



107 KLASSIK

MERCEDES-BENZ R/C 107 SL-CLUB DEUTSCHLAND E. V.

G 25789 - 2. Quartal 2024





56 Regionaltreffs die Basis unseres Clubs

Liebe Clubfreundinnen und Clubfreunde,



ein Vorwort an dieser Stelle ist eine besondere Gelegenheit, eine persönliche Sichtweise auf die Inhalte dieser Lektüre oder auch auf allgemeine Themen zu unserem Hobby zu lenken.

Bei den Überlegungen zu dem aktuellen Text habe ich noch einmal meine Zeilen aus dem Heft 3/2022 zur Hand genommen – und dabei habe ich mal wieder festgestellt, wie schnell die Zeit seitdem vergangen ist. Damals waren die Beschränkungen aufgrund der Pandemie gerade Geschichte, und unser Clubleben begann langsam wieder in normalen Bahnen zu laufen. Seitdem haben in allen Regionaltreffen wieder hervorragende Aktivitäten stattgefunden, zahlreiche Ausfahrten und Ausflüge wurden organisiert, informative und unterhaltsame Veranstaltungen auf die Beine gestellt. Auch in dieser Ausgabe der 107 Klassik zeugen etliche Berichte von der Vielfalt dieser Unternehmungen; ebenso konnten und können wieder unsere großen Veranstaltungen stattfinden, die Herbst- und Jahrestreffen, die Messen und zahlreiche Events mit einem Club-Auftritt.

Man kann also feststellen, dass unser Clubleben wieder „lebendig“ ist, ich habe sogar den Eindruck, nach der langen Zeit des Lock-down war das Bedürfnis nach entspannten Erlebnissen in der Club-Gemeinschaft extrem groß.

Nach meinen Besuchen bei und Kontakten mit verschiedenen Regionaltreffen weiß ich, dass auch für dieses Jahr unheimlich interessante Aktivitäten stattfinden werden bzw. schon stattgefunden haben: Neben den „highlights“ Jahrestreffen in Hannover und dem Herbsttreffen in Bad Wildungen sind in den Regionaltreffen zahlreiche Veranstaltungen zum Thema Technik, Ausfahrten mit interessanten Zielen und überraschendem Rahmenprogramm geplant; auch überregionale Zusammenkünfte stehen auf der Planungsliste.

Über zahlreiche dieser Unternehmungen werden unsere Club-Freundinnen und Freunde in den weiteren Ausgaben dieser Zeitung mit interessanten Textbeiträgen und gelungenen Fotos berichten.

Gerade die Informationen und Veranstaltungen rund um die Technik sind ja der Hauptgrund, weshalb sich Besitzer des schönen 107er für unseren Club entscheiden – und einmal im Club sind dann viele Neumitglieder von der Gemeinschaft und den Aktivitäten in unseren Regionaltreffen begeistert.

Natürlich ist diese Vielfalt mit erheblicher Arbeit verbunden – deshalb auch an dieser Stelle einen ganz herzlichen Dank an alle, die (ehrenamtlich!) die Planung und Organisation solcher Aktivitäten übernehmen. Jeder, der einmal eine Ausfahrt, einen Techniktag oder andere Unternehmungen organisiert und durchgeführt hat weiß, wie viel Energie und Zeit nötig ist, um eine gelungene Veranstaltung zu haben – gleichzeitig ist aber der Spaß der Teilnehmer und der anschließende Dank ein großer Ansporn für weitere Planungen. An dieser Stelle deshalb auch der Appell an alle Mitglieder, sich doch in den jeweiligen Regionalgruppen mit Vorschlägen und Ideen aktiv einzubringen. Auf unserer Homepage wird explizit aufgeführt:

„Diese RT's sind die ‚Keimzellen‘ des Clubs. Dort spielt sich das eigentliche Clubleben ab. Neben den regelmäßigen – meist monatlichen – Treffen (wo auch Gäste zum ‚Schnuppern‘ gerne gesehen sind) werden je nach Interessenlage der Mitglieder Ausfahrten, Urlaubsreisen, Schraubertreffen usw. organisiert.“

Gerade in der letzten Zeit haben wir uns sehr intensiv mit der Mitgliederentwicklung in unserem Club beschäftigt; der Altersdurchschnitt unserer Mitglieder liegt kurz vor dem Renteneintrittsalter und etliche „altgediente“ Funktionsträger geben die Verantwortung in jüngere Hän-

de. Ich denke, neben den Messeauftritten können wir gerade durch unsere Fahrten und Veranstaltungen in der Öffentlichkeit eine Außenwirkung unseres Clubs erzielen und so jüngere Menschen (und damit meine ich gerade die Personengruppe von 40 -50 Jahren) für unsere Gemeinschaft begeistern.

Ebenfalls an dieser Stelle möchte ich aber auf einen sehr wichtigen Aspekt hinweisen: Bei all der großartigen Arbeit in den Regionaltreffen sind doch nur ca. 15 % aller Mitglieder dort aktiv. Vielleicht kann dieses Vorwort einige dazu bewegen, mal den Kontakt zu dem jeweiligen RT zu suchen, um dort nette und gleich gesinnte Anhängerinnen und Anhänger unseres schönen Hobbys kennenzulernen.

In der Regionaltreff-Übersicht in diesem Heft und auch auf unserer Homepage (<https://107sl-club.mercedesbenz-clubs.com>) findet man leicht den nächstgelegenen Stammtisch, der jeweils einmal im Monat stattfindet – und dort findet man auch die Kontaktdaten. Die Regionaltreffs veröffentlichen unter dem Menüpunkt „Regionaltreffs“ ihre Ausfahrten und Veranstaltungen. Alle dort freuen sich auf neue Club-Freundinnen und Freunde, denn wir fördern die Gemeinsamkeit dort auch für die Partner und Partnerinnen.

Also, vielleicht auf bald in einem unserer mittlerweile 56 Regionaltreffen, herzlichst

Ulrich Linde



Vorstand/Organisation

Präsident

Geschäftsstelle u. Cluborganisation,
Entwicklung u. Ziele des Clubs, Kontakte zur
Mercedes-Benz AG, Versicherungen, Satzung, Clubshop



Günter Hoferer

70186 Stuttgart
Mobil 0176 84699945
Telefax 0711 8895254

guenter.hoferer@107sl-club.de

Vizepräsident

Bereich Technik



Ralf Cyriax

71522 Backnang
Telefon 07191 899770
Mobil 0173 6211578

ralf.cyriax@107sl-club.de

Vizepräsident

Bereich Regionaltreffs und Mitglieder



Ulrich Linde

51381 Leverkusen
Mobil 01575 2146562

ulrich.linde@107sl-club.de

Vorstand

Bereich Finanzen

Ralf Nehring



81375 München
Telefon 089 144161

ralf.nehring@107sl-club.de

Vorstand

Öffentlichkeitsarbeit, Überregionale
Veranstaltungen, Messen

Patrick Rothenbacher



89584 Ehingen
Telefon 07391 53712

patrick.rothenbacher@107sl-club.de

Vorstand

IT, Internet, Social Media
Digitalbeauftragter

Reinhard Krell



34582 Borken (Hessen)
Mobil 0171 8306588

socialmedia@107sl-club.de

Vorstand

Recht

Dr. Thorsten Olav Lau



44229 Dortmund
Mobil 0172 5288887

thorsten.lau@107sl-club.de

Ehrenpräsident



**Gerhard
Spenz**

gerhard.spenz@107sl-club.de

Ehrenpräsident



**Jürgen
Kreuer**

juergen.kreuer@107sl-club.de

Ehrenvorstand



**Manfred
Ehrhardt**

manfred.ehrhardt@107sl-club.de

Wer macht was?

Mitgliederverwaltung Redaktion 107 Klassik



Marcel Weber
Ehrenvorstand
51377 Leverkusen
Telefon 0214 2064103

marcel.weber@107sl-club.de

Mitgliedsbeiträge/ Lastschrifteneinzüge



Stefan Parpart
21224 Rosengarten
Telefon 04108 416993
Telefax 04108 416530

beitrag@107sl-club.de

Typreferent R/C 107



Rolf Keicher
71263 Weil der Stadt
Telefon 07033 534513
Mobil 0176 82429705

rolf.keicher@107sl-club.de

Club-Shop



Günter Hoferer
Pflasteräckerstr. 60
70186 Stuttgart
Mobil 0176 84699945
Telefax 0711 8895254
Öffnungszeiten auf Anfrage!

shop@107sl-club.de

Design/ Corporate Design



Horst Schumacher
28207 Bremen
Telefon 0421 4170552
Telefax 0421 4170553
Mobil 0151 27531555

hsh@107sl-club.de

Datenschutzbeauftragter



Fred Oehmke
12305 Berlin
Telefon 030 76766182
Telefax 030 76766184

datenschutz@107sl-club.de

Bearbeitung von Anfragen

Neue Mitglieder



Joachim Göldner
50389 Wesseling
Telefon 02232 419916

info@107sl-club.de



INHALT

2
2024



Redaktionsschluss für die Ausgabe 3/2024:

15. Juli 2024



Regionaltreff-Übersicht

Regionaltreff 01 Dresden

RT Leiter Udo Burkert

Tel.: 0172 2585212 oder rt01@107sl-club.de
Restaurant Schießhaus
Am Schießhaus 19, 01067 Dresden
Termin beim RT Leiter erfragen

Regionaltreff 04 Leipzig

RT Leiter Immo Warnecke

Tel.: 0341 868570 oder rt04@107sl-club.de
Stellv.: Sten Lackner, Tel.: 0345 232443071
Gasthof Störmthal Am See
Rödgener Straße, 04463 Großpösna, OT Störmthal
Jeden 2. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr
bei Veranstaltungen in einem Monat entfällt der Dienstag

Regionaltreff 10 Berlin - Brandenburg

RT Leiter Michael Henze

Tel.: 030 2186451 oder rt10@107sl-club.de
Stellv.: Gloria Matthes, Tel.: 030 6044448
An den ungeraden Monaten:
Restaurant Cafe Bar Britzer Mühle
Buckower Damm 130, 12349 Berlin
Jeden 3. Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr
An den geraden Monaten: Restaurant Enzian
Enzianstraße 5, 12203 Berlin Steglitz
Jeden 3. Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 20 Hamburg

RT Leiter Dr. Oliver Welp

Tel.: 04183 9757750 oder rt20@107sl-club.de
Stellv.: Thomas Stahlkopf, Tel.: 04501 754
Fährhaus Tatenberg
Tatenberger Deich 162, 21037 Hamburg
Jeden 3. Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 21 Nordheide

RT Leiter Jürgen Unruh

Tel.: 0171 4777116 oder rt21@107sl-club.de
Stellv.: Stefan Parpart, Tel.: 04108 416993
Hotel Böttchers Gasthaus
Bremer Straße 44, 21224 Rosengarten-Nenndorf
Jeden 2. Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 24 Schleswig-Holstein

RT Leiter Karl-Heinz Messer

Tel.: 04621 51755 oder rt24@107sl-club.de
Stellv.: Joachim Schöne, Tel.: 0178 4433200
Schanze am See
Einfeld der Schanze 96, 24536 Neumünster
Jeden 2. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 26 Oldenburg-Ostfriesland

RT Leiter Horst Koppenberg

Tel.: 0151 68453846 oder rt26@107sl-club.de
Stellv.: Lutz Meiners, Tel.: 0441 202770
Restaurant Fikensolter Bückelkroog
Westersteder Straße 25, 26655 Westerstede
Jeden 1. Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 28 Bremen/Weser-Ems

RT Leiter Manfred Schnese

Tel.: 0172 4222211 oder rt28@107sl-club.de
Stellv.: Carsten Intemann, Tel.: 0173 8911464
Hotel Haberkamp
Uphusener Dorfstraße 1, 28832 Achim
Jeden 2. Mittwoch im Monat um 19.30 Uhr

Regionaltreff 30 Hannover

RT Leiter Lars Schulz

Tel.: 0174 7468330 oder rt30@107sl-club.de
Stellv.: Rainer Grzeca, Tel.: 0151 15759610
Restaurant Kalimera
Steinriede 2, 30827 Garbsen
Jeden letzten Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 32 Ostwestfalen-Lippe

RT Leiter Peter Zapf

Tel.: 0174 8377719 oder rt32@107sl-club.de
Stellv.: Roland Cramer, Tel.: 0174 4453100
Hotel - Restaurant Zum Löwen
Sylbacher Straße 223, 32107 Bad Salzungen
Jeden 2. Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 33 Paderborner Land

RT Leiter Dieter Ernst

Tel.: 05251 22525 oder rt33@107sl-club.de
Stellv.: Gerhard Vollmer, Tel.: 02942 8836
Café - Restaurant Zu den Fischteichen
Dubelohstraße 92, 33102 Paderborn
Jeden letzten Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 34 Kassel

RT Leiter Reinhard Krell

Tel.: 05682 733020 oder rt34@107sl-club.de
Stellv.: Michael Mitze, Tel.: 0157 85090302
Gasthof zur Linde
Haldorfer Straße 9, 34295 Edermünde
Jeden 3. Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 35 Mittelhessen

RT Leiter Jan Vosteen

Tel.: 0641 9607585 oder rt35@107sl-club.de
Stellv.: Uwe Seth, Tel.: 06403 64554
Gasthof-Hotel Mühlenhof
Kirchstraße 14, 35457 Lollar
Jeden 3. Freitag im Monat um 19.30 Uhr

Regionaltreff 37 Göttingen

RT Leiter Christian Hartig

Tel.: 05551 65384 oder rt37@107sl-club.de
Stellv.: Hans von Minnigerode von Knauer
Tel.: 0172 2602658
Hotel und Restaurant Sachsenross
Obere Dorfstraße 32, 37176 Lüttenrode
Jeweils am 7. eines Monats um 19.30 Uhr

Regionaltreff 39 Magdeburg

RT Leiter Andreas Telge

Tel.: 039201 26254 oder rt39@107sl-club.de
Stellv.: Madlen Berner, Tel.: 0152 34056184
Restaurant Zum Klinkerhof
Magdeburger Straße 63,
39167 Hohe Börde OT Niederndodeleben
Jeden 1. Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 40 Düsseldorf

RT Leiter Dietmar Steinhaus

Tel.: 02131 39319 oder rt40@107sl-club.de
Stellv.: Dr. Cord Werdermann, Tel.: 0160 90134457
Landgasthaus Kemperdick
Kemperdick 1, 40699 Erkrath
Jeden 2. Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 41 Mönchengladbach

RT Leiter Gerhard Hanisch

Tel.: 02151 594681 oder rt41@107sl-club.de
Stellv.: Beate Schlotbohm, Tel.: 02154 959874
Hotel Landgut Ramshof
Ramshof 1, 47877 Willich Neersen
Jeden 2. Donnerstag im Monat um 19.30 Uhr

Regionaltreff 42 Wuppertal/Bergisches Land

RT Leiter Ulrich Linde

Tel.: 02171 31438 oder rt42@107sl-club.de
Stellv.: Ralf Zallar, Tel.: 0173 7269349
Jagdhaus Mollenkotten
Mollenkotten 144, 42279 Wuppertal-Barmen
Jeden 1. Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 44 Dortmund

RT Leiter Dr. Thorsten Olav Lau

Tel.: 0172 5288887 oder rt44@107sl-club.de
Stellv.: Theodor van der Putten,
Tel.: 02351 54442
Gasthaus Ledendecker
Kreissstraße 30, 44267 Dortmund
Jeden 3. Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 45 Rhein/Ruhr

RT Leiter Andreas Schlüter

Tel.: 02043 378938 oder rt45@107sl-club.de
Stellv.: Thomas Langer, Tel.: 02043 681304
Gasthof Haus Schult
Gahlener Straße 333, 46286 Dorsten
Jeden 2. Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 47 Westliches Ruhrgebiet

RT Leiterin Annette v. Brauchitsch-Lavault

Tel.: 0170 4833489 oder rt47@107sl-club.de
Haus Reintjes
Wehrstraße 9, 46047 Oberhausen
Jeden letzten Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 48 Münsterland

RT Leiter Franz-Josef Volking

Tel.: 02552 63475 oder rt48@107sl-club.de
Treffpunkt und Termin beim RT Leiter erfragen

Regionaltreff 484

Grafschaft Bad Bentheim - Overijssel/NL

RT Leiter Theo Wachtberger

Tel.: 05924 782536 oder rt484@107sl-club.de
Landgasthaus Niermann
Alte Landstraße 22, 48455 Bad Bentheim
Jeden 1. Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 50 Köln

RT Leiter Charlotte Bauer

Tel.: 0173 2925448 oder rt50@107sl-club.de
Restaurant Ewige Lampe
Wilhelm-Klein-Straße 8, 51427 Bergisch Gladbach
Jeden letzten Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 52 Aachen/Dreiländereck

RT Leiter Rainer J. Seyfried

Tel.: 02408 957980 oder rt52@107sl-club.de
Forsthaus Weiden
Hochwaldweg 80, 52080 Aachen-Verlautenheide
Jeden vorletzten Donnerstag im Monat, um 19 Uhr
außer im Dezember

Regionaltreff 53 Siebengebirge

RT Leiter Wolfgang Klein

Tel.: 02224 89616 oder rt53@107sl-club.de
Stellv.: Peter Münchthath, Tel.: 0157 73422088
Restaurant Tannenhof, Fam. Lange
Bellinghausener Straße 50
53639 Königswinter-Oberpleis/Bellinghausen
Jeden letzten Donnerstag im Monat um 18.30 Uhr



Regionaltreff 56 Koblenz Rhein/Ahr/Mosel**RT Leiter Wolfgang von Tagen**

Tel.: 02641 205949 oder rt56@107sl-club.de
 Stellv.: Ralf Priwitzter, Tel.: 0171 4034851
 Hotel-Restaurant Forsthaus
 Nettestraße 12, 56745 Volkesfeld/Riedener Mühlen
 Jeden 1. Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 57 Süd-Westfalen**RT Leiterin Claudia Heinemann**

Tel.: 0175 1604865 oder rt57@107sl-club.de
 Stellv.: Christian Fugmann, Tel.: 02732 82528
 Lokale Treffen siehe Clubseite im Internet

Regionaltreff 59 Westfalen-Mitte**RT Leiter Hans Lippmeier**

Tel.: 0171 5133122 oder rt59@107sl-club.de
 Stellv.: Eduard Rammert, Tel.: 05251 108060
 Landhaus Günther
 Hörster Straße 151, 59558 Lippstadt
 Jeden 1. Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 60 Rhein/Main**RT Leiter Markus Wetterich**

Tel.: 06048 9530290 oder rt60@107sl-club.de
 Stellv.: Peter Markworth, Tel.: 06087 852
 Restaurant Viehweide
 Viehweide 1, 65719 Hofheim/Taunus
 Jeden 2. Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 63 Aschaffenburg**RT Leiter Jörg Becker**

Tel.: 0171 7247422 oder rt63@107sl-club.de
 Stellv.: Lars Eric Gräf, Tel.: 0176 64126282
 Klosterschänke Schmerlenbach
 Schmerlenbacher Str. 4, 63768 Hösbach
 Jeden 2. Freitag im Monat um 18.30 Uhr

Regionaltreff 66 Saar-Pfalz**RT Leiter Hermann Creuzburg**

Tel.: 06337 6146 oder rt66@107sl-club.de
 Stellv.: Martin John, Tel.: 0172 6109484
 Victors-Residenz Hotel
 Deutschmühlental 19, 66117 Saarbrücken
 Jeden 2. Freitag im Monat um 19.30 Uhr

Regionaltreff 67 Rheinhessen**RT Leiter Gerhard Lott**

Tel.: 0162 7838358 oder rt67@107sl-club.de
 Stellv.: Norbert Coenen, Tel.: 0159 01387673
 Museumsschänke Frangel
 Pfaffenhalder 9, 55232 Alzey Schaffhausen
 Jeden 1. Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 69 Kurpfalz**RT Leiter Ernst Schwefel**

Tel.: 06323 9139609 oder rt69@107sl-club.de
 Stellv.: Jürgen Müller-Walz, Tel.: 0621 893796
 Landgasthof Gänsberg
 Gänsberg 1, 69168 Wiesloch
 Jeden 3. Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 70 Stuttgart**RT Leiter Günter Hoferer**

Tel.: 0176 84699945 oder rt70@107sl-club.de
 Stellv.: Jürgen Collet, Tel.: 07021 59675
 Kursaal Bad Cannstatt
 Königsplatz 1, 70372 Stuttgart
 Jeden 3. Mittwoch im Monat ab 18.30 Uhr

Regionaltreff 71 Böblingen/Enzkreis**RT Leiter Rolf Keicher**

Tel.: 0176 82429705 oder rt71@107sl-club.de
 Stellv.: Astrid Pietsch, Tel.: 07157 64895
 Zum Trollinger
 Im Mönchswasen 1, 75382 Althengstett
 Jeden 2. Mittwoch im Monat um 18.30 Uhr

Regionaltreff 716 Ludwigsburg**RT Leiter Jürgen Borkhart**

Tel.: 0176 70307081 oder rt716@107sl-club.de
 Stellv.: Dr. Carsten Weiß, Tel.: 0160 92787064
 Restaurant Kutschers Glück
 Jahnstraße 21, 70806 Kornwestheim
 Jeden 2. Freitag im Monat um 18.30 Uhr

Regionaltreff 72 Schwäbische Alb**RT Leiter Arno Karl Sauer**

Tel.: 07404 1534 oder rt72@107sl-club.de
 Restaurant Oldtimer Zollernalb
 Obere Mühlstraße 7, 72379 Hechingen
 Jeden letzten Sonntag im Monat um 11.00 Uhr

Regionaltreff 726 Nürtingen/Neckar**RT Leiter Roland Dorau**

Tel.: 0176 46079686 oder rt726@107sl-club.de
 Sportgaststätte Waldeck
 Großbettlingerstraße 15, 72658 Bempflingen
 Jeden letzten Mittwoch des Monats um 18.00 Uhr

Regionaltreff 73 Rems/Murr**RT Leiter Volker Dörr**

Tel.: 0172 1809862 oder rt73@107sl-club.de
 Stellv.: Bernd Oeffinger, Tel.: 0173 8278625
 Landgasthof Hirsch – Remshalden
 Reinhold-Maier-Straße 12, 73630 Remshalden
 Jeden 2. Montag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 74 Heilbronn**RT Leiter Joachim Sigloch**

Tel.: 0157 54254528 oder rt74@107sl-club.de
 Stellv.: Thomas Kraft, Tel.: 0176 62825916
 Gaststätte Bürgerhaus Böckingen
 Kirchsteige 5, 74080 Heilbronn-Böckingen
 gerader Monat 2. Freitag im Monat um 19.00 Uhr
 ungerader Monat 2. Mittwoch um 19.00 Uhr

