstag im Monat ab 18:00 Uhr im „Restaurant Rübli, Bahnhofstrasse 14, 71691 Freiberg

Kontaktaufnahme:

Siegfried Rotterdam, Telefon: 0160 97456173, eMail: s.rotterdam@arcor.de,

Gerhard Mayer, Telefon: 0179 9769400, eMail: g.mayer@mayer-kirchheim.de

Stammtisch München

jeden letzten Dienstag des Monats ab 19.30 Uhr im Gasthof „Kreitmeier“ in Keferloh bei München-Ost

Kontaktaufnahme:

Fritz Wallner, Tel. 089 / 43 28 33

Stammtisch Mittelhessen/Unterfranken

jeden zweiten Sonntag des Monats ab 11:00 Uhr. Stammtischlokal wird per eMail bekannt gegeben.

Kontaktaufnahme:

Gerd Rothe, Tel. 06181 / 63615, eMail: gerdrothe@hanauinfo.de

Rolf Feuerbach, Tel. 06151 / 596064, eMail: Rolf.Feuerbach@t-online.de



Stammtisch Celle

jeden letzten Freitag des Monats ab 19.30 Uhr im Hotel Hennies, Hannoversche Str. 40, 30916 Isernhagen

Kontaktaufnahme:

Frank Erbeck: Tel 0173 281 291 2

Wilfried Steer: Tel. 0 51 41 / 93 01 90

Stammtisch Neuss

Kontaktaufnahme: Jacqueline Schlotbohm

Tel.: 02154 959844.

Vereinslokal: Horremer Hof, Konrad-Adenauer-Str. 53, 41539 Dormagen

Stammtisch Neusäß

Jeden 3. Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr im Gasthaus „Zum Lamm“, Schlipshheimer Str. 121, 86356 Neusäß.

Kontaktaufnahme:

Ludwig Gerstner, Tel. 0821 / 48 29 71, FAX 48 62 243

eMail: ludwiggerstner@t-online.de

Stammtisch Hamburg/Nord

Jeden letzten Donnerstag des Monats ab 19.00 Uhr im Ausspann Hotel & Restaurant, Holsteiner Chaussee 428, 22457 Hamburg, Tel.: 040/559 870-0

www.hotel-ausspann.de

Kontaktaufnahme:

Johannes Kramer, Tel. 04552 / 999485, Fax 040 / 040 999486

eMail: kramermed@online.de

Stammtisch Köln/Bonn

Jeden letzten Donnerstag im Monat ab 18:00 Uhr (im Sommer ab 17:00)

Hotel-Restaurant Waldcafe, Am Rehsprung 35, 53229 Bonn-Holzlar

Kontaktaufnahme:

Katrin Röhrle, Telefon 01606284083, eMail: katrinroehrle@hotmail.de



Schauen Sie sich doch mal wieder gemeinsam die Sterne an.

Das Mercedes-Benz Museum – über 135 Jahre Automobilgeschichte.
Weitere Informationen unter www.mercedes-benz.com/museum



  MercedesBenzMuseum