Regionaltreff 75 Karlsruhe**RT Leiter Wolfgang Hofmann**

Tel.: 07274 703115 oder rt75@107sl-club.de
 Stellv.: Frank Detscher, Tel.: 0176 10541308
 Schützenhaus Wolfartsweier
 Horbenloch 3, 76228 Karlsruhe
 Jeden 3. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 76 Südwest**RT Leiter Oskar Jankowski**

Tel.: 06202 15704 oder rt76@107sl-club.de
 Stellv.: Klaus Beck, Tel.: 06341 93520
 Treffpunkt bitte bei der RT Leitung erfragen
 Jeden 1. Freitag im Monat um 19.00 Uhr
 Wintermonate:
 Jeden 1. Samstag im Monat um 12.00 Uhr

Regionaltreff 77/79 Baden**RT Leiter Klaus Trawniczek**

Tel.: 0170 1796085 oder rt79@107sl-club.de
 Lokale Treffen siehe Clubseite im Internet
 Für weitere Auskünfte bitte direkt die RT Leitung kontaktieren

Regionaltreff 78**Radolfzell/Westlicher Bodensee****RT Leiter Heiner Schmeck**

Tel.: 0170 2282282 oder rt78@107sl-club.de
 Stellv.: Alfred Nabers, Tel.: 07731 44975
 Strandcafé Mettnau
 Strandbadstraße 102, 78315 Radolfzell
 Jeder 3. Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 80 München**RT Leiter Ralf Nehring**

Tel.: 089 144161 oder rt80@107sl-club.de
 Stellv.: Ullrich Hesseling, Tel.: 08141 16904
 Stellv.: Robert Pelzl, Tel.: 08102 9980444
 Erdinger Weißbräu (im Saal München)
 Heighofstraße 13, 81377 München
 Jeden letzten Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 83 Chiemsee/Chiemgau**RT Leiter Hans Träg**

Tel.: 08669 6868 oder rt83@107sl-club.de
 Stellv.: Dr. Uwe Strohbeck, Tel.: 08031 3521250
 Hafenwirt Seebruck
 Am Chiemseepark 7, 83358 Seebruck
 Jeden 2. Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 84 Salzachviertel**RT Leiter wird z. Zt. gesucht**

ulrich.linde@107sl-club.de

Regionaltreff 86/87 Augsburg/Allgäu**RT Leiter Stefan Pfaff**

Tel.: 0160 96962099 oder rt86@107sl-club.de
 Stellv.: Monika Schenk, Tel.: 0160 2559843
 an geraden Monaten: Brauereigasthaus Holzhausen
 Hauptstraße 8, 86859 Holzhausen
 an ungeraden Monaten: Landgasthof Lindermayr
 St. Stefan Straße 53, 86316 Haberskirch
 Jeden 2. Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 88 Bodensee**RT Leiter Bruno Wehinger**

Tel.: 0175 5598117 oder rt88@107sl-club.de
 Stellv.: Wolfgang Bartel, Tel.: 0171 6816836
 Gasthaus zur Post
 Kemmerlang 4, 88214 Ravensburg
 Jeden 2. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 89 Ulm**RT Leiter Harald Schielmann**

Tel.: 0152 09203748 oder rt89@107sl-club.de
 Stellv.: Wolfgang Walter, Tel.: 0157 57139402
 Gasthof Hotel zum Hirsch
 Osterstraße 3, 89584 Ehingen Kirchen,
 Jeden 1. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 92 Mittelfranken**RT Leiter Ulrich Müller**

Tel.: 0152 08757173 oder rt92@107sl-club.de
 Stellv.: Dieter Böckenholt, Tel.: 0172 9345887
 Gaststätte Das Schnitzel Paradies
 Am Schießhaus 1, 90530 Wendelstein
 Jeden 2. Mittwoch im Monat um 18.30 Uhr

Regionaltreff 93 Regensburg**RT Leiter Holger Berndt**

Tel.: 0173 1926006 oder rt93@107sl-club.de
 Stellv.: Jürgen Siara, Tel.: 0170 3114438
 Gasthof Parzefall
 Obertraublinger Straße 54, 92055 Regensburg
 Jeden 2. Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 94 Niederbayern**RT Leiter Ronald Sterr**

Tel.: 0160 1800372 oder rt94@107sl-club.de
 Stellv.: Stefan Turri, Tel.: 0991 299312
 Gasthof zur Post
 Untere Hauptstraße 11, 84381 Johanniskirchen
 Jeden 4. Sonntag im Monat um 11.30 Uhr

Regionaltreff 96 Oberfranken**RT Leiter Frank Hofmann**

Tel.: 0152 02975832 oder rt96@107sl-club.de
 Restaurant Mediterran
 Weichengereuth 50, 96450 Coburg
 Jeden 2. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 99 Erfurt**RT Leiter Heinrich Ulrich Rose**

Tel.: 0176 40007038 oder rt99@107sl-club.de
 Stellv.: Dieter Maier, Tel.: 0152 29851513
 Restaurant Waldhaus
 Rhodaer Chaussee 12, 99094 Erfurt
 Jeden 2. Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff HU Regio Hungaria**RT Leiter Emil Pintér**

Tel.: +36 88 242170 oder rth@107sl-club.de
 Stellv.: Imre Tósofi, Tel.: +36 30 7497150



Technik-Übersicht

Detaillierte Informationen finden Sie in unserem aktuellen Technikbeileger.

Technikbeauftragter RT 04 Leipzig

Immo Warnecke

Telefon 0341 868570, Mobil 0172 3695600
Telefax 0341 8685760, tb04@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 10 Berlin - Brandenburg

Michael Henze

Telefon 030 2186451, tb10@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 20 Hamburg

Torsten Kulka

Telefon 040 53027109, Mobil 0171 4827460
tb20@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 21 Nordheide

Alexander Unruh

Telefon 04185 707001, tb21@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 24 Schleswig-Holstein

Joachim Schöne

Mobil 0178 4433200, tb24@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 26 Oldenburg-Ostfriesland

Uwe Fengler

Telefon 04955 9979711, Mobil 0170 7333562
tb26@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 28 Bremen/Weser-Ems

Rolf Schumacher

Telefon 04202 83422, Mobil 0171 4583836
tb28@107sl-club.de

Rolf Dieter Gehle

Telefon 04244 810334, Mobil 0176 41421302
tb28@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 30 Hannover

Lars Schulz

Telefon 05130 7222 (ab 20.00 Uhr)
Telefax 05130 3762884, tb30@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 32 Ostwestfalen-Lippe

Thomas Hauelsen

Telefon 05261 93810, Mobil 0171 4000841
Telefax 05261 9381190, tb32@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 33 Paderborner Land

Wolfgang Stümpel

Mobil 0151 12654518, tb33@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 34 Kassel

Michael Mitze

Mobil 0157 85090302, tb34@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 35 Mittelhessen

Jan Vosteen

Telefon 0641 9607585, Mobil 0175 2972144
Telefax 0641 9607534, tb35@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 37 Göttingen

Andreas Erdt

Telefon 05542 8487, tb37@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 40 Göttingen

Andreas Franke

Mobil 0173 8881020, tb40@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 41 Mönchengladbach

Klaus Hüls

Mobil 0171 8160285, tb41@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 42 Wuppertal/Bergisches Land

Dirk Bühnen

Telefon 0231 777190, Mobil 0171 8105091
Telefax 0231 808449, tb42@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 44 Dortmund

Dirk Bühnen

Telefon 0231 777190, Mobil 0171 8105091
Telefax 0231 808449, tb44@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 45 Rhein/Ruhr

Thomas Langer

Telefon 02043 681304, tb45@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 47 Westliches Ruhrgebiet

Jochen Augenstein

Telefon 02841 51106, tb47@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 48 Münsterland

Heinz-Jürgen Demter

Telefon 02551 82705, tb48@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 484 Grafschaft Bad Bentheim - Overijssel/NL

Jean-Louis Stolk

Telefon 05924 782536, Mobil 0160 1594949
tb484@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 50 Köln

Peter Jansen

Mobil 0151 15524839, tb50@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 52 Aachen/Dreiländereck

Pascal Johnen

Telefon +31 652 561012, tb52@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 53 Siebengebirge

Reinhard Lahme

Telefon 02241 73767, tb53@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 56 Koblenz Rhein/Ahr/Mosel

Reinhard Lahme

Telefon 02241 73767, tb56@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 57 Süd-Westfalen

Markus Dreher

Mobil 0176 40469290, tb57@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 59 Westfalen-Mitte

Herbert Koch

Telefon 02945 6412, tb59@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 60 Rhein/Main

Peter Markworth

Telefon 06087 852, tb60@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 63 Aschaffenburg

Udo Schmitt

Mobil 0152 01070745, tb63@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 67 Rheinhessen

Edwin Stamm

Telefon 06735 960732, Mobil 0172 2641684
tb67@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 69 Kurpfalz

Gerhard Koch

Telefon 06221 767707, tb69@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 70 Stuttgart

Jürgen Borkhart

Mobil 0176 13995120, tb70@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 71 Böblingen/ Enzkreis

Thomas Müller

Telefon 07031 4271708, Mobil 0151 20788717
tb71@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 716 Ludwigsburg

Jürgen Borkhart

Mobil 0176 70307081, tb716@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 72 Schwäbische Alb

Heinz Schupsky

Telefon 07073 4311, tb72@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 726 Nürtingen/Neckar

Manfred Buchmann

Mobil 0170 9350229, tb726@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 74 Heilbronn

Thomas Kraft

Telefon 07143 890470, Mobil 0176 62825916
tb74@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 75 Karlsruhe

Wolfgang Hofmann

Telefon 07274 703115, Mobil 0176 81699678
tb75@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 76 Südwest

Oskar Jankowski

Telefon 06202 15704, Mobil 0176 42541270
tb76@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 78 Radolfzell/Westlicher Bodensee

Manfred Merz

Telefon 0771 17510518, Mobil 0173 2314302
tb78@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 80 München

Dr.-Ing. Heiner Sattel

Telefon 089 8007230, tb80@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 83 Chiemsee/Chiemgau

Simon Dandl (Mechanik)

Telefon 08661 929689, tb83@107sl-club.de

Dipl.-Ing. Wolfgang Beifuß (Elektrik)

Telefon 08664 929969, tb83@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 84 Salzachviertel

Wolf-Dieter Thunig

Telefon 08502 915756, tb84@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 86/87 Augsburg-Allgäu

Hans Medele

Telefon 0881 64670, Mobil 0171 4591198
tb86@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 88 Bodensee

Thomas Staudacher

Telefon 07541 44640, Telefax 07541 43194
tb88@107sl-club.de



Technikbeauftragter RT 89 Ulm**Sven Kleinwächter**

Telefon 0171 4206605, tb89@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 92 Mittelfranken**Ralph Hämmerlein**Telefon 09256 467, Mobil 0176 76791024
tb92@107sl-club.de**Technikbeauftragter RT 93 Regensburg****Jürgen Siara**Telefon 09441 6822726, Mobil 0170 3114438
tb93@107sl-club.de**Technikbeauftragter RT 94 Niederbayern****Dipl.-Ing. (FH) Ronald Sterr**Telefon 08543 1573, Mobil 0160 1800372
Telefax 08543 918720, tb94@107sl-club.de**Technikbeauftragter RT 96 Oberfranken****Frank Hofmann**Telefon 09563 4920, Mobil 0176 54530569
tb96@107sl-club.de**Technikbeauftragter RT 99 Erfurt****Dieter Maier**Telefon 03634 623561, Mobil 0152 29851513
Telefax 03634 372153, tb99@107sl-club.de**Technikbeauftragter RT Hungaria****Ákos Tóth**

Telefon +36 30 9997225, tbh@107sl-club.de

Club Technikreferenten**Dietmar Brock**

Mobil 0176 60141136, dietmar.brock@107sl-club.de

Themen: Fahrwerk/Achsen/Bremsen, US-Modelle/Umbauten
Interieur/Ersatzteile**Auskunft:** E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 9 Uhr bis 20 Uhr**Dirk Bühnen**Telefon 0231 777190, Telefax 0231 808449
dirk.buehnen@107SL-Club.de**Themen:** Karosseriebau und Gesamtfahrzeug**Auskunft:** E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 9 Uhr bis 19 Uhr**Klaus J. Eßer**

kje@107sl-club.de

Themen: Fahrzeugelektrik, Allgemeine Technik, Re-Importe,
Seminare, Workshops, Vorträge**Auskunft:** E-Mail Montag bis Freitag, 10 Uhr bis 20 Uhr**Uwe Fengler**Telefon 04955 9979711, Mobil 0170 7333562
uwe.fengler@107sl-club.de**Themen:** M103/M110, Fahrwerk/Elektrik, Kaufberatung**Auskunft:** E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 9 Uhr bis 20 Uhr**Marc Großjung**Telefon 02103 986272, Telefax 02103 986273
marc.grossjung@107sl-club.de**Themen:** M103/M110/M116/M117, D-Jetronic, Allgemeine
Fahrzeugtechnik**Auskunft:** E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 8 Uhr bis 18 Uhr**Wolfgang Hofmann**Telefon 07254 703115, Mobil 0176 81699678
wolfgang.hofmann@107sl-club.de**Themen:** Ersatzteilrecherche, Teileverfügbarkeit, Allgemeine
Fahrzeugtechnik**Auskunft:** E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 9 Uhr bis 20 Uhr**Alois Hoppen**Telefon 02683 3019016, Mobil 0172 6550631
alois.hoppen@107sl-club.de**Themen:** Hohlraumversiegelung, M103/M110/M116/M117,
Allgemeine Fahrzeugtechnik**Auskunft:** E-Mail/Telefon Montag bis Freitag,
14 Uhr bis 20 Uhr**Rolf Keicher****Typreferent**Telefon 07033 534515, Mobil 0176 82429705
rolf.keicher@107sl-club.de**Themen:** Fahrzeugausstattung, Teileverfügbarkeit,
Ausstattungs historie**Auskunft:** E-Mail/Mobil Montag bis Freitag, 10 Uhr bis 20 Uhr**Siegfried Knoch**Telefon 09171 62290, Mobil 0171 2858166
siegfried.knoch@107sl-club.de**Themen:** Allgemeine Fahrzeugtechnik**Auskunft:** E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 8 Uhr bis 18 Uhr**Thomas Kraft**Telefon 07143 890470, Mobil 0176 62825916
thomas.kraft@107sl-club.de**Themen:** elektronische Komponenten, Steuergeräte, ABS
Sensorik**Auskunft:** E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 9 Uhr bis 18 Uhr**Helmut Lang**Telefon 06227 62860, Mobil 0151 41694512
helmut.lang@107sl-club.de**Themen:** Fahrzeugelektrik und Steuerungen**Auskunft:** E-Mail/Telefon Montag bis Freitag,
10 Uhr bis 18 Uhr**Thomas Langer**

Telefon 02043 681304, thomas.langer@107sl-club.de

Themen: Fahrzeugelektrik, D-Jetronic**Auskunft:** E-Mail/Telefon Montag bis Freitag,
18 Uhr bis 20 Uhr**Harald Pfänder**Telefon 0711 6599585, Mobil 0172 7407645
harald.pfander@107sl-club.de**Themen:** Ersatzteilversorgung, Internetrecherche,
Sonderausstattungen**Auskunft:** E-Mail Montag bis Freitag, 18 Uhr bis 22 Uhr**Udo Schmitt**

Mobil 0152 01070745, udo.schmitt@107sl-club.de

Themen: Karosserie/Achsen/Fahrwerk, Technikseminare,
Kaufberatung**Auskunft:** E-Mail/Mobil Montag bis Freitag, 10 Uhr bis 20 Uhr**Gerhard Schulz**Telefon 0711 322945, Mobil 0160 4407095
gerhard.schulz@107sl-club.de**Themen:** Automatikgetriebe PKW, Technikseminare**Auskunft:** E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 9 Uhr bis 17 Uhr**Rolf Schumacher**Telefon 04202 83422, Mobil 0171 4583836
rolf.schumacher@107sl-club.de**Themen:** Hohlraumversiegelung, US-Modelle/Umbauten
Stoßstangensanierung, Teileverfügbarkeit**Auskunft:** E-Mail Montag bis Freitag, 17 Uhr bis 20 Uhr**Thomas Staudacher**Telefon 07541 44640, Telefax 07541 43194
thomas.staudacher@107sl-club.de**Themen:** M116/ M117, Getriebe, Achsen**Auskunft:** E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 9 Uhr bis 20 Uhr**Jan Vosteen**

Telefon 0641 9607585, Mobil 0175 2972144

Telefax 0641 9607534, jan.vosteen@107sl-club.de

Themen: Fahrzeugelektrik, M103**Auskunft:** E-Mail Montag bis Freitag, 18 Uhr bis 20 Uhr**Horst Wolf**

Telefon 0711 3450700, Mobil 0171 1424271

Telefax 0711 3454567, horst.wolf@107sl-club.de

Themen: Gutachten/Classic Data, Technikseminare,
ADAC-FIVA Fzg.-Prüfer, Kfz-Versicherung**Auskunft:** E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 9 Uhr bis 19 Uhr**Service****Uwe Fengler**Telefon 04955 9979711, Mobil 0170 7333562
uwe.fengler@107sl-club.de**Allgemeine Anfragen**, Telefonauskunft**Alois Hoppen**Telefon 02683 3019016, Mobil 0172 6550631
alois.hoppen@107sl-club.de**Allgemeine Anfragen**, Telefonauskunft**Wichtiger Hinweis:**

Bitte haben Sie Verständnis, wenn der R/C 107 SL-Club aus Haftungsgründen immer darauf hinweisen muss, dass grundsätzlich alle geltenden Vorschriften (StVZO, Unfallverhütung, Umweltschutz usw.) zu beachten sind. Arbeiten an Fahrzeugen erfordern Qualifikation sowie große Sorgfalt und Umsicht. Der Club empfiehlt, nur Fachwerkstätten zu beauftragen und ausschließlich Original-Ersatzteile sowie vom Werk freigegebene Betriebsmittel, Betriebsstoffe und Unterlagen zu verwenden. Alle Ratschläge in dieser Clubzeitung erfolgen nach bestem Wissen und berücksichtigen in der Regel die Informationen in den Werksunterlagen, dennoch haben sie nur den Charakter von Empfehlungen für Fachleute. Der Club und die für ihn handelnden Mitglieder lehnen die Haftung für alle Schäden, die aus der Nichtbeachtung dieses Hinweises erfolgen, ausdrücklich ab.



Regionaltreff-Ticker **Update**

In dieser Rubrik werden die Änderungen in den Regionaltreffs in kompakter Form veröffentlicht

RT	Änderungen
26 Oldenburg-Ostfriesland	Lutz Meiners ist jetzt stellvertretender RT Leiter
37 Göttingen	Dr. Axel Görs hat aus Krankheitsgründen nach mehr als 7 Jahren die RT Leitung an Christian Hartig übergeben. Der Vorstand bedankt sich bei Axel für seine erfolgreiche Tätigkeit im Ehrenamt.
40 Düsseldorf	Andreas Franke hat das Amt des Technikbeauftragten von Marc Großjung übernommen. Danke Marc für deine langjährige Arbeit im RT. Ab sofort trifft man sich im Landgasthaus Kemperdick, Kemperdick 1, 40699 Erkrath jeden zweiten Mittwoch um 19 Uhr
77/79 Baden	Gerhard Zipfel hat das Amt des Technikbeauftragten niedergelegt. Der Vorstand dankt Gerhard für seine geleistete Arbeit.
86/87 Augsburg/Allgäu	Zum 30. Juni übergibt Horst Riedl das Amt des Stellvertreter an Monika Schenk. Der Vorstand bedankt sich bei Horst für 6 Jahre Ehrenamt. Man trifft sich an ungeraden Monaten im Landgasthof Lindemayr, St. Stefan Straße 53, 86316 Haberskirch jeweils am 2. Donnerstag um 19 Uhr
92 Mittelfranken	Robert Königer hat die Leitung des RT an Ulrich Müller übergeben. Neuer Stellvertreter ist nun Dieter Böckenholt, der das Amt von Herbert Mösbauer übernommen hat. Ralph Hämmerlein hat das Amt des Technikbeauftragten von Siegfried Knoch übernommen. Der Vorstand möchte sich herzlich bei Robert, Herbert und Siegfried für die langjährige Tätigkeit bedanken.
Wichtig: Mit der Bitte, mir die Änderungen im RT-Bereich immer rechtzeitig mitzuteilen, vielen Dank!	
Marcel Weber	

Jahres- und Herbsttreffen Kalender

Jahr	Jahrestreffen		Herbsttreffen	
	Ort	Datum	Ort	Datum
2024	Hannover	24.05. - 26.05.2024	Bad Wildungen	27. - 29.09.2024
2025	Sonthofen	29.05. - 01.06.2025	Leipzig	12. - 14.09.2025
2026	Köln	14.05. - 17.05.2026	Markgräflerland	25. - 27.09.2026



Auf den wichtigen Hinweis zu Beginn einer jeden Ausgabe unserer Clubzeitschrift hinsichtlich der Empfehlungen, grundsätzlich alle geltenden Vorschriften (StVZO, Unfallverhütung, Umweltschutz, Arbeiten in Fachwerkstätten usw.) zu beachten, wird hiermit nochmals ausdrücklich verwiesen. Der Club und die für ihn handelnden Mitglieder lehnen die Haftung für alle Schäden, die aus der Nichtbeachtung dieses Hinweises erfolgen, ausdrücklich ab.



Mit spitzer Feder ...



„Der Marktplatz auf unserer WebSeite,



Mit der Handy-Kamera den QR-Code scannen und auf den Link klicken.
Viel Spaß dabei!



Die Messeteams in Bremen Classic Motorshow (18), Technorama Kassel (7) und Techno Classica Essen (14) waren wieder einmal sehr rege mit der Werbung neuer Mitglieder. Wenn diese Ausgabe erscheint ist die Retro Classics Stuttgart schon Geschichte und hat sicherlich erneut viele neue Mitglieder gewonnen.

Fußnoten: Die „Daumen“, die sind wie immer aus dem Netz



Das Mercedes-Benz Museum blickt auf ein Spitzenjahr zurück. Insgesamt 800.245 Interessierte kamen 2023, knapp 28 Prozent mehr als 2022. Zum sechsten Mal seit der Eröffnung vor 18 Jahren wurde die magische Marke von 800.000 in einem Jahr geknackt.



Das europäische Mercedes-Benz Club-Reaktorstreffen wird dieses Jahr nicht mehr stattfinden. Beim Mercedes-Benz Classic Clubmanagement werden die bisherigen Konzepte überarbeitet. Weitere Neuigkeiten „Ein Paukenschlag in der Automobilindustrie: Mercedes-Benz hat den Verkauf seiner konzerneigenen Autohäuser offiziell bestätigt. Die Entscheidung betrifft tausende Mitarbeiter in Deutschland.“



>> Mit der Bitte um Beachtung <<



Änderungen in den persönlichen Daten wie Anschrift, Telefon oder E-Mail bitte unbedingt an die Mitgliederverwaltung melden.

Die Mercedes-Benz ClubLounge ist nicht mit unseren Daten verknüpft!

E-Mail: mitgliederverwaltung@107sl-club.de

Titelfotos:



Umschlagseite 1:

**Kunsthau
Hundertwasser Abendsberg**

Foto: Robert Pelzl



Umschlagseite 2:

SL trifft SLC
Foto: Friedhelm Klaus



Umschlagseite 3:

Maritim Hotels
Anzeige



Umschlagseite 4:

Württembergische Versicherung
Anzeige



Marktwerte Mercedes-Benz R 107 (SL)

Typ	Baujahr	Zyl.	ccm	PS	KW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
280 SL	74-75	6	2717	185	136	52.000	34.000	19.400	9.900	4.800
280 SL	76-77	6	2717	177	130	51.800	33.900	19.300	9.900	4.800
280 SL	78-79	6	2717	185	136	54.900	35.900	20.400	10.400	5.000
280 SL	80-85	6	2717	185	136	55.300	36.100	20.600	10.500	5.100
300 SL ohne Kat.	85-89	6	2932	188	138	68.300	44.500	25.400	12.800	6.100
300 SL Kat.	85-89	6	2962	180	132	67.800	44.200	25.200	12.800	6.100
350 SL	71-75	8	3459	200	147	45.100	29.300	16.700	8.800	4.300
350 SL	76-77	8	3459	195	143	40.900	26.400	15.200	7.800	3.900
350 SL	78-80	8	3459	205	151	45.400	29.400	16.800	8.800	4.300
350 SL 4.5 US	71-72	8	4483	190	140	46.200	29.900	17.100	8.800	4.200
380 SL	80-80	8	3776	218	160	49.600	31.900	18.100	9.000	4.300
380 SL	81-85	8	3776	204	150	52.500	34.300	19.200	9.900	4.700
380 SL US-Kat.	80-85	8	3758	155	114	43.400	28.300	15.800	8.200	3.900
420 SL KAT.	85-89	8	4196	204	150	64.800	41.900	23.600	12.000	5.600
420 SL	85-89	8	4196	218	160	64.900	42.000	23.600	12.000	5.600
450 SL	73-74	8	4520	225	165	51.100	32.900	19.000	9.700	4.700
450 SL	75-77	8	4520	218	160	48.800	31.600	18.100	9.400	4.500
450 SL	78-80	8	4520	225	165	51.200	33.200	19.100	9.800	4.700
450 SL US-Kat.	72-74	8	4483	190	140	46.200	29.900	17.000	8.800	4.200
450 SL US-Kat.	74-80	8	4483	179	132	45.700	29.500	16.800	8.700	3.900
500 SL	80-80	8	4973	240	177	62.400	41.200	22.800	11.400	5.200
500 SL	81-85	8	4973	231	170	63.100	41.900	23.200	11.600	5.300
500 SL RÜF	85-89	8	4973	240	177	71.900	46.500	26.000	13.000	5.900
500 SL Kat.	85-89	8	4973	223	164	71.900	46.500	26.000	13.100	6.000
560 SL US	85-89	8	5491	231	170	60.800	39.100	21.600	10.900	4.900
560 SL JAP	85-89	8	5491	231	170	66.600	44.300	24.000	12.000	5.300

Marktwerte Mercedes-Benz C 107 (SLC)

Typ	Baujahr	Zyl.	ccm	PS	KW	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
280 SLC	74-75	6	2717	185	136	40.800	23.900	13.400	6.500	3.600
280 SLC	76-77	6	2717	177	130	40.300	23.200	13.100	6.300	3.300
280 SLC	78-81	6	2717	185	136	40.800	23.900	13.400	6.500	3.600
350 SLC	71-75	8	3499	200	147	38.200	21.900	12.000	5.900	3.300
350 SLC	76-77	8	3499	194	143	38.700	22.500	12.300	6.100	3.400
350 SLC	78-80	8	3499	205	151	39.100	22.900	12.500	6.200	3.400
350 SLC 4.5 US	71-72	8	4520	190	140	37.800	21.900	12.100	6.000	3.300
380 SLC	80-80	8	3776	218	160	51.200	29.800	16.400	7.800	4.400
380 SLC	81-81	8	3776	204	150	50.800	29.400	16.200	7.700	4.400
450 SLC	73-74	8	4520	225	165	42.200	24.100	13.700	6.600	3.800
450 SLC	75-77	8	4520	218	160	42.200	24.100	13.700	6.600	3.800
450 SLC	78-80	8	4520	225	165	41.100	24.200	13.400	6.400	3.600
450 SLC US	72-74	8	4520	190	140	36.800	21.400	12.200	5.800	3.300
450 SLC US	74-78	8	4520	179	132	36.300	21.000	11.900	5.600	3.300
450 SLC 5.0	78-80	8	4990	240	177	70.000	40.900	22.400	10.800	6.100
500 SLC	80-81	8	4973	240	177	74.300	43.300	23.600	11.400	6.600

Stand: April 2024, Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V.

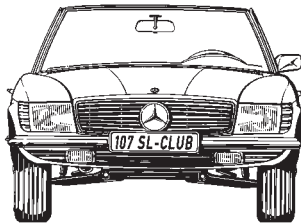


Bei den genannten Werten handelt es sich um Richtwerte. Tatsächlich ist in der Praxis eine Bandbreite von $\pm 20\%$ nicht unüblich, da viele harte und weiche Faktoren den Wert des Fahrzeuges beeinflussen können. Auch fallen die Affinitäten der potenziellen Käufer mitunter stark ins Gewicht und beeinflussen somit die Wertfindung:

- Einerseits hat der sogenannte „Buchhalter“ – also ein Fahrzeug mit keiner oder möglichst wenigen Sonderausstattungen – eine gewisse Fangemeinde,
- während andere Käufer wiederum ein mit Sonderausstattung vollgepacktes Fahrzeug bevorzugen.
- Die Nachfrage nach bestimmten Farb- und Innenausstattungskombinationen ändern sich mit den Jahren, andererseits üben „Fehlfarben“ für viele Liebhaber einen besonderen Reiz aus.
- Ein Fahrzeug in Originalzustand mit Zustandsnote „3“, also ein Fahrzeug mit Patina, das viele Geschichten zu erzählen hat, ist mitunter höher zu taxieren als ein Concour-restauriertes Fahrzeug in „2+“ Zustand oder besser.

Harte Faktoren:

- Herkunftsland
- Laufleistung
- Anzahl Vorbesitzer
- Historie / Originalität
- Dokumentation
- Mängel
- Wartungsstau



Weiche Faktoren:

- Vorlieben des Käufers
- Prominente Vorbesitzer
- Sympathie Verkäufer – Käufer

Fazit:

Grundsätzlich hat der Markt in den vergangenen Jahren an Dynamik verloren, trotzdem erreichen ehrliche und gute Fahrzeuge nach wie vor vernünftige Preise, sowohl im Privatmarkt als auch bei professionellen Händlern.

Horst Wolf



Ein Bild sagt mehr als 107 Worte...

Besser geht's nicht ...



Ralf Priwitzer aus Langenfeld zu Besuch in Neustadt an der Weinstraße

Fotos in guter Auflösung bitte an marcel.weber@107sl-club.de einsenden.

Anmerkung: Nur Fotos einsenden bei denen man die Rechte besitzt und die Freigabe zur Veröffentlichung in der 107 Klassik überträgt.



Reinhard Krell

Digitalbeauftragter

Warum zeitnah und regelmäßig Updates installieren?

Liebe Clubmitglieder und Freunde der 107 Klassik, wir sind eine Apple User Familie mit MacBook, mehreren iPad's und iPhone's und wir erhalten regelmäßig unsere automatischen Updates und stellen somit sicher, dass unsere Geräte immer die aktuelle Software haben und damit evtl. neue Sicherheitslücken geschlossen sind und gar nicht erst auftreten.

Wie sieht es mit euren Updates, Patches, Aktualisierungen oder Bugfix aus und was verbirgt sich dahinter? Die Begriffe beschreiben am Ende nichts anderes, als dass die Hersteller und Softwareproduzenten Sicherheitslücken schließen, Fehler beseitigen und darüber hinaus nutzen sie diesen Weg auch, um neue Funktionen in ihre Programme einfließen zu lassen, ohne dass die Software neu installiert werden muss.

Was heißt in diesen Fällen Sicherheitslücken?



Das sind softwareseitige Schwachstellen, die es einem potenziellen Angreifer ermöglichen, bösartige Programme in das eigene System einzuschleusen und dann die Kontrolle über fremde Systeme zu übernehmen. Ziel ist es hier, entweder Daten und Passwörter abzugreifen oder ganze Systeme zu übernehmen. Dazu setzt der potenzielle „Gegner“ sogenannte Ransomware ein. Der Begriff Ransomware stammt aus dem Englischen, von „ransom – Lösegeld“ und ist auch bekannt unter Erpressungstrojaner, Erpressungssoftware, Kryptotrojaner oder Verschlüsselungstrojaner. Es sind Softwareprogramme, die dem Angreifer den Zugang zu allen Daten auf dem angegriffenen Rechner ermöglichen, mit dem Ziel, diese zu verschlüsseln und für

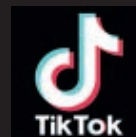
den Besitzer nicht mehr nutzbar zu machen. Ist das gelungen, kommt im zweiten Schritt die Erpressungsmail/-brief zum Einsatz, um eine Lösegeldforderung für die „Entschlüsselung/ Freigabe der Daten“ zu verlangen.

Social Media

facebook



You Tube



1

IHR HABT BILDER

von eurem SL/SLC, von gemeinsamen Reisen, Ausfahrten im RT und/ oder auch eurer Restauration?

2

IHR MÖCHTET SIE

digital teilen? Dann stellt ein Paket zusammen und schickt es mir.

3

SOCIALMEDIA@107SL-
CLUB.DE



Jetzt schlagen wir den Bogen wieder zum Beginn: Was kann ich dagegen tun?

Regelmäßige Softwareupdates, Patches, Bugfixes, Aktualisierungen durchführen.

Wann soll ich das machen? Sofort, wenn sie zur Verfügung stehen bzw. die Updatefunktion auf automatisch setzen. Leider höre ich immer wieder aus dem Familien- und Bekanntenkreis, dass man jetzt gerade keine Zeit hat etc. etc. Hier liegt die große Chance für den potenziellen Angreifer: Das System ist nicht mehr aktuell, läuft mit veralteter Software und ist in allen Bereichen angreifbar. Ich habe schon ausführlich über Phishing Mails geschrieben, Mails, in denen eure Bank angeblich Daten von euch benötigt, ihr eure PIN erneuern oder ihr eure Kreditkartennummer eingeben und bestätigen sollt. Solche Mails bitte sofort löschen – gebt bitte keine solchen Daten her! Nutzt den QR-

Code und schaut euch die weiteren Informationen dazu vom Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) an. Um unsere Systeme und Programme zu verbessern und zu immunisieren, stellen die Hersteller/ Produzenten zu festen Terminen (Patchdays) regelmäßige Updates bereit, die bei regelmäßiger Aktualisierung vor neuen Bedrohungen aus dem Netz geschützt sind, um gar nicht erst mit Schadsoftware infiziert zu werden. Der Angriff wird also schon im Vorfeld abgeblockt, bevor er Schaden anrichten kann und



somit sind diese Updates/ Patches die wirksamsten Mittel gegen Angriffe aus dem Internet.

Sind automatische Updates auf meinem Gerät aktiviert?

Nehmt euch die Zeit und prüft bei eurem Office-Programm, Mail, Spiele oder sonstigen Programmen, ob dieser Automatismus aktiviert ist und wenn das nicht der Fall ist, dann aktiviert ihn! Ansonsten gibt es im Netz auch sogenannte Software-Update-Manager – gebt einmal „Software-Update Manager im Test“ in die Browsersuche ein und ihr findet da ein gutes entsprechendes Programm.

Wie auch immer, am Ende seid ihr selbst für eure Sicherheit in euren Systemen verantwortlich. Wenn ihr also im Netz unterwegs seid, egal mit welchem System und welchen Programmen – kümmert euch um eure Sicherheit!

Ich kann hier nur Hinweise geben, wer mehr Informationen benötigt, Videos dazu sehen will, der schaut bitte hier

rein – ihr werdet durch den QR-Code direkt auf die Seite des **Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik** weitergeleitet.



Am Ende wünsche ich mir wie immer auch in der Anonymität des Internets – speziell im Bereich Social Media – einen seriösen Umgang miteinander.

Gruß Reinhard

Seit über 40 Jahren Ihr Partner für 107 SL / SLC



Verdecke in Originalqualität
aus original Sonnenland Stoff



Teppichsätze
in bester Qualität und perfekt passendem CNC-Zuschnitt



Lederinnenausstattungen
mit original Perforation, montagefertig



Folgen Sie uns auf Instagram: **khm.cabrio** für spannende Inhalte rund um unser Handwerk

KHM
www.cabrio.de



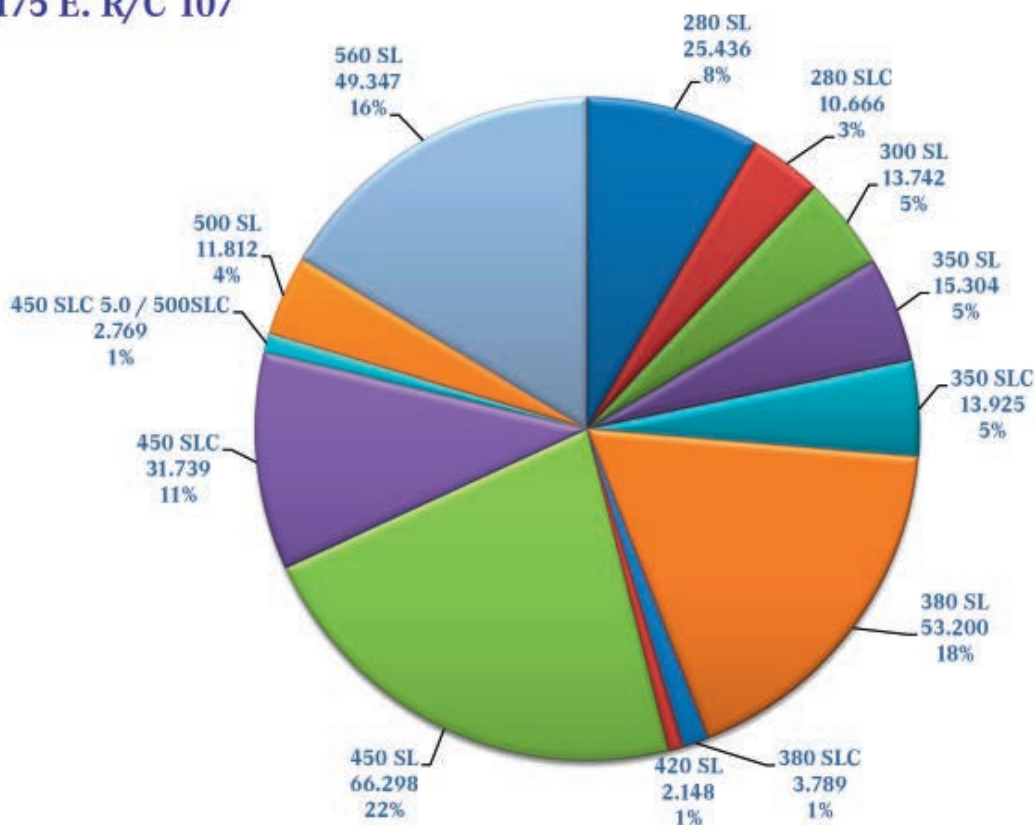
Telefon
0711 / 35 79 000
Email
khm@cabrio.de

Klaus Hermann Mayer
KFZ-Technik GmbH
Berkheimerstr. 10-12
73734 Esslingen



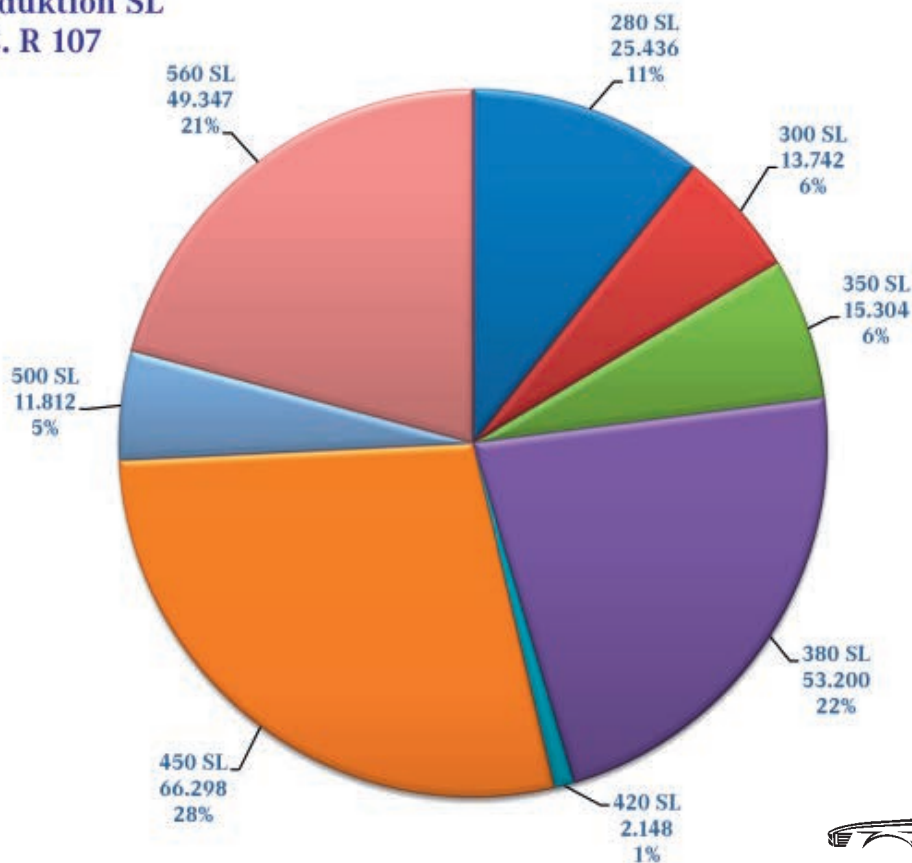
Gesamt - Produktion 300.175 E. R/C 107

© Marcel Weber



Gesamt - Produktion SL 237.287 E. R 107

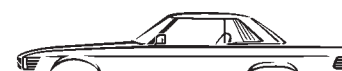
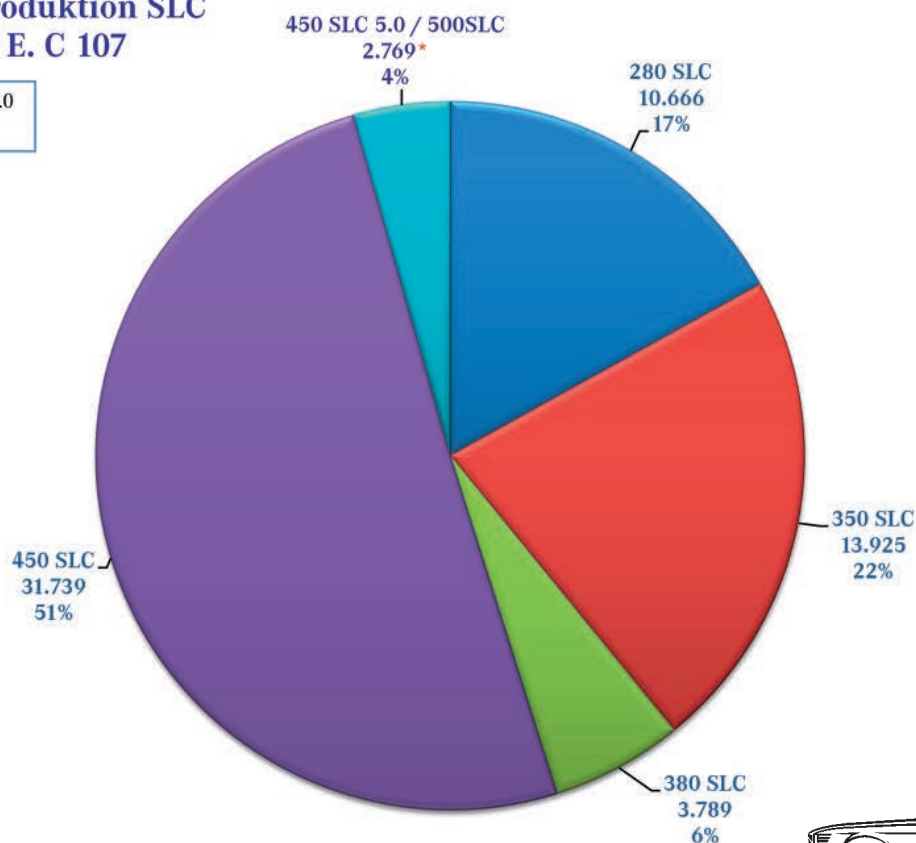
© Marcel Weber



Gesamt - Produktion SLC 62.888 E. C 107

* 1.615 450 SLC 5.0
1.154 500 SLC

© Marcel Weber



Autohaus Heinrich Großjung e.K.

Ihr Partner für schnellen und fachgerechten Service.

Spezialität:
Service und Wartung für alle Mercedes-Klassiker.

Zertifizierter Betrieb für Oldtimer-Restaurationen.



Seit über 30 Jahren engagiert
für alle Freunde des 107ers!

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

Voll- und Teil-Restaurationen.
Service und Wartung an Einspritzanlagen
und Getrieben. Fahrwerksoptimierung.

Umfassender kompletter Korrosionsschutz
mit FluidFilm.

„Rundum-Sorglos-Service“ für Ihren 107er.



Inhaber:
Marc Großjung (Kfz.-Meister)
Weststraße 21 - 40721 Hilden
Fon: 02103/986 272 - Fax: 02103/986 273

www.107sl-service.de
e-Mail: info@107sl-service.de



Bremen Classic Motorshow

Vom 2. bis 4. Februar war es wieder so weit. Als erste größere Classic-Veranstaltung im Jahreskalender fand die Bremen Classic Motorshow statt. 2024 wurden 45.740 Besucher gezählt, nur 703 Besucher weniger als 2023.

Auf der großen Mercedes-Fläche war der R/C 107 SL-Club wieder mit seinem Messestand vertreten. Und wie in den Jahren zuvor hat der RT 28 unsere Stuttgarter Clubkollegen tatkräftig unterstützt. Da ein Teil des bisherigen Messteams nicht mehr zur Verfügung stand, musste kurzfristig umgeplant werden. Unter der Leitung unseres Clubkollegen Uli Straten war der RT 28 mit seinen Mitgliedern beim Aufbau, der Durchführung und der Nachbereitung der Veranstaltung dabei.

Der Clubstand hatte als Blickfang wieder den Club-SL „JR“, einen 560 SL in Signalrot mit beigefarbenem Interieur zur Verlosung an begeisterte junge Oldtimerfans präsentiert.







Auch Manfred Schneese unser Leiter des RT 28, stellte als Pendant einen anthrazit-farbenen 450 SLC 5.0 zur Schau. Es waren anstrengende Messtage, aber alle Beteiligten waren hoch motiviert und mit voller Begeisterung dabei. Unsere Technikreferenten konnten wie immer alle Spezialfragen der Interessenten beantworten und ebenfalls konnten wieder viele neue Clubmitglieder gewonnen werden. Durch das große Interesse fiel es uns leicht, kräftig Werbung für unser Hobby zu machen. Last but not least hatten unsere Clubmitglieder einen Anlaufpunkt für interessante und auch gesellige Gespräche bei Kaffee und Kuchen. Lars Schulz, RT Leiter des RT 30 Hannover, ließ es sich nicht nehmen, noch mal kräftig für das Jahrestreffen in der niedersächsischen Landeshauptstadt vom 24. bis 26. Mai 2024 zu werben.

Ein großes Dankeschön an alle Beteiligten.

Ulrich Straten



Carola Daimler
CARS

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 | [Instagram](#) [Facebook](#) [TikTok](#) [@carola_daimler_cars](#)



Technorama Kassel 2024

RT 34 und RT 37 ... jedes Jahr sind wir wieder dabei



Endlich war es wieder soweit und der RT 34 Kassel konnte mit Unterstützung des RT 37 Göttingen die Technorama 2024 planen, vorbereiten und durchführen. In Kassel haben wir vom Veranstalter Jens wie in den Jahren zuvor wieder einen großen Stand in der Mercedes-Halle 5 bekommen und in diesem Jahr hatte Michael die Organisation in der Hand.

Die Mercedes-Halle in Kassel wird jetzt schon seit Jahren gemeinsam von unserer regionalen Club- und Sammlerszene bestückt und es waren wieder über 60 Fahrzeuge vor Ort, die wir präsentieren durften. Schon der Aufbau tag ist für alle wieder ein tolles Treffen unter Freunden; man sieht sich über das Jahr immer wieder mal, aber hier sind wir drei Tage durchgehend zusammen und haben Zeit für intensive Gespräche und Besichtigungen von klassischen Sternen der 40er bis in die Mitte der 90er-Jahre.

Auch in diesem Jahr hatten wir wieder ein gemeinsames Catering für unsere Aussteller und erstmals hat der 124 Club diese Aufgabe vom RT 34 übernommen und uns mit Getränken, Essen, Kaffee und Kuchen versorgt – super gemacht und vielen Dank dafür!

Wir konnten zehn Mitglieder aus beiden RTs gewinnen, die ihre Fahrzeuge auf unserem Club-Stand ausstellen wollten und dann kam natürlich auch unser signalroter 560er Nachwuchs SL wie im letzten Jahr dazu.

Unser Nachwuchs SL

Stefanie – die aktuelle Gewinnerin – hat den Wagen erst vor ein paar Tagen für 3 Monate übernommen und hatte bereits ihren Urlaub geplant. Carl – ihr „Vorgänger“ hat sich sofort bereit erklärt und seinen alten 560er bei Stefanie zu Hause abgeholt, nach Kassel gebracht und war vom Aufbau bis zum Ende der Veranstaltung vor Ort und hat sich aktiv in unser Messteam eingebracht. Nicht nur der Nachwuchswagen wurde von Carl hervorragend vorbereitet, er hat auch am Samstag und Sonntag vielen interessierten Besuchern Rede und Antwort gestanden, rund um unser Projekt, junge Menschen an klassische Fahrzeuge heranzuführen – klasse gemacht, Carl, Du bist im RT 34 immer willkommen!



Der frühe 350SL von Arild

300SL von Anton und Carsten vom RT 37



Unsere Mitgliederfahrzeuge

Neben Carl und seinem Roten hatten wir mit 4 SL und 6 SL weitere glänzende Fahrzeuge für die Messe vorbereitet, die wir unseren Besuchern auf dem Club-Stand zeigen durften. Zwei tolle silbergraue 280 SLC und 450 SLC, ein sehr schöner dunkelblauer 450 SLC mit dem typischen Sound ohne Kat und darüber hinaus den seltenen 500 SLC mit seiner Gummilippe, die einfach zum Fahrzeug gehört – ob es dem Betrachter gefällt oder nicht.

Der in blauschwarz metallic (199) lackierte 300 SL kommt aus Sammlerhand und hat nur 37.875 km auf der Uhr und ist in einem erstklassigen Zustand. Direkt daneben standen zwei weitere 300 SL in sehr gutem Zustand und mit schöner Historie. Neben dem frühen goldigen 350 SL durfte natürlich auch der schöne 450 SL nicht fehlen und dazu unsere beiden großen „Möppe“ – ein 500 SL Re-Import (natürlich wieder mit der dazugehörigen



Carl bereitet seinen SL vor



450SLC von Stefan



500SL von Rüdiger

KFZ-Meisterbetrieb
seit 1982
Spezialisiert auf R/C 107
www.107er.de



Bei uns ist Ihr Mercedes in den besten Händen

- ✓ Reparatur und Pflege
- ✓ Voll & Teilrestaurierung
- ✓ Mike Sanders Hohlraumkonservierung
- ✓ Klimaanlage-Service
- ✓ Zuverlässiger, ehrlicher Service!
- ✓ Fahrwerksüberholung
- ✓ Kaufberatung



Knoch's Softshell- Halbcover für 107SL - Pagode und SL129

Das Halbcover gibt es in dunkelgrau zum Preis von
W107 SL & Pagode je 140,00 Euro / SL129 je 150,00 Euro
(incl. 19% MwSt. zzgl. evtl. anfallender Versandkosten!)

Autohaus Siegfried Knoch
Tel: 09171/62290

Industriestraße 22
Mail: info@107er.de

91186 Büchenbach
Web: www.107er.de

Nicht nur für 107er!
Auch 114/115 (-8), W116,
123, W124, W126, W129





450SL von Hilmar und 280SLC von Michael



Der japanische 450SLC von Dirk

„Lippe“) und unser Nachwuchs US 560 SL – 107er-Herz, was willst du mehr. Die Besitzer der Fahrzeuge waren an den Messetagen abwechselnd vor Ort und freuten sich, wenn sie ihre Traumautos dem interessierten Besucher vorstellen durften und neben Fragen beantworten auch Lösungen anbieten konnten. Das sind genau die Momen-

te, die unsere Clubmitglieder genießen, Gespräche rund um unser schönes Hobby.

Neben dem Besucher, der sich gerne klassische Fahrzeuge aller Hersteller anschauen möchte, kamen sehr viele Besucher gezielt mit Fragen, Problemen und eigenen Ideen auf unseren Stand und suchten das Gespräch

mit uns. Das sind die Augenblicke, bei denen es inhaltlich interessant wird und man gemeinsam in die Tiefe gehen kann – ein Gewinn für das Standpersonal und den Besucher! Clubmitglieder kamen aus den benachbarten Bundesländern und waren froh, wieder eine Oldtimermesse besuchen zu können. Für unsere Mitglieder hatten wir auch unser diesjähriges Gastgeschenk parat – eine Dose WD40, die jeder gebrauchen konnte. Die Nachfrage nach einer Mitgliedschaft war auch in diesem Jahr wieder groß und so hatte Hilmar – unser „Beauftragter“ für Neumitglieder – wieder viel zu tun und wir freuen uns, bei den nächsten Stammtischen wieder die „Neuen“ begrüßen zu dürfen.



300SL von Günter

Aber auch so schöne Tage haben ein Ende und am späten Sonntagnachmittag wurden die Besuchertore geschlossen und wir mussten wieder mit vielen Händen unseren Messestand abbauen. Wir sind mittlerweile ein erfahrenes Messteam, das sich nicht nur menschlich perfekt versteht, sondern auch verlässlich Hand in Hand arbeitet.

Zum Abschluss unserer Messeaktivitäten treffen wir uns zu einem gemeinsamen Abendessen mit unseren Partnern und freuen uns schon wieder auf die Technorama 2025!

Reinhard Krell
Leitung RT 34





Die 107er Baureihe ein "Automobiles Kulturgut"

Das Erscheinungsbild des R107 war stilprägend für das Mercedes-Benz-Design in den 70er Jahren. Die Breitband-H4-Scheinwerfer und die großen geriffelten Rückleuchten waren markant für die neue Designlinie. Über 18 Jahre wurden die 107er gebaut. Daran erkennt man, dass dieses Meisterwerk der Automobilentwicklung ein sehr hohes Maß an Interesse in vielen Generationen gefunden hat. Heute zählt der Pagode Nachfolger zu einem der beliebtesten Objekte für Sammler und Wertanleger.



ClassParts GmbH
Brauckstr. 47
58454 Witten
Germany

Tel: +49(0)231 22 61 46 55
info@classparts.de
www.classparts.de

Es wird immer schwieriger, Ersatzteile für die SL 107er Baureihe zu bekommen. Wir von der ClassParts GmbH haben uns darauf spezialisiert, Fahrzeugbeleuchtung (Scheinwerfer/Rückleuchten) und Dichtungen unter Verwendung der damaligen Fertigungs- und Materialstandards zu produzieren. Wir legen besonderen Wert auf hochwertige und originalgetreue Qualität. Deshalb eignen sich diese Produkte auch optimal für Restauration und US-Umrüstung.

SCHEINWERFER für Mercedes R107



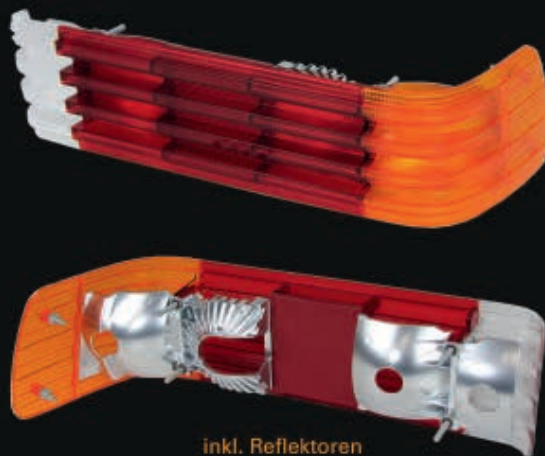
EU Ausführung

US Ausführung

Die ClassParts R107 Scheinwerfer wurden nach deutschen Qualitätsrichtlinien gefertigt und entsprechen in Bauweise, Qualität und Wertigkeit dem Modell aus den 1980er Jahren. Steckeranschlüsse Plug&Play sowohl EU als auch US Ausführung

inkl. Leuchtmittel und E-Satz

RÜCKLEUCHTEN für Mercedes R107



inkl. Reflektoren

Die ClassParts R107 Rückleuchten wurden nach deutschen Qualitätsrichtlinien gefertigt und können Plug&Play direkt gegen das Originalteil getauscht werden.

EU Ausführung (Blinkfeld orange)
Auch für US Importe geeignet

inkl. Reflektoren und Befestigungsmuttern

Händleranfragen erwünscht!

51. Oldtimer-Grand-Prix

9. - 11. August 2024

Es ist soweit – der 51. BELMOT-Oldtimer-Grand-Prix 2024 auf dem Nürburgring steht wieder bevor und wir sind wieder mit dem Club-Zelt inkl. Bewirtung (Kaffee, Kuchen und Kaltgetränke) für unsere Clubmitglieder vor Ort.

WO? Natürlich an bekannter Stelle auf dem Parkplatz B2 - in direkter Nähe Eingang Mercedes-Tribüne – wir freuen uns auf euch.

Geboten werden drei Tage lang klassische Motorsport-Faszinationen.



Die Historic Grand Prix Cars Association (HGPCA) aus Großbritannien eröffnet den Reigen der Monoposti, mit den F1- und F2-Boliden, die Grands Prix der 30er - 60er-Jahre in packenden Rennen, die FHR mit ihren Sportwagen und GT's bis zu den DRM und DTM – Boliden der 90er- und 2000er-Jahre. Nicht zu vergessen sind natürlich die Vorkriegsrenner der Vintage Sports Car Trophy im alten Fahrerlager. Als Höhepunkt gilt erwartungsgemäß wieder das Abendrennen am Samstag, der 2-Sitzer Rennsportwagen und GT bis 1965 flankiert von einem großartigen Feuerwerk passend zum Zieleinlauf. Viele bekannte Fahrer und Teams präsentieren sich mit Ihren Team-Zelten und geben gerne Autogramme für die Fans.

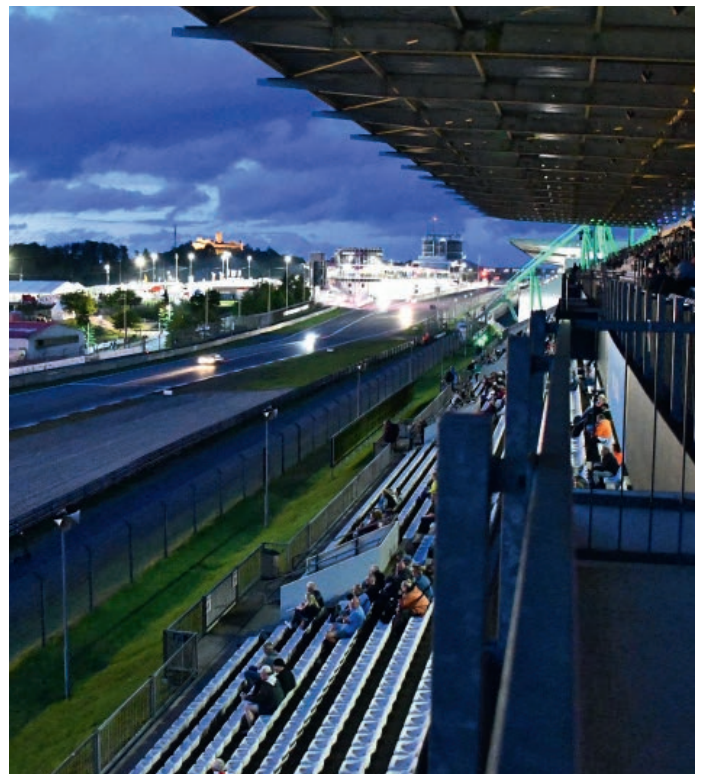
Die Karten bekommt ihr wie immer über unseren Club-Shop – nutzt für den Grand-Prix und den Ticketverkauf die u. a. QR-Codes.

Gruß Reinhard und wir sehen uns!

odtimergrandprix.com



Club-Shop Tickets



MESSE BERLIN



Clubmitglied
seit über 15 Jahren.
Besuchen Sie uns auf
www.motorform-shop.de



! NEU !

Jetzt unseren YouTube-Kanal
kostenlos abonnieren !

www.youtube.com/@motorform

Subscribe to our YouTube
Channel now !



MOTORFORM - Hochwertige Ersatzteile und Zubehör für Ihren SL und SLC

Tel. 033277 322420

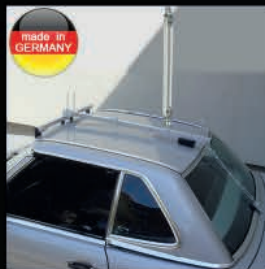
eMail: info@motorform.com



Hardtopständer
made in Germany



Originalgetreues Holz
mit perfekter Oberfläche



Hardtoplifsysteme
verschiedene Varianten



Armaturenbrettrestaurierung
Vinyl in korrekter Narbung



Dichtungen
in Original-Qualität



Stoßstangen
in Originalqualität



Windschotts
in mehreren Ausführungen



Tachoscheiben
aus geprägtem Blech



Sonnenblenden
in vielen Farben



Ganzgaragen
für drinnen und draußen

MOTORFORM - Adolf-Damaschke-Str. 56-58 - 14542 Werder (bei Berlin) - Tel. 033277 322420

Der RT 50 fährt im Herbst 2023 über den Schwarzwald ins Elsass

Am Donnerstag, dem 28. September 2023 treffen sich 12 Clubkollegen um 7 Uhr in einer Bäckerei in Erftstadt/Liblar zum gemeinsamen Frühstück, um anschließend zu einem vielversprechenden verlängerten Wochenende in den Schwarzwald und ins Elsass zu starten.

Unser erstes Ziel ist der Spinnerhof in Sasbachwalden, den wir nach den ersten ca. 370 km zur Mittagszeit erreichen. Wir genießen unser Mittagessen bei herrlichem Sonnenschein unter freiem Himmel und mit einem wunderbaren Ausblick über das Rheintal, mit Fernblick bis nach Straßburg und in die Vogesen.

Nach der Stärkung fahren wir weiter über die Schwarzwaldhochstraße nach Schramberg. Wie in den vergangenen Jahren auch schon verwöhnen uns Frau Weber und Herr Zimmermann im Gasthof „Zum Hirsch“ bei einem köstlichen 5-Gang-Menü.

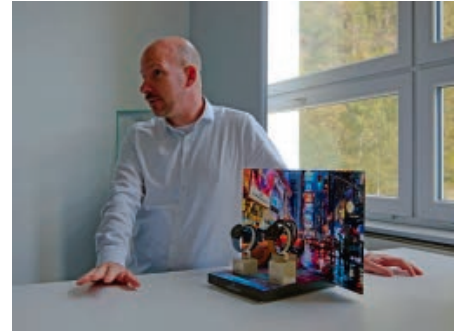
Nach dem Frühstück fahren wir zum ersten Höhepunkt unserer Tour. Beim Uhrenhersteller Junghans werden von Herrn Steim, dem Geschäftsführer, persönlich durch sein Unternehmen geführt. Nach der Einführung in die Firmengeschichte bekommen wir Einblicke in die Designabteilung, mit einer Vorschau auf bevorstehende Modelle und Erklärungen zu den unterschiedlichen Designakzenten. Wir sehen die Testabteilung, in der uns Herr Steim die einzelnen Tests an einer Uhr vor Start der Serienfertigung erklärt sowie die Fertigung und die Reparatur- und Wartungsabteilung. Vielen Dank an dieser Stelle an Herrn Steim für die anschauliche und interessante Führung durch sein Unternehmen. Weiter fahren wir über kleine Straßen zur Donauquelle. Gelernt haben wir, dass die



Donau aus den beiden Quellen der Brigach und der Breg entsteht. Nach einem Snack und einem Heiß- oder Kaltgetränk schauen wir uns den Ursprung einer der beiden Donauquellen an, nämlich der Breg-Quelle. Nach einem Fotoshooting fahren wir zurück zum Hotel. Für unser Abendessen hat uns Herr Dr. Steim ins gerade fertig-

gestellte Gut Berneck eingeladen. Nach einer beeindruckenden Führung durch das Gut Berneck mit Vorführung einiger der ausgestellten Musikautomaten aus der Zeit Ende 19. Anfang 20. Jahrhundert. verwöhnte uns Herr Lauble mit seinem Team mit einem 3-Gang-Menü mit begleitenden Weinen.





Den Samstag starten wir mit der Überfahrt vom Schwarzwald ins Elsass. Entlang kleiner Straßen genießen in erster Linie die Beifahrerinnen die Landschaft im Schwarzwald und Elsass. Zur Mittagsrast kehren wir in dem Gasthof (angegliedert an einen Bauernhof) „Ferne Auberge Du Rain des Chenes“ ein und genießen ein ausgezeichnetes rustikales Mittagessen mit einem traumhaften Ausblick. Am Freitag haben wir von unserer Mittagsrast vom Schwarzwald über das Rheintal geschaut. Heute schauen wir von der französischen Seite über das Rheintal in den Schwarzwald. Über wunderschöne Straßen fahren wir zu unserer letzten Etappe an diesem Tag,



tagessen im Museumsrestaurant fahren wir in Richtung und entlang der Route nationale D431, einer ca. 120 km langen Passstraße durch die Vogesen mit atemberaubenden Ausblicken. Nach mehreren kurzen Pausen, um das wunderbare Panorama zu genießen, freuen wir uns nach diesem ereignisreichen Tag auf das Abendessen in Riquewihr. Bei einem guten Essen und leckerem Wein lassen wir den erlebnisreichen Tag ausklingen.

unserem Hotel „De La Couronne“ mitten in der Altstadt von Riquewihr. Zum Abendessen kehren wir in ein Restaurant in Riquewihr ein.

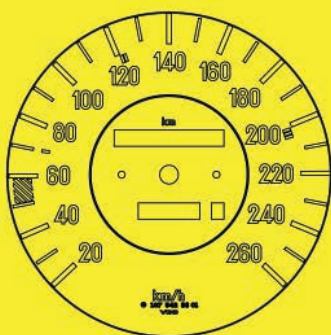
Der Sonntag beginnt mit einem typisch französischen Frühstück mit frischem Weißbrot, verschiedenen regionalen Wurst- und Käsesorten, unterschiedlichen Marmeladen und einem leckeren Croissant. An diesem Morgen steuern wir unser erstes Ziel über die Autobahn an. Wir fahren nach Mulhouse zum Schlumpf-Museum. Bekannt ist dieses Museum nicht für eine Sammlung der kleinen blauen Figuren mit weißer Mütze, sondern als eines der weltweit schönsten Automuseen. Unter anderem beherbergt dieses Museum eine sehr umfangreiche Sammlung an Fahrzeugen der Firma Bugatti. Unser Museumsführer unterhält uns mit vielen Details zur Museumsgeschichte und zu vielen der ausgestellten Fahrzeuge. Die ca. 2 ½ stündige Führung vergeht viel zu schnell. Nach dem Mit-





Den Montag gehen wir etwas ruhiger an. Wir besichtigen die nahegelegene Königsburg, eine rund 800 Jahre alte Burg mit herrlichem Panorama über das Rheintal. Eine Führung, dieses Mal mit einem Audioguide, veranschaulicht die Geschichte und die Bedeutung dieser Burg im Laufe der Zeit. Von der Königsburg starten wir eine ca. zweistündige Autofahrt zu einem ruhig gelegenen Resort und erreichen zum frühen Nachmittag wieder unser Hotel. Den Rest des Nachmittags haben wir Zeit, das mittelalterliche Städtchen Riquewihr zu erkunden und regionale Spezialitäten für die Heimat einzukaufen.

Am Dienstag ist es an der Zeit, Abschied zu nehmen von einem erlebnisreichen verlängerten Wochenende mit vielen interessanten Eindrücken und Erlebnissen. Wir verabschieden Herrn Steim Sen. mit seiner Partnerin Elke, Jost Weil mit seiner Partnerin Oxana, die in Richtung Schwarzwald fahren und starten die Heimreise über Arzviller mit dem Schiffshebewerk und einer nahegelegenen Glasbläserei mit dem Zwischenziel Koblenz-Gondorf an der Mosel. Dort beenden wir bei einem gemeinsamen Abendessen im Restaurant „Zur Mühle“ unsere diesjährige Herbsttour vom RT 50.



CABRIODOC®

CABRIODOC GmbH
Weimarer Str. 18
66606 St. Wendel
Tel.: 06851-8060683
info@cabriodoc.com

**Reparatur Instrumenteneinheit R/C 107 - W 116 - W 126
Tacho - Kombi - Drehzahlmesser - Uhr
Umrüstung Tacho mph auf km/h**

**Reparatur von Hirschmann AUTA 6000 EL KE
Automatikantennen**

**Nachfertigung und Reparatur von nicht mehr
lieferbaren Ersatzteilen für diverse MB Baureihen**

Shop + Technik-Blog auf www.107doc.de



Lorinser Classic

RS 90 – DIE ROLLENDE LEGENDE

Der Klassiker ist zurück

Die RS 90 Leichtmetallfelge von Lorinser – eine echte Design-Ikone, die jeden Mercedes Young- und Oldtimer sportlich aussehen lässt.

Sportservice Lorinser Sportliche Autoausrüstung GmbH | Alte Bundesstr. 45 | 71332 Waiblingen | Tel. +49 (0) 7151 136 0 | www.lorinser.com



Die Erfahrung lehrt, dass bei solchen Bergfahrten Bremsen mit frischer Bremsflüssigkeit Gold wert sind. Bei einer längeren Bergabfahrt beim Bremsen ins Leere zu treten gibt es einen Adrenalinkick, den keiner braucht. Die rund 1.800 km haben unsere 107er ohne Pannen und Aussetzer überstanden. Petrus war uns durchgehend wohlgesonnen. Vom ersten bis zum letzten Tag hat uns strahlender Sonnenschein auf unseren Touren begleitet. Dank einer ausgezeichneten Vorbereitung haben wir fünf tolle Wohlfühlstage für Herz, Seele und Gaumen verlebt. Vielen Dank an uns alle für die tolle gemeinsame Zeit.

Andreas Matthäus



La Route des Grandes Alpes

Ein französisches Pässeabenteuer - Teil I



Mont Blanc Massiv Westseite



Es begann im Juni des Jahres 2017, als zwei nicht mehr ganz junge, aber noch immer ausreichend dynamische Motorradler aus mittelhessischen Gefilden ihre Fahrt zum Lac Léman in Angriff nahmen. Von Thonon-les-Bains am Südufer des Sees ging es über die Pässe der Route des Grandes Alpes bis Menton am Mittelmeer und über Monaco und Nizza zu einem mehrtägigen Zwischenstop in Castellane in der Provence, bevor wieder die Pässe für die Rückfahrt unter die Räder genommen wurden. Diese elftägige Fahrt hinterließ einen bleibenden Eindruck, der recht bald den latenten Wunsch nach Wiederholung aufkommen ließ.

Dieser im Laufe der Jahre zunehmend aus seiner Latenz heraustretende Wunsch erfuhr dann sechs Jahre später seine Umsetzung in die Realität. Nun allerdings nicht auf zwei motorisierten Rädern, sondern auf derer vier in Form eines silbernen R 107. An die Stelle des seinerzeitigen Motorradkollegen trat ein gleichgesinnter Altblechfreund aus der MBIG. Der ursprüngliche Plan einer Fahrt mit zwei Autos, R 107 und Austin Healey 3000, wurde allerdings recht bald auf eine gemeinsame Fahrt im R 107 reduziert, was

sich im weiteren Ablauf als richtige Entscheidung erwies.

Die Route des Grandes Alpes als direkte Verbindung vom Genfer See zum Mittelmeer wurde 1913 mit zunächst fünf Teiletappen eröffnet. Die heutige Hauptroute von Thonon-les-Bains bis Menton ist ca. 700 km lang mit einer gesamten Höhendifferenz von knapp 16000 m. Von den zwanzig Pässen sind sechs über 2000 m hoch, darunter der Col de l'Iseran mit 2770 als der höchste Straßenpass der Alpen überhaupt und der Col de Turini als der

vielleicht bekannteste der Route. Zu dieser Hauptroute sind mehrere Nebenstrecken ausgewiesen, die weitere neun Pässe überqueren, darunter wiederum vier über 2000 m. Die Tour de France führt traditionell regelmäßig über Etappen in dieser Alpenregion, darunter als vielleicht bekannteste und anspruchsvollste die 14 km von Bourg-d'Oisans bis l'Alpe d'Huez.

Für den zweiten Durchgang lag der Fahrtbeginn erneut im Juni, zum einen, um eventuellen Sperrungen von Pässen im Zuge der Tour de France zuvor zu kommen und zum anderen, um nicht in den landesweiten Trubel der Ferienzeit zu geraten. Aber auch nicht wesentlich früher, um nicht mit gegebenenfalls noch bestehenden Passsperrungen konfrontiert zu sein. Am ersten Fahrttag ging es über Karlsruhe und Freiburg entlang der A5 und bei Basel über die Grenze, durch die Schweiz bis Montreux und nach erneutem Grenzübergang am französischen Südufer des Genfer Sees bis Thonon-les-Bains zum dortigen nördlichen Eintritt in die Route und damit Richtung erstes Nachtquartier. In einer der ersten eher noch gemäßigten Kehren tauchte bald ein Hinweisschild auf eine Auberge auf, das uns über eine kleine kurvenreiche Straße nach La Forclaz zu unserer Bleibe für die erste Nacht führte. Wir hatten uns entschlossen, ohne Vorbuchung unsere Stationen spontan zu wählen, was sich durchaus bewährt hat. Leider fiel das erste Abendessen in Frankreich ziemlich katastrophal aus, blieb im Gegenzug nach gebotener Intervention aber auch ohne Berechnung.

Der nächste Tag hielt mit dem Col des Gets (1170 m) einen noch nicht allzu anspruchsvollen Pass für uns bereit. Für einen Abstecher durch den Mont Blanc Tunnel verlie-

Der Reisewagen vor Alpenpanorama





Auf dem Weg zum Tunnel Ortsdurchfahrt Sallanches



Tunneleinfahrt Westseite



Logis des Fées und...

Zeugen aus besseren Zeiten am Col du Petit St.-Bernard



Ausblick von noch ein wenig weiter hoch



Ben wir in Richtung Ost die Route, die wir dann nach kurzer Fahrt durch Italien und über den Col du Petit St Bernard (2188 m) bei Bourg-St-Maurice wieder erreichten.

Von hier mussten wir unplanmäßig Richtung Südwest nach Moûtiers ausweichen, da die Fahrt über den Col de l'Iseran wegen Steinschlags leider gesperrt war. Wie zum Ausgleich erwies sich eine Nebestrecke der Route als

Anstieg zum Col de Madeleine mit kleiner kurvenreicher Straße durch idyllische Dörfer und nahezu ohne Verkehr als wunderbare Alternative. Wiederum einem Hinweisschild folgend, erreichten wir auf einer Kleinststraße mit geradezu abenteuerlichem Anstieg über 5 Kilometer mit jeweils über 100 Höhenmetern pro Kilometer in l'Arpetta die Réfuge du Logis des Fées auf 1840 m Höhe für unsere zweite Nacht.

In der zu der relativ früh im Jahr noch gästefreien Ferm Auberge für Wanderer bekamen wir jeder ein eigenes Zimmer mit je zwei Doppelstockbetten. Wie als ausgleichende Gerechtigkeit zum vorangegangenen ungenießbaren Abendessen gab es einen hausgemachten Bohneneintopf, der seinesgleichen suchte, mit einer reichlichen plat du fromage mit lokalen Käsen zum Ausklang. Unser





Vorschlag für einen Michelin Stern war nicht ganz unbeeinträchtigt, dennoch nicht ganz ernst gemeint.

Der dritte Reisetag entwickelte sich zum ersten Tag der Pässe, die wir wie folgt überquerten:

- Col de la Madeleine, 1993 m
- Col du Télégraphe, 1566 m
- Le Col, 1530 m
- Col du Galibier, 2642 m
- Col du Lautaret, 2058 m, anschließend durch die Stadt Briancon
- Col d'Izoard, 2360 m
- Col de Vars, 2108 m, mit Fahrt durch die Stadt Barcelonnette
- Col de la Cayolle, 2326 m

Damit sollte es für diesen Tag auch genug sein. Noch in der Abfahrt von der letzten Höhe tauchte rechter Hand wiederum eine Aubege auf, die wir kurz entschlossen zum Nachtquartier wählten. Auch diese Réfuge de la Cantonnière erwies sich wie nachts zuvor als Jugendherberge, die wir uns nun mit einer Gruppe Jugendlicher teilen durften, wenigstens jeder in seinem eigenen Zimmer.

Nach wenigen morgendlichen Kehren am Folgetag passierten wir ein wenig konsterniert ein durchaus einladend erscheinendes Hotel. Was haben daraus gelernt? Nicht zur erstbesten Réfuge ja sagen, hinter der nächsten Kurve könnte etwas Besseres kommen. Dieser Tag besicherte uns Fahrten über den



Réfuge de la Cantonnière

- Col de Valberg, 1627 m
- Col de Ste Anne, 1550 m
- Col de la Couillolte, 1678 m
- Col de St Martin, 1500 m
- Col de Turini, 1604 m





Museale Diesel- statt Dampflok und...



Letzterer besonders bekannt durch die Tour de France und insbesondere durch die Rallye Monte Carlo. Eingedenk der leidvollen Erfahrung von vor sechs Jahren mit durch Hitze und Verkehr grauenhaft chaotischen Zuständen mieden wir die Durchfahrten von Monaco und Nizza und wandten die Motorhaube des R 107 ab Sospel Richtung Westen zu unserem angedachten Zwischenziel Castellane für einige geruhige Tage in der Provence. Auch lockte die Strecke durch den Gorges du Verdon. Nach Überquerung des abseits der Route gelegenen Col de Braus (1002 m) endete auch dieser vierte Tag nach nicht ganz einfacher Hotelsuche letztlich erfolgreich.

Westliche Abfahrt vom Col de Braus



In froher Erwartung von drei in Aussicht stehender Tage mit wenig Auto folgte der Aufbruch nach Castellane, wo wir gegen Mittag ankamen. Die N 202 Richtung Westen ohne nennenswerte Höhendifferenzen verlief durch eine nicht minder reizvolle Landschaft. In Puget-Théniers legten wir einen Zwischenhalt am Museum der lokalen Schmalspurbahn ein, das eine der letzten beiden betriebsfähigen Dampflokomotiven mit der seltenen Achsfolge 1'BC der Fa. Henschel, Kassel von 1923 beherbergt, am Besuchstag leider nur beengt in einer Halle abgestellt.

Mit dem Col de Toutes Aures (1124 m) reihten wir einen weiteren Pass auf die Perlenschnur. In Castellane verlief die

Suche nach einem Nachtquartier bei 36° C ebenso hitzig wie erfolglos. Die Stadt zeichnete sich insbesondere durch eine touristische Großinvasion aus, die von allen Seiten per Auto durch den Ort strömte und den Inhalt derselben in Restaurants und Läden ergoss. Die Erinnerung – oder auch Verklärung? – von sechs Jahren zuvor erhielt einen herben Dämpfer, dem der Beschluss auf dem Fuße folgte, Castellane unmittelbar wieder den Rücken zu kehren; schade. Wieder zurück über die N 202 bis fast zum morgendlichen Aus-

gangspunkt erreichten wir dann Richtung Norden wieder die Route bei St.-Sauveur-sur-Tinée. Dort ließen wir in Erinnerung an die verpasste Hotelalternative am Col de la Cayolle eine überbeuerte Absteige zur Nacht ungenutzt, was sich ein paar Kilometer später in St.-Étienne-de-Tinée mit einer sehr angenehmen Alternative als richtige Entscheidung bestätigte.

Fortsetzung folgt

Text u. Bilder
E. Pfütze, Chr. Zwiener

Sitzen neu erfahren!



- Die Sitzhärte wird von uns auf Ihr Körpergewicht eingestellt (50 - 150kg)
- Kostenloser Umbau bei Anlieferung des Sitzträgers mit altem Federkern (ohne Sitzbezüge)
- Einfacher Umbau des Federkerns ohne Schweißarbeiten
- Feste Vorderkante und Seitenwangen
- Langstreckentauglichkeit durch hervorragende Dämpfungseigenschaften
- Reparatur oder Neuanfertigung des Rückenlehnenfederkerns
- Komplettservice: Federkerne - Auflagematten - Polsterarbeiten

Sitzaufgabe bei uns erhältlich!

PRODUKT FÜR KLIMMER

Federkern Manufaktur e.K.

Produktion von Zylinder-Federkernen
Jahnstraße 7 ■ 73568 Durlangen
Telefon 07176 451276 ■ Telefax 07176 452266
Email info@pfk-federkern.de
Ansprechpartner: Paolo Isabettoni
Infos unter www.oldtimersitz-restauration.de



SL – wider jede Vernunft?

Autos, Autos, Autos – ich gebe es zu, ich habe einen Autotick. Begonnen hatte meine Leidenschaft für offene Fahrzeuge mit einem Golf I Cabriolet. Danach folgte ein Ford Escort XR 3i mit der 105-PS-Maschine. In jungen Jahren konnte ich mir immer nur ein Fahrzeug leisten – es musste daher stets ein zuverlässiges, alltagstaugliches Fahrzeug sein. Gleichwohl hatte ich schon immer mit Oldtimern geliebäugelt. Nach meinem ersten Oldie, einem Fiat 124 Spider, hatte ich lange suchen müssen, denn meine Vorstellungen waren sehr konkret und das Budget begrenzt. Auf den Fiat folgte ein Käfer 1303 Cabriolet. Danach kaufte ich recht spontan ein Audi Cabriolet mit dem 2,3 Liter Aggregat; dieses war eine echte Gelegenheit, auf die ich ganz zufällig gestoßen war, wie ich meiner lieben Frau Annette versicherte. „Ich konnte mir diesen Wagen doch nicht entgehen lassen!“ Er war 22 Jahre alt und war lediglich 42.000 Kilometer gelaufen – tadelloser, unverbastelter Zustand – „da musste ich doch zugreifen!“



Offene Autos zogen mich schon immer magisch an und ich konnte so mancher Versuchung einfach nicht widerstehen. Auch mein zweites Fiat-Cabrio, eine Barchetta, Bj.96 war das Resultat einer Zufallsbegegnung, der ich an einer Tankstelle erlag, als ich bei schönstem Wetter „oben ohne“ mit meinem Mercedes CLK unterwegs war. Ähnlich verhielt es sich mit dem blauen Audi TT Roadster der ersten Generation, den ich bis heute bei schönem Wetter fahre.

Wohlluend und mit viel Verständnis ließ mich meine Frau stets gewähren. Vielleicht lag es daran, dass sie sich gerne an die Zeit erinnerte, da wir mit unserem ersten gemeinsamen Cabriolet, dem VW Käfer, viele schöne Ausfahrten unternommen hatten. Vermutlich hoffte sie aber, dass ich eines Tages vernünftig würde.

Im Februar 2024 ist es wieder passiert. Ich entdeckte einen Wagen, der mich seit der Vorstellung der Modellreihe im Jahre 1971 faszinierte. Ich war etwa sieben Jahre alt, als ich beim Quartett die Karten meiner Freunde mit einem Mercedes SL austauschte. Schon damals war klar, „ich würde später dieses Auto fahren“, obwohl an den Führerschein noch lange nicht zu denken war. Später, als junger Mann, begegnete mir der Wagen auf Werbebildern mit Franz Beckenbauer, Gerd Müller, Uschi Glas und anderen Stars. In den achtziger Jahren tauchte er in Serien wie Dallas und Hart aber Herzlich auf. Der Wagen



ließ mich nicht mehr los – gleichwohl fehlten mir die Mittel, um mir „einen SL“ zuzulegen. Fast vierzig Jahre später war es aber so weit. Ich entdeckte – wieder ganz zufällig – „meinen SL“ auf einer Internetplattform. Laut Beschreibung des Anbieters sollte alles passen: Die Motorisierung, die Farbe, die Ausstattung, der sehr gute Zustand und die geringe Laufleistung von lediglich 80.000 km – alles schien perfekt. „Selbstverständlich habe ich die Zeichen sofort erkannt und alles ganz rational abgewogen“. Mit den Jahren bin ich schließlich „vernünftig geworden“. Deshalb habe ich die 600 Kilometer Anfahrt für die Besichtigung auch erst am

nächsten Tag vereinbart. Kurzum habe ich ein Hotel gebucht und bin nach München gefahren, um mit Annette dort ein schönes Wochenende zu verbringen. Ganz nebenbei wollte ich mir mein Traumauto anzusehen. „Nur mal anschauen“ war die Idee.

In München angekommen präsentierte uns der sehr freundliche Verkäufer einen manganbraunen 280er SL, Baujahr 1983 in nahezu perfektem Zustand. Annette war sofort hin und weg. Ich jedoch, als „gereifter, automobiler Vernunftsmensch“, blieb gaaaanz gelassen und zurückhaltend. Nur konnte ich den Handschlag zur Kaufvereinbarung bis nach der Probefahrt hinauszuzögern, obwohl mir schon beim ersten Anblick klar sein musste, dass sich an diesem Tag ein seit Jugendtagen gehegter Traum erfüllen würde.



Nach Abschluss des Kaufvertrags lud uns der Verkäufer noch auf einen Kaffee ein und bot an, dass der Wagen gerne noch einige Wochen in München stehen könne, bis das Wetter prognostizierbar stabil und trocken sei. So könne man die Heimreise mit dem 107er genießen und ihm u.U. einen Regenguss ersparen. Annette und ich nahmen das Angebot gerne an, zumal wir zu Hause auch keinen Unterstellplatz für den Mercedes Roadster zur Verfügung hatten und es als unvernünftig empfanden, uns von einem anderen Cabrio zu trennen.

Zwischenzeitlich habe ich eine Garage angemietet, SL-Zubehörteile durchforstet, viele Oldtimerzeitschriften gelesen, bin in den R/C 107 SL-Club eingetreten und habe mir ein SL-Basecap zugelegt. Man muss – bei aller Vorfreude – schließlich vernünftig bleiben und sich vor der Sonnenstrahlung bei Ausfahrten mit offenem Verdeck – auch in einem SL – schützen. Ach ja, die erste größere Tour ist natürlich auch schon geplant, obwohl der Wagen noch in München steht – es geht zur Klassikwelt Bodensee und wir können es kaum erwarten.

Ergänzend sei erwähnt, dass Annette täglich ein Auto mit rein elektrischem Antrieb fährt, welches fast ausschließlich über unsere Photovoltaikanlage aufgeladen



wird. Auch dieser Wagen hat seinen besonderen Reiz. Trotz allem wage ich aber die Prognose, dass unser 280 SL, Baujahr 1983, schon jetzt eine bessere Ökobilanz aufweist, als das E-Fahrzeug jemals erreichen kann.

Daher mein Tipp: Bleibt vernünftig, fahrt SL!

Stefan Spamer

im Rhein-Mosel-Dreieck
zwischen Loreley und
Cochem gelegen


BurgStadt Hotel®
Qualität & Ambiente

Ihr First-Class Hotel im Hunsrück

-  59 Zimmer – modern & gemütlich
-  Inhaber ist echter Petrolhead & Mitglied in Markenclubs:
Mercedes 280 SLC (1981) & W126, Porsche, Ford, Opel
-  Fertige Arrangements, Events und Roadbooks „Ready to go“
-  Nur 8 km zu Deutschlands längster Hängeseilbrücke
-  Griechisches Restaurant mit schöner Gartenterrasse
-  iTAKEOFF Flugsimulator-Center mit Boeing 737 im Haus



Südstraße 34 · 56288 Kastellaun · Telefon +49 (0) 6762 4080-0 · info@burgstadt.de · www.burgstadt.de



Bobby geht nach Hause!

Vor über zwanzig Jahren entschloss ich mich, mir einen Youngtimer zuzulegen. Ein 107er musste es sein. Mein damaliger Schwiegervater fuhr einen beigefarbenen 450 SL, ein US-Modell.

Im Jahre 2001 begann ich dann intensiv zu suchen und fand im Mai 2002 in Bremen einen 300 SL von 1986 mit einer Laufleistung von 42.000 km. Zuvor hatte ich mir schon diverse Kaufberatungen durchgelesen und auch mit dem damaligen Clubpräsidenten telefoniert. Dieser gab mir den Rat, ich solle bei der Besichtigung den Verdeckkasten-deckel öffnen und unter die Dichtung greifen. Ist es dort feucht, Vorsicht und Augen auf bei der weiteren Begutachtung?

Ich machte einen Termin zur Besichtigung. Der Wagen stand in einem Toyota Autohaus und wurde im Kundenauftrag verkauft. Gewappnet mit meinen Kaufberatungen kamen meine Frau und ich dann in Bremen an. Nach einer umfangreichen Besichtigung und einer ausgiebigen Probefahrt war ich mir sicher, den muss ich haben. Zwecks Preisverhandlungen habe ich dann mit dem Eigentümer

telefoniert und wir wurden uns schnell einig. Bobby war gekauft und sollte ein neues Zuhause bekommen.

Den Dienstag darauf habe ich ihn abgeholt und ihn sofort zu meiner Werkstatt gebracht. Ich hatte bei der Probefahrt festgestellt, die Temperaturanzeige war defekt und das Instrument musste getauscht werden. Ferner hatte ich vor der Rückfahrt eine Ölschlammspülung in den Motor gekippt, welche nach getaner Arbeit dann durch frisches Öl ersetzt wurde.

Es folgten zwanzig sehr wunderbare Jahre mit Bobby. Wir fuhren unter anderem in die Bretagne, 2008 zur Mille Miglia nach Italien und diversen Fahrten nach und auf Sylt. Die Rückfahrt von der Mille führte uns über Monaco, wo wir am Donnerstag vor dem Formel-1-Rennen waren und den Kurs fahren durften. Bobby stand sogar auf der Pole.

In den vergangenen Jahren schwand ein wenig das Interesse am SL. Er stand auch im Nachbarort, wo ich noch

eine Garage hatte. Ich hatte ihn auch schon das ein oder andere Mal inseriert, aber wenn ich ihn dann wieder gefahren habe, wurde die Anzeige schnell wieder gelöscht.

Dieses Jahr kam es anders. Nachdem wir nur einmal im Sauerland waren, kam abermals der Gedanke, sich von Bobby zu trennen und ich schaltete ein Inserat. Was dann folgte, ist eine sehr, wunderbare Geschichte. Ich wurde von einem jungen Mann angeschrieben mit der Frage: könnte es sein, dass Sie vor zwanzig Jahren den Wagen meines Großvaters gekauft haben? Ich antwortete etwas vorsichtig, dass ich den Wagen von einem Augenoptiker aus Bremen erworben habe. Drei Minuten später schrieb mich die Mutter dieses Mannes an, ihr Name ist „Sonndso“ und ob ich wohl den Wagen ihres Vaters gekauft habe? Da ich nun einen Namen hatte, kam als Antwort von mir ein klares Ja. Wir telefonierten zusammen und es war schon sehr emotional. Da ich erst in den Urlaub fuhr, verabredeten wir, dass ich den Wagen erst einmal reser-

viere, bis die Familie des Erstbesitzers ihn gesehen hat. Ich hatte sogar noch das Kissen vom Erstbesitzer im Wagen. An einem Samstag reiste dann die Tochter des Erstbesitzers mit Ihrem Ehemann und Sohn an, um den Wagen des Vaters bzw. Opas zu besichtigen. Wir machten zwei Probefahrten und es war klar, Bobby geht zurück nach Hause. Beim Vertragsabschluss flossen auf beiden Seiten, das ein oder andere Tränchen. Interessant wäre noch zu erwähnen, dass die Familie überhaupt kein Auto gesucht hat, der SL hat die Familie gefunden. Der Sohn wollte sich aus einem Kotflügel eines 107er eine Lampe bauen und sich diese als Deko an die Wand hängen. Über die Kotflügelsuche hat er durch Zufall mein Inserat gesehen und das Auto seines Großvaters erkannt. Wohlgemerkt, er war damals vier Jahre alt. Ich hatte im Inserat ein Foto, was den Wagen vor geöffneter Garage zeigte. An der Stirnwand hing das Original-Kennzeichen des SL und da war klar, er ist es. Ich finde die Geschichte einfach zu schön, um sie euch vorzuhalten. Bedanken möchte ich mich für zwanzig Jahre Clubleben.

In diesem Sinne
Gruß von *zu*
Jürgen Friedrich Glahe





Andreas Aigner
Talstr 11a
53577 Neustadt

Tel 0 26 38 / 94 899 33
Mob 01 77 / 49 320 44

info@sl-schlachthof.de

www.sl-schlachthof.de

**Wir kaufen Mercedes
Altfahrzeuge an**

Ihr Spezialist für Mercedes Typ R/C 107
Neu- und Gebrauchtteile aus hauseigener Schlachtung
Nachproduktion - Restauration bestimmter Bauteile



Wir restaurieren das beschädigte Armaturenbrett Ihres SL/SLC,
sowie sämtliche kunststoff-vinyl bezogenen Teile im Innenraum.
ebenso Teppiche und alle belederten Teile, Türverkleidungen, Kartentaschen.
Restauration Kombiinstrument, Holz, Achsen, Felgen und vieles mehr



www.sl-schlachthof.de

Das zweite Leben des kultigen R/C 107

Dieser kurze Artikel folgt auf die Ausgabe 2/2023, in der ich eine Vielzahl von maßstäblichen Objekten des R/C 107 vorgestellt habe, die für andere Zwecke als zum Fahren verwendet werden können. Dieses Mal komme ich mit einer ausführlicheren Beschreibung von nur vier Artikeln zurück.

Meine Lieblingsstücke sind die kultigen Mercedes 450 SL "Beam-Dekanter". Hier trafen Mitte der 1980er-Jahre zwei Unternehmen mit einer weitreichenden Geschichte und Tradition aufeinander: Mercedes-Benz und die James B. Beam Distilling Co. Ich war überrascht zu erfahren, dass der glamouröse Bourbon-Hersteller aus Kentucky auch deutsche Wurzeln hat. Es war Johannes "Jacob" Beam (ursprünglich Böhme – aus einer deutschen Einwandererfamilie), der bereits um 1795 begann, Cornwhiskey - Bourbon - herzustellen. Im Jahr 1943 wurde die Whiskey-Marke "Jim Beam" zu Ehren von James Beauregard Beam geschaffen, der das Familienunternehmen vor und nach der Prohibition führte.

Die Dekanter selbst wurden von Regal China in den USA handgefertigt – einem Unternehmen, das gegen Ende der Prohibitionszeit in Chicago gegründet wurde und offenbar seit Ende der 1960er-Jahre im Besitz der James B. Beam Distilling Co. war. Die Karaffen wurden mit drehbaren Kunststoffrädern geliefert und waren in mindestens sechs Farben erhältlich: signalrot, weiß, schwarz, blau, braun und mocca.

Vor allem aber waren sie mit je 750 ml eines „80 Proof, 100 Monate alt, Kentucky Straight Bourbon Whiskey“ gefüllt, der in Clermont, Beam, KY, hergestellt wurde. Um an den Whiskey zu gelangen, muss man das „Coupe-Dach“ aus Plastik entfernen und den Schraubverschluss öffnen. Derzeit gibt es noch einige Exemplare auf Online-Verkaufsplattformen zu kaufen, deren Preise zwischen 30 und 100 USD (zuzüglich Versand) liegen, je nachdem, wie hoch der „Kilometerstand“ ist und ob die Schachtel und der Begleitheftchen mitgeliefert werden. Leider habe ich keine mit unversehrttem Siegel und noch vorhandenem



Whiskey gesehen – alle werden vorsichtig als "leer" angepriesen. Einige von ihnen hätten noch die eingerissene Steuermarke drauf, für diejenigen, die auf die Details achten.

Ich liebe die Marketing-„Produktgeschichte“, die sowohl auf der Verpackung als auch auf dem Informationsblatt abgedruckt war. Sie lautete: „BEAM'S 1974 MERCEDES-BENZ 450 SL DECANTER, der Ruf von Mercedes-Benz in den USA ist der Neid aller anderen Autohersteller“. Während andere Sportwagen als reine Spielzeuge für Wohlhabende gelten, hat ein Mercedes den Ruf, solide, stilvoll und außerordentlich gut verarbeitet zu sein. Bei der Konstruktion des Mercedes 450 SL, einem der beliebtesten Sportwagen der Amerikaner, überließen die Ingenieure nichts dem Zufall, vom leistungsstarken V-8-Motor bis zu den Türen, die mit einem präzisen „Klan“ schließen. Die berühmte hervorragende Verarbeitung und die Liebe zum Detail, die bei der Herstellung eines echten Mercedes-Benz 450 SL zum Tragen kommen, sind in Beam's Mercedes-Benz 450 SL Decanter vertreten. Mit seinen sportlichen Linien und dem sorgfältig handgefertigten Aufbau aus Regal China-Porzel-

lan läuft er reibungslos mit 750 ml Beam Bourbon. Der Mercedes-Benz 450 SL Decanter von Beam ist der Beweis dafür, dass Dinge, die von Qualität geprägt sind, nie aus der Mode kommen.“

Interessanterweise gibt der Unterboden des 450 SL-Dekanter das Jahr 1986 als Produktionsjahr an, gut 6 Jahre nachdem der 450 SL auf dem US-Markt eingestellt und durch den 380 SL ersetzt wurde. Außerdem löste der 560 SL den 380 SL bereits 1985 ab, noch bevor die Dekanter auf den Markt kamen.

Ein weiterer, wenn auch etwas freier gestalteter Mercedes 450 SL-Whiskey-Dekanter kam von einem der kleineren Kentucky Straight Bourbon Whiskey-Hersteller aus Bardstown auf den Markt – Mike Wayne Distilling Co. In der Beschreibung der Schachtel wurde der Dekanter als „Mercedes-Benz 450 SL, Nummer 1 in einer Serie klassischer Automobile, detailliert in echtem 23-Karat-Gold“ beworben. Diese Karaffe war wahrscheinlich nur in Blau erhältlich und wurde mit 80-Proof-Whiskey befüllt.

Der Unterboden ist als



„A limited edition – 1980“ gekennzeichnet. Auf den Online-Verkaufsplattformen taucht sie viel seltener auf, meist für etwa 30-50 USD (leer, plus Versand).

Mein zweiter Favorit sind die Kissen, bei denen ich zwei deutlich unterschiedliche und beide in der Ausführung großartige Modelle ausmachen konnte.

Das erste – ein 450 SL mit dem so genannten „Coupe-“





Dach" - stammt von einer Firma namens „TFA Car Co“. „TFA“ wurde 1977 in San Diego von Margie Smith-Haas und ihrem letzte Jahr verstorbenen Ehemann Paul M. Haas gegründet und exportierte schon bald ihre gefüllten Kissen in Form von Autos in alle Welt. Margie Smith-Haas trug sich in den Jahren 1984 und 85 in die Motorsportchroniken ein, als sie als erste Amerikanerin am 24-Stunden-Rennen von Le Mans teilnahm und später, 1994, als erste Frau, die eine professionelle Straßenrennfahrer-Meisterschaft in Nordamerika gewann – die American City Racing League Driver and Team Championship.

In der ersten Werbung für die „TFA“-Kissen hieß es unter anderem: „Unsere Hochleistungskissen verfügen über die präzise Technik, das großartige Design und die großartige Handhabung des echten Fahrzeugs.“ Das ist es, was in diesen glatten Stoffkörpern steckt ... sie sind ausgestopft. So prallen sie von Kollisionen mit erstaunlicher Agilität zurück. Machen Sie sich keine Sorgen über verbogene Kotflügel oder zerknitterte Stoßstangen. Das Einparken ist sowohl für die Maxis mit drehbaren Rädern als auch für die Minis mit festen Rädern einfach.“

Man hätte diese Kissen fertig kaufen können oder als Selbstbausatz, der mit dem Satz „Build the world's stuffiest automobiles“ beworben wurde. Neben dem 450 SL dominierten verschiedene Porsche-Modelle das Angebot (als die meist von Margie Smith-Haas gefahrenen Autos), aber auch BMWs, Mazdas, Datsuns und Renaults waren erhältlich.

Ein weiteres Kissen, oder sollte ich sagen, „einzigartige weiche Skulptur-Designs in mehreren Kunst-Editionen“ (wie der Hersteller sie nannte), kam von der General Merchandise Division R&B Inc. Sie wurden unter dem Markennamen „Dreamwheels!“ verkauft. Es handelte sich um die 1986er-Interpretation des 560SL, einschließlich der korrekten Details wie Räder, Türgriffe und sogar der dritten Bremsleuchte (allerdings nur als Aufdruck). Wie in der Produktbeschreibung angegeben: „Artwork und Designs wurden von R&B's hauseigenem Art Department erstellt und von Art Director Carol Camburn gestaltet“.

Auf der Unterseite des Wagens sind einige nette Werbesprüche über den neu eingeführten 560 SL zu lesen: „Mit seinem 5,6-Liter-Leichtmetall-V8-Motor, dem Antiblockiersystem und der verfeinerten Fahrwerkstechnik ist der Originalwagen eine der technologisch fortschrittlichsten Fahrmaschinen der Welt. Die Freiheit des Top-down Fahrens, gepaart mit präzisiertem Fahrgefühl und präziser Lenkung sind die Markenzeichen dieses Autos.“

Dieser 560 SL Kissen Replik kam sogar mit seinem eigenen „Vehicle Registration Document“, „Title Document“ und „Owner's Guide mit Wartung Informationen und Tipps“, die Lektüre habe ich sehr genossen:

- Dieses Auto kann mit einem feuchten Tuch abgewischt werden, versuchen Sie jedoch nicht, Ihr Dreamwheels in der heißen Sonne oder irgendwo anders zu waschen oder zu waschen.
- Der Motor wurde so konstruiert, dass er superleise ist und aus Materialien besteht, die das übliche 15.000 Meilen-Tuning, das die meisten anderen Autos benötigen, überflüssig gemacht haben.
- Alle Materialien, die bei der Konstruktion dieses Fahrzeugs verwendet werden, wurden mit Rücksicht auf die jüngeren Fahrer ausgewählt. Alle verwendeten Farben sind ungiftig und alle Materialien übertreffen die staatlichen und bundesstaatlichen Anforderungen an die Nicht-entflammbarkeit (im Falle eines Unfalls oder eines anderen Missgeschicks).
- Die maximale Geschwindigkeit und Realität Ihres Dreamwheels wird nur durch die Qualität und Quantität der Träume des Besitzers begrenzt.
- Genießen Sie Ihr Dreamwheels! Das einzigartige Konversationsstück.

Die glücklichen Besitzer dieser Artikel können sich nun bequem in ihren Sofas zurücklehnen, sich die R 107-Kissen unter den Kopf legen und den Whiskey aus den hoffentlich inzwischen wieder ordnungsgemäß befüllten R 107-Dekantern genießen – zum Wohle!

Andrzej Robert Mrozek



Ihr Klassiker in besten Händen.



Begutachtung



Wartung & Reparatur



Teile & Reifen



Lackaufbereitung



Pflege & Reparatur



Trockeneisreinigung



Konservierung



Collection & Zubehör



Tradition leben



Auslieferung

Mercedes-Benz ClassicPartner
Wo Klassiker zu Hause sind.

Russ Jesinger Automobile GmbH & Co. KG
Fritz-Müller-Straße 151 | 73730 Esslingen
esslingen@russjesinger.de
www.russjesinger.de



Werkstatterfahrung mit meinem 560 SL

Nach dem Erwerb meines 560 SL bekam ich von meinem Händler den Tipp, bei anstehenden Reparatur- und Wartungsarbeiten mir den jungen KFZ-Mechanikermeister Michael Stöcker und sein Team mal näher anzuschauen. Der Händler selbst gibt auch regelmäßig Fahrzeuge zu Reparatur- und Wartungsarbeiten in seine Hände!

Erstaunlich fand ich, dass er mit 26 Jahren schon einen eigenen Betrieb mit einem anscheinend großen Kundenstamm vorweisen konnte. Nicht nur moderne Fahrzeuge mit höherer Performance sind dort zu finden, sondern auch schon viele 107er-Kunden!

Da mein 107er die eine oder andere Auffälligkeit im Motorleerlauf hatte – das wusste ich bereits vorher –, wagte ich den Versuch und gab ihm den Auftrag, meinen

Motor mal auf Herz und Nieren zu überprüfen. Kompressionstest, Zündkerzen, Einspritzventile, Mengenteiler, Drosselklappe, Druckhalterregler, Sensoren und vieles mehr wurden geprüft und im Anschluss die Ergebnisse umfangreich und verständlich erläutert.

Das stimmte mich sehr zuversichtlich und ich gab ihm den Auftrag zur Instandsetzung. Die Lambda-Sonde haben wir erst mal ausgeklammert; hier bestand die Möglichkeit, dass sie »nur« versottet war. Wie sich später herausstellte, war es ein Trugschluss, aber so wurde ich

nicht unnötig zur Kasse gebeten. Aber auch hier stand die Aufklärung der Sachlage durch ihn an erster Stelle. Das endgültige Ergebnis ist absolut überzeugend, stimmt mich mehr als zufrieden und er macht jetzt auch den Service am SL. Inzwischen habe ich noch eine Keramikversiegelung durchführen lassen, auch ohne Beanstandung und zu voller Zufriedenheit.

Michael Stöcker und sein Team arbeiten in Ruhe, mit Konzentration, mal eben eine Reparatur durchzuführen wird man bei ihm nicht bekommen. Zeit für Gespräche sollte mitgebracht werden. Deshalb möchte ich meine Erfahrungen an dieser Stelle gerne teilen.

Das Unternehmen heißt *Performance Center Stöcker* mit Sitz in Nettetal, Inhaber Michael Stöcker.

Ach ja, ein Satz von ihm ist mir im Gedächtnis geblieben: Du kannst Dir sicher sein, dass ich dein Auto so betrachten und behandeln werde, als wenn es mein eigenes wäre. Das kann ich bestätigen.

Frank Pesch



**VERSICHERUNGSSCHUTZ
FÜR IHREN KLASSIKER**



QR-Code
scannen und
persönlichen
Vorschlag
anfordern

Wir bieten Ihnen Sicherheit für

- Oldtimer und Youngtimer ab 20 Jahre
- Wertsteigerung bis 30 %
- Kein Abzug neu für alt
- Einschluss Vandalismus
- Allgefahrschutz und vieles mehr.

Ich berate Sie gerne.

Guido Wisgen e.K.

Versicherungsfachwirt

Generalvertretung der Allianz

Dülkenstraße 9, 51143 Köln

guido.wisgen@allianz.de, www.wisgen-oldtimer.de

Telefon 0 22 03.93 54 8-11



Kooperationsvertrag mit dem PS.Speicher in Einbeck geschlossen

Der PS.Speicher in Einbeck in Südniedersachsen feiert in diesem Jahr sein zehnjähriges Bestehen. Das größte Oldtimermuseum in Europa ist beeindruckend. Im alten Kornspeicher fährt man im Fahrstuhl an den höchsten Punkt und taucht unversehens in die Ursprünge der Mobilität ein. Ein durchgängig grandioses Konzept, denn wenn man den Wegen folgt, erreicht man von Stockwerk zu Stockwerk abwärtsgehend immer neuere Meilensteine der Mobilität, von Autos und Motorrädern, von kleinen Landschaften (Campingplatz) und Innenräumen (Eiscafé mit Jukebox).



Hier ist wahrlich für die ganze Familie etwas zu bestaunen, nicht nur das älteste originale Auto der Welt (gebaut wurde die Motorkutsche 1894, sie ist in einem Zustand wie vor über 100 Jahren). Die Eindrücke sind so vielfältig, dass man am Ende gern ein zweites Mal kommt, um alles aufzusaugen, was der erste Blick bislang nicht erhaschen konnte.

Wer nun nach Einbeck reist, um vor allem Fahrzeuge zu bewundern, der wird sich schnell den fünf Depots zuwenden. Eine unübersehbare Menge von Motorrädern hat der Stifter, Karl-Heinz Rehkopf, gesammelt. Und exklusive Fahrzeuge im traumhaften Zustand stehen in einem anderen Depot, Borgward, große Opel, Mercedes der Extraklasse. Dazu kommt an einem weiteren Ort die Kleinwagensammlung (vornehmlich Fahrzeuge, die auf sehr kreative Weise nach dem Krieg für erste Mobilität sorgen sollten). Dann gibt es noch die Sonderausstellung (Schatzkammer) derzeit mit besonderen Wagen aus dem Rennsport (oder zumindest dafür geeignet). Und am an-

deren Ende des Städtchens warten die Nutzfahrzeuge, Busse und Lkw. Auch hier versetzen Büssing, Hanomag etc. die Besucher zurück in die Fünfzigerjahre. Das alles ist an einem Tag nicht zu schaffen.

Einbeck ist durch den PS.Speicher zum Mekka automobilier Enthusiasten geworden. Da dürfen wir als 107er nicht fehlen und tatsächlich wird eine Ausfahrt des Jahrestreffens in Hannover in diesem Jahr auch dorthin führen.

Für Dr. Axel Görs aus dem RT 37, in dessen Zugangsgebiet Einbeck gehört, war schon vor Jahren klar: Hier sollte es eine Kooperation zu beiderseitigem Nutzen geben. Dafür hat er seitdem gekämpft. Corona und verschiedene Vertragsgestaltungsvorschläge haben das Vorhaben verzögert. Nun, am 7. März 2024, konnte die Vereinbarung ratifiziert werden. Extra angereist war Reinhard Krell, der im Namen des Vorstands die Unterschrift leistete. Für den PS.Speichers unterzeichnete der Geschäftsführer Lothar Meyer-Mertel; alles unter den freudigen und stolzen Augen von Dr. Görs; das Werk ist vollbracht – gleichzeitig die

letzte offizielle Mission des scheidenden RT-Leiters.

Welche Vorteile haben nunmehr die Mitglieder unseres Clubs? Die Vereinbarung zielt vorwiegend auf die Eintrittsmäßigungen. Im PS.Speicher sparen unsere Clubmitglieder beim Vorzeigen ihres Clubausweises € 5,- und in den Depots € 2,-. Die Gegenleistung unsererseits beschränkt sich auf Veröffentlichungsmöglichkeiten (redaktionell, gewerblich) in unserer 107 Klassik. Alle Beteiligten fanden das eine faire Lösung. Zufriedene Gesichter also beim anschließenden Fotoshooting mit Axels 500 SLC. Links GF Meyer-Mertel, am Wageneinstieg Dr. Axel Görs, rechts Reinhard Krell.

Anm.d.Red.
Weitere Informationen
zum PS.Speicher findet
man hier



Vom Kohleabbau zum Schraubertreffen

Zum ersten Mal der Geschichte unseres Clubs hatten wir im Jahre 2023 ein Jahrestreffen bzw. ein Herbsttreffen der etwas anderen Art. Ganz im Gegensatz zu den bisherigen Treffen, die sich im Wesentlichen mit Ausfahrten oder kulturellen Begegnungen beschäftigt haben, war dieses Herbsttreffen in besonderer Weise der Technik gewidmet. Wir hatten berichtet ...



Wir möchten Euch also wieder einladen sich an interessante technische Arbeiten selbst heranzutragen. Wir sprechen Teilnehmer an, welche die eine oder andere etwas schwierigere Arbeit gerne selbst in Angriff nehmen möchten und sie sich eigentlich auch zutrauen, gleichzeitig aber ein wenig Angst vor der eigenen Courage haben.

Ca. 30 interessierte und technikbegeisterte Clubmitglieder haben die Möglichkeit, sich die eine oder andere Arbeit an ihrem eigenen

Wagen zu "wünschen". An dem benannten Wochenende 25.-27.10. dürfen sie dann unter perfekter Anleitung von 10 unserer besonders guten Technikreferenten die entsprechende Arbeit angehen – ohne Sorge haben zu müssen, dass es nicht gelingt. Weiter unten haben wir ein paar Beispiele aufgezeigt, die für diese Arbeiten in Frage kommen. Wir werden uns Freitagmittag in einer Werkstatt treffen. Dort werden wir neben einer Reihe von Hebebühnen auch weitere Arbeitsplätze zur Verfügung stellen und wie gesagt zu jedem Platz auch die notwendige technische Unterstützung bieten können. Die genaue Location steht noch nicht final fest, wird aber im Ruhrgebiet oder in NRW liegen, um viele Mitglieder vor der Haustüre abholen zu können. Mit der Bestätigung geben wir dies Detail noch bekannt. Alle Teilnehmer können sich im Vor-



feld verschiedene Arbeiten wünschen. Unser Team wählt dann im Rahmen der technischen und zeitlichen Möglichkeiten passende Tätigkeiten aus und bestätigt dem jeweiligen Teilnehmer die Details. Selbstverständlich werden wir vorab auch festlegen, welche Bauteile oder Ersatzteile für diese Arbeiten erforderlich sind – jeder besorgt diese dann auf seine Kosten vorab, so dass an unserem Wochenende nichts schief gehen kann. Gerne helfen wir hier im Vorfeld engagiert mit. Natürlich freuen wir uns auch über Teilnehmer, die „nur“ eine Kleinigkeit selbst angehen mögen und vorwiegend etwas lernen möchten. Diesmal stellen wir auch einige Plätze für reine Zuseher zur Verfügung.





Freitag und Samstag werden wir dann alles gezielt abarbeiten und jeder Teilnehmer, der gerade keine eigene Arbeit am Fahrzeug hat, hat die Möglichkeit in kleinen übersichtlichen Gruppen sehr viel dazuzulernen. Die Zuschauer können in Gruppen zwischen den einzelnen Baustellen dynamisch wechseln. Abgerundet wird die Veranstaltung durch einige interessante technische Vorträge, die wir parallel in einem Schulungsraum anbieten.

Also, was müsst ihr tun? Eine einfache Anmeldung mit dem beiliegenden Formular genügt. Dort könnt ihr wieder die gewünschten Tätigkeiten, die ihr angehen möchten, eintragen und an uns senden. Wir werden jeden an die Hand nehmen. Schmutzige Finger sind dabei natürlich garantiert.

Ich möchte gerne auch darauf hinweisen, dass es neben den Aktivitäten in der Werkstatt kein weiteres Programm gibt. Über Tag werden wir Euch mit Vesper, Getränken sowie Kaffee und Kuchen verwöhnen. An den beiden Abenden möchten wir zusammen gemütlich in ein Restaurant gehen, um dort weiter in den schillerndsten Farben Benzin reden zu können. Jeder Teilnehmer füllt somit bitte ein eigenes Anmeldeformular aus. Möchtet Ihr also zu zweit die Finger an Schraubenschlüssel und Ersatzteile legen braucht es zwei Anmeldungen über das Formular. Falls ein Teilnehmer mit einem Partner oder einer Partnerin anreisen möchte, kann sich der oder die tagsüber natürlich in der Region unabhängig und selbstständig beschäftigen. Zuschauer, die keine angemeldeten Teilnehmer sind, sind allerdings aus Kapazitätsgründen leider nicht möglich. Bei entsprechender Anmeldung vorab über unseren Beileger kann die Begleitung aller-

dings gerne am Abend mit zum Essen kommen. Bitte gebt dies entsprechend an.

Wir werden die Zeit und die Arbeiten so einteilen, dass wir mit allem am Samstagabend in Ruhe fertig werden sollten. Als kleine Rückfallposition kann der Sonntagvormittag dienen, an dem wir eigentlich aber nur eine Zusammenfassung und einen gegenseitigen Erfahrungsaustausch in der Werkstatt geplant haben. Bei Bedarf könnt ihr Euch für Sonntagmittag noch zu einem gemeinschaftlichen Abschlusssessen anmelden oder auch vorher schon auf den Nachhauseweg begeben.

Die Arbeiten sollten so ausgewählt werden, dass sie in einem halben oder ganzen Tag zu erledigen sind. Wer also auf eine komplette Restaurierung oder eine vollständige Motorrevision hofft, der dürfte dies eher vergeblich tun. Absolute Kleinigkeiten können wir auch in der Werkstatt mit einem halben Auge und nebenbei betreuen, der Fokus liegt aber auf Arbeiten, die schon eine gewisse Überlegung und vielleicht auch Unterstützung benötigen.

Ausschließen müssen wir solche Arbeiten, die sich mit Sicherheitskomponenten wie z.B. Bremsen oder Airbag beschäftigen und somit in einer Werkstatt des Vertrauens möglicherweise besser aufgehoben sind.

Ziel der Veranstaltung ist es, gemeinschaftlich und mit der Erfahrung unserer Spezialisten den eigenen Horizont deutlich zu erweitern und sich natürlich auch selbst zu beweisen, dass die ein oder andere Schrauberarbeit doch gar nicht so kompliziert ist.

Ein Auszug von möglichen Arbeiten, die auf die Wunschliste kommen könnten, habe ich hier mal beispielhaft zusammengefasst:

Ölwechsel Getriebe, Lenkung, Differenzial; Kühlwassersertausch; Abläufe kontrollieren; Sitze - Reibscheiben und Gleitstücke gegen Spiel; Verdeck einstellen; Türen einstellen; Verdeck Notentriegelung; Kondensatoren (Uhr); Birnchen im Kombi tauschen, Masseleitung; Motor- und Getriebelager; Ventile einstellen (280 SL); Gasgestänge einstellen; Benzindruck messen (z.B. bei schlechtem Start); Benzinfilter wechseln; neuer Unterbrecher; Analysen an der Unterdruckanlage / Nebelmaschine, Unterdruck Zentralverriegelung prüfen; Umrüstung auf hellere Leuchtmittel, ggf. mit Anpassung des Lampenkontrollgerätes; Lichtmaschinenregler; Sicherungskasten revidieren ...

Wenn ihr dieses Mal mit von der Partie sein möchtet schickt uns bitte die entsprechende Anmeldung mit einer Beschreibung der Dinge, die ihr gerne in der Werkstatt angehen möchtet (gerne auch in der begleitenden E-Mail – falls notwendig)

Für Eure Übernachtung werden wir ein entsprechendes Kontingent an Zimmern vorhalten, nach der Bestätigung durch den Veranstalter bekommt ihr die Kontaktdaten, um dann selbst die Reservierung umzusetzen. Die Hotelkosten sind nicht im Preis enthalten

Falls noch detaillierte Fragen oder Wünsche offenbleiben, könnt Ihr Euch gerne jederzeit bei einem unserer Technik Referenten oder bei mir melden.

Ich freue mich auf eine rege Beteiligung!!

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Cyriax Dipl.-Ing. (TH)

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

Vizepräsident | Vorstand Gesamtbereich Technik



Ihr Partner für Sattlerarbeiten und Verdecke.

Wir helfen Ihnen gerne!

Autosattlerei und Polsterwerkstätte Erwin Schuchhardt

76275 Ettlingen | Hermann-Löns-Weg 1 | Telefon 07243-13591 | www.autosattlerei-schuchhardt.de





vom 5. Februar 2024

1954: Weltpremiere von 300 SL (W 198) und 190 SL (W 121)

Mercedes-Benz, der älteste Automobilhersteller der Welt, erfindet seit 1886 das Automobil immer wieder neu. Damit setzt die Marke kontinuierlich Maßstäbe und begleitet auch den gesellschaftlichen Wandel. Entsprechend reich an Ereignissen und Geschichten ist die Historie des Unternehmens. Hier kurz notiert: wichtige Jubiläen und Meilensteine aus der Chronik.

6. bis 14. Februar 1954 – vor 70 Jahren

Debüt von Mercedes-Benz 300 SL (W 198) und 190 SL (W 121) in New York

- Mercedes-Benz begeistert das Publikum auf der International Motor Sports Show
- 300 SL (W 198): ein Supersportwagen abgeleitet vom Rennsportwagen
- 190 SL (W 121): ein kompakter Roadster mit luxuriöser Sportlichkeit

Zwei neue Sportwagen präsentiert Mercedes-Benz vor 70 Jahren auf der International Motor Sports Show in New York. Der Supersportwagen 300 SL „Gullwing“ (W 198) und der sportliche

Reisewagen 190 SL (W 121) begeistern das Publikum. Beide gehen zurück auf einen Impuls von Maximilian E. Hoffman, Mercedes-Benz Importeur für den Osten der USA. Das Design von Friedrich Geiger etabliert das SL-Gesicht sportlicher Mercedes-Benz Serienfahrzeuge. Der 300 SL mit seinen charakteristischen Flügeltüren ist abgeleitet vom gleichnamigen Rennsportwagen (W 194) des Jahres 1952. Er kommt noch 1954 auf den Markt und wird zu einem ikonischen Sportwagen des Jahrhunderts. Der kompakte Roadster 190 SL, in New York als Vorserienmodell präsentiert, folgt 1955. Er wird zum besonders erfolgreichen Modell auf dem nordamerikanischen Markt: Bis 1960 macht der 190 SL fast 18 Prozent aller in



International Motor Sports Show in New York, 6. bis 14. Februar 1954.
Präsentation des Mercedes-Benz 300 SL „Gullwing“ (W 198, Mitte) und des 190 SL (W 121, dahinter)



die USA gelieferten Mercedes-Benz Personenwagen aus. Damit bestätigt sich die Einschätzung von Maximilian E. Hoffman: Er schlägt 1953 vor, die Marke solle die Faszination der luxuriösen Sportlichkeit in einen kompakten Roadster übertragen. Die Technik erhält der 190 SL von den

„Ponton“-Limousinen der oberen Mittelklasse (W 120). Auch der 1957 präsentierte 300 SL Roadster (W 198) geht auf Hoffmans Impuls zurück.



vom 5. April 2024

Erstes Serienautomobil vor 130 Jahren: Das Benz Motor-Velociped fährt in die Zukunft

- In Sindelfingen treffen sich Zukunft und Geschichte der Automobilproduktion
- Mercedes-Benz Classic bringt 2024 das Fahrzeug von 1894 zurück auf die Straße
- Vor 130 Jahren startet bei Benz & Cie. der Bau des ersten Serienautomobils der Welt



Stuttgart. Von 1894 in die Zukunft: Im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen unternimmt das 130 Jahre alte Benz Motor-Velociped im März 2024 seine erste Ausfahrt im Jubiläumsjahr. Zum Standort gehört die Factory 56 mit modernster Produktionstechnik. Hier erprobt Mercedes-Benz beispielsweise den Einsatz humanoider Roboter in der Fertigungslogistik. Projekte wie dieses sind heute so innovativ wie vor 130 Jahren die Entwicklung und Produktion des ersten Serienautomobils der Geschichte.

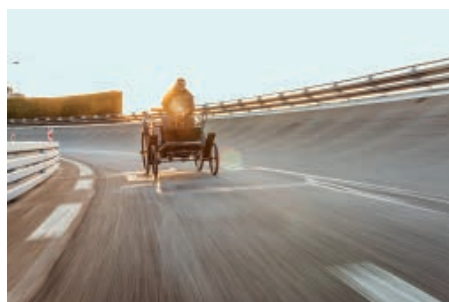
Mercedes-Benz Classic hat das Fahrzeug mit der Kompetenz des unternehmenseigenen Classic Centers in Fellbach nach den Maßstäben höchster Originalität wieder fahrbereit gemacht. Dieses greift für solche Projekte auf die umfangreichen historischen Unterlagen und Informationen in den Mercedes-Benz Classic Archiven zurück. Das Motor-Velociped wurde zuvor im Mercedes-Benz Museum präsentiert. 2024 ist das 130 Jahre alte Automobil bei ausgewählten Anlässen öffentlich in voller Fahrt zu erleben.



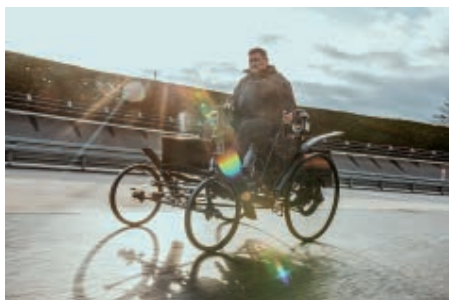
Benz Motor-Velociped mit 1,5-PS-Motor aus dem Jahr 1894. Exterieuraufnahme von oben, März 2024.



Benz Motor-Velociped mit 1,5-PS-Motor aus dem Jahr 1894. Detailaufnahme der Fahrzeugplakette, März 2024.



Benz Motor-Velociped mit 1,5-PS-Motor aus dem Jahr 1894. Fahraufnahme auf der Einfahrbahn des Mercedes-Benz Werks Sindelfingen, März 2024.

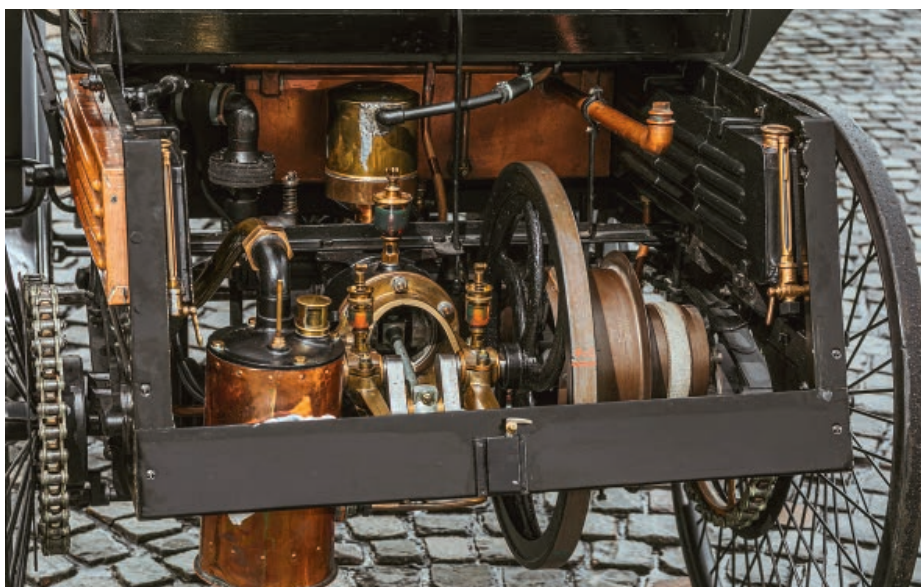


Benz Motor-Velociped mit 1,5-PS-Motor aus dem Jahr 1894. Fahraufnahme auf der Einfahrbahn des Mercedes-Benz Werks Sindelfingen, März 2024.

Das innovative Serienautomobil wird zum Verkaufsschlager. 1894 ist das wegweisende Benz Motor-Velociped mit Leichtbaukonstruktion ein Wendepunkt für die Automobilindustrie. „Dieses Fahrzeug wurde uns buch-

stäblich aus den Händen gerissen. Was wir davon erzeugten, wurde verkauft.“ So erinnert sich Automobilfinder Carl Benz 1909 in einem Interview. Insgesamt entstehen von 1894 bis 1902 im Mannheimer Benz-Werk rund 1.200

Benz Motor-Velociped mit 1,5-PS-Motor aus dem Jahr 1894. Detailaufnahme des Motorraums, März 2024.





Benz Motor-Velociped mit 1,5-PS-Motor aus dem Jahr 1894. Aufnahme vor dem Carl-Benz-Haus in Ladenburg, dem ehemaligen Wohnhaus der Familie Benz, März 2024.



Benz Motor-Velociped.
Anzeige von Benz & Cie., Rheinische Gasmotoren-Fabrik, Mannheim, aus dem Jahr 1894.



Benz Motor-Velociped mit 1,5-PS-Motor aus dem Jahr 1894. Aufnahme vor dem Automuseum Dr. Carl Benz in Ladenburg, der ehemaligen Automobilfabrik von C. Benz Söhne, März 2024



Benz Motor-Velociped mit 1,5-PS-Motor aus dem Jahr 1894. Foto aus dem Mercedes-Benz Classic Center, Fellbach, Oktober 2023.

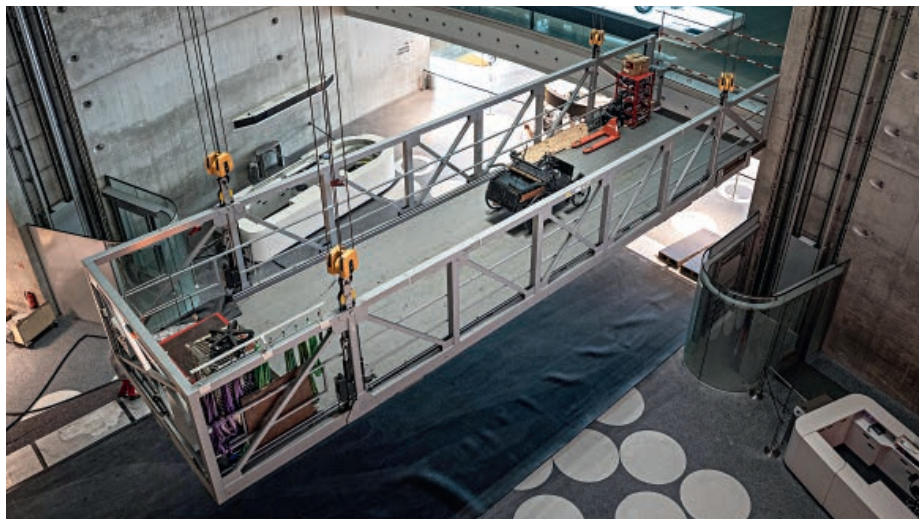
Fahrzeuge dieser Typfamilie kompakter Benz-Automobile. Das kurz „Velo“ genannte Modell ist damit der erste Serienpersonenwagen der Geschichte.

Zur Antriebsleistung des Erfolgsautomobils beschreibt Benz & Cie. 1894: „In diesem Velociped befindet sich eine Maschine von $1\frac{1}{2}$ Pferdestärken.“ Zwei Jahre später heisst es im Katalog zu Höchstgeschwindigkeit und Fahrverhalten: „Das Velociped legt in der Stunde ca. 20 Kilometer zurück und überwindet Steigungen bis zu 10% auf guter Strasse.“ Es kostet „complett in feinsten Ausstattung mit Laternen“ 2.000 Mark.

Das Innovationstempo ist hoch. Ab 1896 bietet Benz stärkere Motorisierungen und zusätzliche Ausstattungsoptionen an. Als Luxusversion des Motor-Velocipeds erscheint der Benz Comfortable mit längerer Karosserie, gegen Aufpreis lieferbarem drittem Gang, aufwendiger Sitzpolsterung, einer gegen die Fahrtrichtung eingebauten Kindersitzbank und einer Anlasskurbel zum leichteren Starten. Als Sonderausstattung sind unter anderem Luftreifen für bessere Fahreigenschaften erhältlich.

Das Fahrzeugkonzept wird als Benz Motor-Velociped bis 1900 und als Benz Comfortable bis 1902 produziert und dabei kontinuierlich weiterentwickelt. Insbesondere steigt die Leistung des liegend eingebauten 1-Liter-Einzyliermotors mit senkrecht stehendem Schwungrad von 1,1 kW (1,5 PS) im ersten Benz Velo von 1894 bis auf 3,3 kW (4,5 PS) im Benz Comfortable von 1902. Allein von 1901 (2,6 kW/3,5 PS) auf 1902 wächst die Leistung um beeindruckende 28,5 Prozent.

Die Typenfamilie ist auch im Export erfolgreich. Das zeigt der dreisprachige Katalog auf Deutsch, Englisch und Französisch aus dem Jahr 1901. In Frankreich wird



Benz Motor-Velociped mit 1,5-PS-Motor aus dem Jahr 1894. Foto der Ausbringung aus dem Mercedes-Benz Museum, Oktober 2023.

Mercedes-Benz Classic Presse-Information



Benz Motor-Velociped mit 1,5-PS-Motor aus dem Jahr 1894. Aufnahme vor der Garage des Carl-Benz-Hauses in Ladenburg, dem ehemaligen Wohnhaus der Familie Benz, März 2024. Das Gebäude ist die erste eigens für ein Automobil gebaute Garage der Welt.

das „Velo“ als „Éclair“ („Blitz“) angeboten. An den britischen Maschinenbauer Arnold vergibt Benz 1895 eine Lizenz, um das Motor-Velociped zu produzieren. Das „Arnold Motor Carriage“ ist eines der ersten britischen Automobile.



Foto aus dem Jahr 1894 von Carl Benz (im dunklen Anzug) mit seinen Kindern auf einem Benz Motor-Velociped. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: U53459)



Emancipation Run von London nach Brighton am 14. November 1896. Links im Bild eine Arnold Motor Carriage, die 1896 aus einer Lizenzfertigung für das Benz Velo im Jahr 1895 entsteht. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: U77666)

Das Clubmagazin des Mercedes-Benz R/C 107 SL-Clubs



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

BELMOT[®]
AGENTUR SVEN FLEISCH



CLASSIC TRADER

Creditreform[®]
STUTTGART

ESCHER
WENGUT

GEOPARD[®] DIGITAL

GINSTR[®]
STUTTGART



HFB

MARCCAIN

STELP[®]
STUTTGART

ROUTATION

29. 11. 2023

70 Jahre erstes ADAC Straßenwacht-Gespann

Historische Nr.1 wurde von ADAC Klassik umfassend restauriert



München. Historisches Jubiläum für den ADAC: Vor 70 Jahren, am 29. November 1953, tritt das erste ADAC Straßenwacht-Gespann der Geschichte seine „Jungfernfahrt“ an. Die NSU 501 OS-T

ADAC

Konsul II war damals das erste Fahrzeug der ADAC Straßenwacht. Vorausgegangen ist im Herbst 1953 der Beschluss zur Schaffung der ADAC Straßenwacht. Nach einer bewegten Geschichte kehrt die Nummer 1 nun zurück nach München und erstrahlt nach aufwändiger Restaurierung in neuem Glanz.

Nachdem das ADAC Präsidium und der Verwaltungsrat vor 70 Jahren die Schaffung der ADAC Straßenwacht beschlossen haben, wird die NSU Konsul im November desselben Jahres beschafft und zum ersten ADAC Straßenwacht-Gespann umgebaut. Die erste Fahrt tritt das Gespann Nummer 1 am 29. November 1953 an. Ausrüstung und Optik des Prototyps entsprechen weitestgehend dem späteren Serienzustand. Bereits im Dezember kann es voll ausgerüstet dem Präsidium des ADAC in München vorgeführt werden. Der Beiwagen des Prototyps hat bereits seine typische Form, ist aber etwas schmaler und über zwei Blattfedern gefedert.

Von Heinz Fröhlich, dem ersten ADAC Straßenwacht Fahrer, wird die NSU im Probebetrieb im Raum München eingesetzt. Zur offiziellen Indienststellung der ADAC Straßenwacht im Mai 1954 ist die Flotte bereits auf knapp 60 Gespanne (NSU Konsul II, BMW R 67/2 und Zündapp KS 601) angewachsen. Die Maschine wird bis Juni 1958 im regulären Dienst der ADAC Straßenwacht eingesetzt. Anfang der 1970er Jahre wird das Motorrad vom ADAC Straßenwachtler „Charly“ Ridzewsky restauriert und anschließend einige Zeit beim ADAC in München ausgestellt. Ab 1974 wird das Gespann dem Deutschen Zweirad Museum in Neckarsulm als Dauerleihgabe zur Verfügung gestellt. Bis das Motorrad 2019 nach München zurückkehrt, ist es 34 Jahre beim ADAC Württemberg e.V.

ADAC Klassik lässt den Prototyp 2022/23 detailgetreu restaurieren und gibt diesem künftig ein zweites Leben: Interessierte können das ADAC Straßenwacht Gespann beim ADAC Stand auf Oldtimer-Messen, wie der Retro Classics in Stuttgart (25. - 28. April 2024), aus der Nähe erleben.

Pressekontakt ADAC e.V.

Oliver Runschke, T +49 89 76 76 69 65,
E-Mail oliver.runschke@adac.de
Kay-Oliver Langendorff, T +49 89 76 76 69 36,
E-Mail kay.langendorff@adac.de
adac.de/klassik

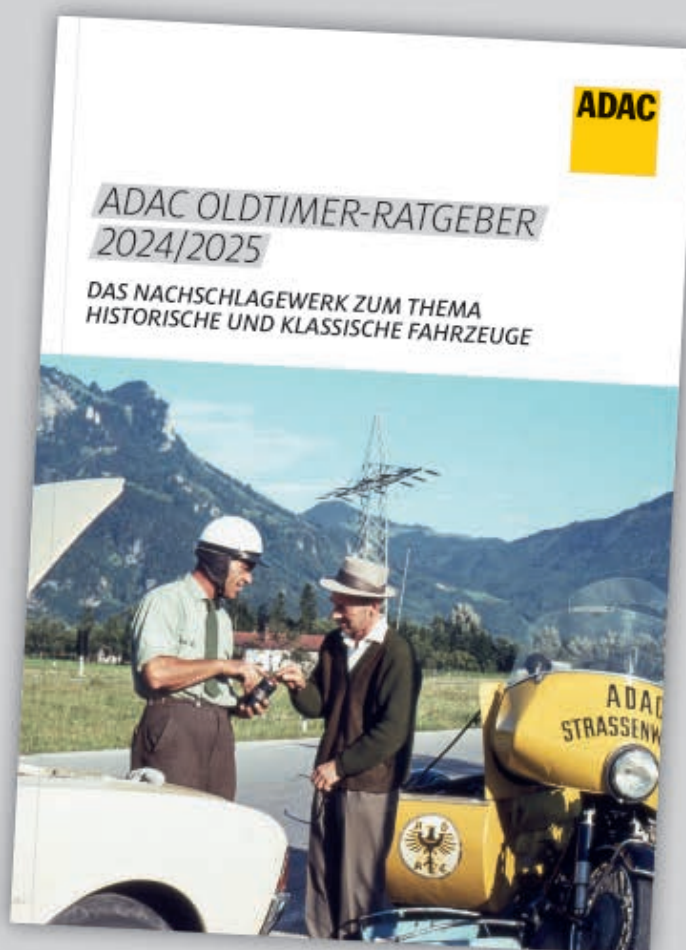


ADAC OLDTIMER-RATGEBER

DAS NACHSCHLAGEWERK ZUM THEMA
HISTORISCHE UND KLASSISCHE FAHRZEUGE

ALLES ÜBER...

- » Pflege und Wartung
- » Zulassungsarten und Steuersätze
- » Begutachtung, Kauf und Verkauf
- » Motoröl und Kraftstoffe
- » Daten, Zahlen, Fakten
- » Interessenvertretung
- » Oldtimer-Weltverband FIVA
- » Oldtimermuseen
- » Uvm.



**ERHÄLTlich IN DEN ADAC GESCHÄFTSSTELLEN
ODER BEI IHREM MARKEN- ODER ORTSCLUB**

Weitere Informationen unter
www.adac.de/klassik



Nebel beim Frühjahrs-Check

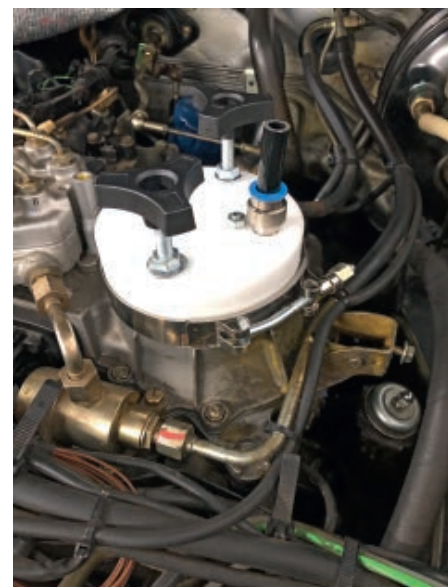
Nicht alle beim RT 50 Köln sind dicht!

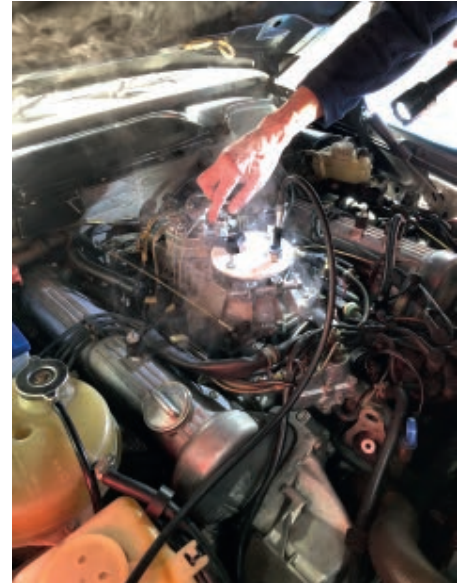
Zum Frühjahrs-Check am Samstag, dem 6. April 2024 hatten sich 35 Mitglieder, davon 13 Partnermitglieder, (40 Personen) mit ihren SL/SLC angemeldet und wurden herzlich von Fred Atallah, KFZ-Gutachter in seiner der Halle in Overath empfangen.



Dieser Termin zum Frühjahrs-Check ist für uns seit vielen Jahren auch gleichzeitig der Start in die neue Saison.

Lars Birnbaum, unser Werkstattmeister, nahm sich die 107er zur Durchsicht auf der Hebebühne vor und notierte mit seinen Mitarbeitern alle in Zukunft anstehenden und teils notwendigen Arbeiten an den Fahrzeugen. Diese Unterlagen bekamen die Besitzer mit auf den Weg, mit dem Hinweis um baldige Erledigung. Es ist erstaunlich, in welchem gutem Zustand die über 35 Jahre alten 107er teilweise sind und heute noch den Besitzern so viel Spaß bereiten. Der Älteste war der knapp 51 Jahre alte 450 SL aus 1973 von unserem Vorstandsmitglied Uli Linde, der immer wieder gerne Gast bei uns ist.





Peter Jansen, unser Technikbeauftragter, hatte eine besondere Aktion vorbereitet. Für die 6- und 8-Zylinder-Motoren hatte er Adapter aus Polyamid für die unterschiedlichen Durchmesser der Lufttrichter (110 mm R6 und 128 mm V8) der Luftmengenmesser (LMM) anfertigen lassen, um mittels seiner Nebelmaschine die Einspritzanlage auf ihre Dichtigkeit hin zu überprüfen. Babyöl wurde in der Maschine eingesetzt, um es auch richtig qualmen zu lassen. Undichtigkeiten/Falschlufte machen sich meist durch Leerlaufschwankungen bemerkbar. Das Kraftstoff-luftgemisch ist dann nicht in den vorgegebenen Grenzen. Was da alles zu sehen war, war erstaunlich. Bei dem 450 SL von U. Linde konnten wir zu unserem Erstaunen, die gefertigten Adapter nicht einsetzen, weil dort der Luft-trichter nur 80 mm Durchmesser hatte. Im Zubehör-Kit





der Nebelmaschine fanden wir einen passenden Adapter, der mittels Blasebalg auf die vorgegebene Größe aufgepumpt werden konnte.

Wir haben 8 Fahrzeuge geprüft. Der austretende Nebel war u. a. an Kurbelgehäuseentlüftung, Einspritzdüsen, Ansaugbrücke, Schelle an der Drosselklappe, Drosselklappenwelle, Schlauchanschlüssen am Kaltstartventil / Leerlaufsteller und Luftführungsgehäuse (unterhalb LMM) sichtbar. Bei allen Beteiligten zeig-

te sich einiges an Erstaunen; natürlich wissen auch alle, dass Gummi nach etlichen Jahrzehnten regelrecht porös und auch steinhart werden kann. Peter hatte zur Erklärung, was da zukünftig auszu-tauschen sei, eine detaillierte Dokumentation aus dem WIS vorbereitet.

Traditionell nehmen die Damen des RT 50 Köln an einem gesonderten Programm mit Helga teil. Dieses Mal ging es in die Schlossstadt Bensberg zum Bergischen Museum für Bergbau, Handwerk und



Gewerbe der besonderen Art. Hier sind mehrere kleine Fachwerkbauwerke originalgetreu wieder aufgebaut und beherbergen alte Handwerke, wie Schmiedekunst, Seilerei, eine alte Schule und einen „Backes“, hier wurde früher das Brot für den Ort gebacken. 3.000 mm unter der Erde ist ein Schaubergwerk der alten Erzgrube aus Bensberg zu besichtigen, wo anschaulich dargestellt wird, wie hart die Arbeit unter Tage war.

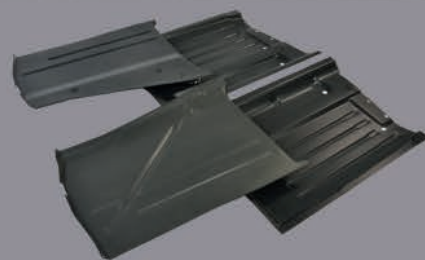
Belohnt wurden beide Gruppen mit einem gemeinsamen Abschlussessen im Lehmbacherhof, wo noch viel über das Erlebte des Tages gesprochen und die nächsten Aktivitäten in Aussicht gestellt wurden.

Rudi Päßgen



ERSATZTEILE FÜR KLASSISCHE MERCEDES BENZ SL

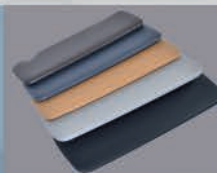
Täglicher Versand!
Grosses Teilesortiment
auf Lager!
Clubrabatt!



z.B. Satz Bodenbleche SL, 4-teilig, bis 1985



z.B. Waschbehälterset W107, 1985-1989,
Teile auch einzeln erhältlich



Großes Sortiment mit vielen Teile-Infos in unserem
Onlineshop

SLS

SLS Im- und Export Handels-GmbH
Jacobsrade 27 | D-22962 Siek
Telefon +49 (0) 40 656 939 0
E-Mail service@sls-hh.de

Der SLS Onlineshop: www.sls-hh-shop.de

SLS IST SEIT ÜBER 30 JAHREN IHR SPEZIALIST FÜR ERSATZTEILE VON KLASSISCHEN MERCEDES-BENZ SL FAHRZEUGEN



Fahrbahnbeleuchtung einst und jetzt

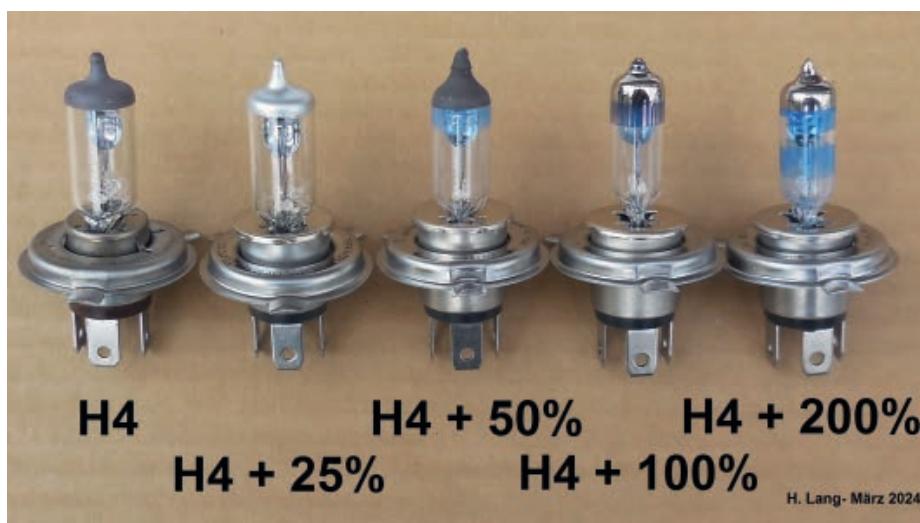
Die 1971 jüngeren Fahrzeuge beleuchteten bei Nacht und Nässe die Fahrbahn mit asymmetrischen Scheinwerfern mit 45/40 Watt Bilux Glühlampen. Zahlreiche ältere Fahrzeuge hatten symmetrische Beleuchtung mit 35 Watt Glühlampen. Neu hinzu kam die weltweit erste mit H4 Bilux Lichtquellen ausgestattete Baureihe R/C 107. Diese 60/55 Watt aufnehmenden H4 leuchteten die Fahrbahn viel weiter und mehrfach heller aus als alle anderen Glühlampen. Viele beschwerten sich nach Begegnungen mit 107ern über die Wirkungslosigkeit ihrer Fahrbahnbeleuchtungen, andere rüsteten nach und montierten Halogen Zusatzscheinwerfer.

Mehr als ein halbes Jahrhundert ist inzwischen vergangen, und wir haben jetzt fast die gleiche Situation wie in den 1970ern, allerdings mit umgekehrten Vorzeichen. Nun fahren wir „ins schwarze Loch“, wenn uns bei Nacht und Nässe die modernen Fahrzeuge begegnen.

Vom Vakuum zum Halogen

Bei den Bilux 45/40 W und den 35 W glüht die Wolframwendel in einer evakuierten Glasbirne. Damit das Wolfram nicht verdampft, sind die zulässigen Glühtemperaturen und damit die Wirkungsgrade sehr begrenzt. Nur ca. 3 bis 4 % der aufgenommenen elektrischen Leistung werden zu Licht umgewandelt, 96 oder 97 % werden nutzlos als Wärme abgestrahlt.

Bei den Halogen-Glühlampen werden die Glasbirnen durch kleine, druckfeste Glaskolben, und das Vakuum durch ein komprimiertes Gasgemisch ersetzt, um die Wolframwendel heißer betreiben zu können. Damit steigert man den Wirkungsgrad deutlich auf ca. 5 und erhöht zusätzlich die aufgenommene Leistung auf 60/55 W. Die H4 ist den 1971 verbreiteten Lichtquellen haushoch überlegen. Bei H4 wird die Bezeichnung „Bilux“ meist weggelassen, da die Zahl 4 eindeutig für 2 Glühwendeln steht.



Vor 17 Jahren H4+25 % im 300 SL des Autors. Mehrfache Steigerung bis H4+200 % in 2022.

Weshalb Proteste?

Wenn das Verkehrsgeschehen sich damals mit sehr bescheidenen Fahrbahnbeleuchtungen zufriedengeben musste, beeinträchtigte ein bei Nacht und Nässe entgegenkommender 107er die Sicht. Bekanntlich passen sich die Augen der geringen Helligkeit durch weites

Öffnen der Pupillen an. Entgegenkommendes helles Licht schließt die Pupillen, sodass die Augen die geringe Rückstreuung von der eigenen Beleuchtung kaum wahrnehmen können. Man fuhr in ein „schwarzes Loch“. Zahlreiche Fahrzeuge wurden nachträglich mit Halogen Zusatzscheinwerfern bestückt.

Die Bilux 45/40 W war „Stand der Technik“ als die Baureihe 107 mit H4 ausgestattet wurde.

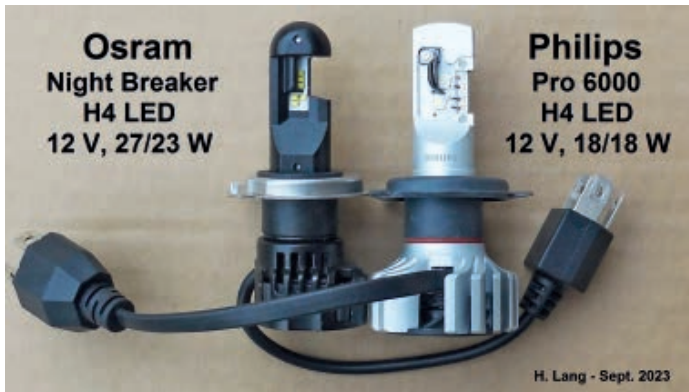


LED Licht mit Straßenzulassung auch für viele 107er.



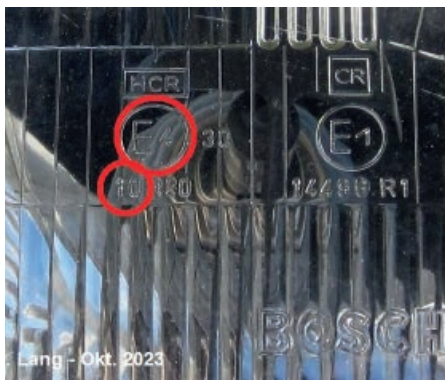
Gelbliches Licht, wie Original, aber ca. 2,5-fache Beleuchtungsstärke.





Ein halbes Jahrhundert später

Die Wissenschaft lernte dazu und die Industrie entwickelte neue Produkte. Das Bessere ist des Guten Feind. Moderne Fahrzeuge sind mit hocheffektiven Lichtquellen in Xenon-, LED- und Lasertechnik ausgestattet. Die Situation ist wie damals, aber mit umgekehrtem Vorzeichen. Die H4 Ausstattung der 107er gehört nun zum Schwächsten im Straßenverkehr. Sollen jetzt wir gegen den Fortschritt protestieren?



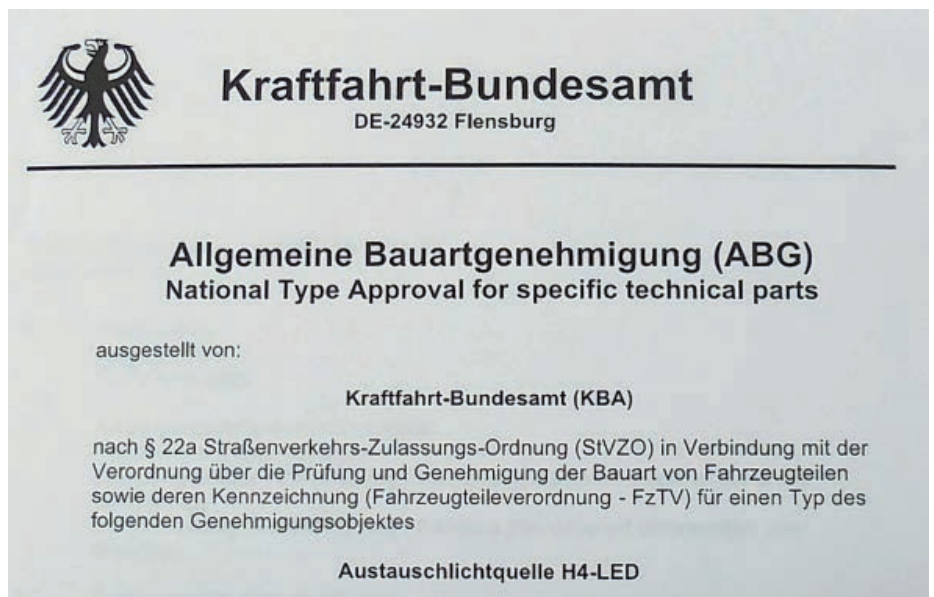
Die Scheinwerfer-Genehmigungs-Nr. E4 9 (linker HS) und E4 10 (rechter)

Die Beleuchtungsmisere überwinden

Warum über eine zeitgemäße Fahrbahnausleuchtung nachdenken, wenn das Schmuckstück ausschließlich bei hellichem Tag genutzt wird? Wer bei jeder Ausfahrt Helligkeitssprünge von gleißendem Sonnenlicht in unbeleuchtete Unterführungen und Straßentunnel vermeiden kann, und auch jeden Verkehrsstau in die Dunkelheit hinein ausschließen kann, ist mit der Spitzentechnik von 1971 noch hinreichend ausgestattet.

Das große Plus

Will man mehr Verkehrssicherheit, legt aber großen Wert auf gelbliches Fahrlicht, kann man auf die sukzessive verbesserten H4+xxx % umsteigen. Sie erhielten kleinere, festere Glaskolben, optimierte Gasgemische unter höherem Druck und deutlich heißer glühende Wolframwendeln. Angeboten werden z. B. H4+200 %, was die dreifache Leuchtstärke suggeriert, sich aber nur auf die gesetzliche Mindestleuchtstärke für H4 bezieht. Folglich ist H4+200 %



Die AGB stets im Fahrzeug mitführen.

ca. 2,5 Mal leuchtstärker als H4. Der für Glühlampen sensationelle Wirkungsgrad von ca. 10 % bedeutet verringerte Haltbarkeit. Bei typischer Clubnutzung dürfte sie für Jahrzehnte reichen, sofern das H4+200 % Abblendlicht nicht als ständiges „Tagfahrlicht“ missbraucht wird.

Passt in allen Baumustern

Die H4+xxx % passt in alle mit H4 Scheinwerfern ausgestattete 107er, auch in die H4 Nachrüstscheinwerfer. Sie stören nicht das ab MoP85 verbaute Lampenkontrollgerät LKG. H4+xxx % haben uneingeschränkte Straßenzulassung und leuchten in gelblicher Farbe wie die H4.

Es geht noch besser

Mit Unterstützung des Clubvorstandes und des Technikbeauftragten des RT 716, Jürgen Borkhart, führten die Goniometer-Messungen des TÜV Rheinland zur Allgemeinen Bauartgenehmigung (ABG) für die 107er durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Seit 6. Juli 2023 ist die Philips Pro 6000 H4-LED für alle 107er mit Scheinwerfer-Genehmigungs-Nr. E4 9 (linker HS) und E4 10 (rechter HS) als „Austauschlichtquelle H4-LED“ genehmigt. Die Nr. E4 9 und E4 10 ist jeweils in den Streuscheiben eingegossen. Die KBA Genehmigungsnummer ist K 2006*4, Korr. 01.

Ende März 2024 stehen in den Kompatibilitätslisten auch die Philips Pro 6000 Boost H4-LED und die Osram Night Breaker H4-LED (1. Gen.) für die Hauptscheinwerfer E4 9 und E4 10.



Vom Halogen zur Halbleitertechnik

Statt mit Strom einen Wolframdraht auf rund 3.000 °C aufzuheizen, schickt man den Strom durch einen Halbleiterkristall. Die Kristall-Diode emittiert ultraviolette Lichtstrahlung in einen Wandler (Konverter), der sichtbares Licht abgibt. Die Art des Wandlers bestimmt die Farbe der Lichtstrahlung. Für Scheinwerfer wird die Farbe „Tageslicht“ bevorzugt, da sie alle Spektralfarben für optimales Sehen des menschlichen Auges bietet. Wollte man eine Metallwendel tageslichtfarben strahlen lassen, müsste sie auf ca. 5.500 °C (ca. 5.800 °K) aufgeheizt werden. Das klappt nicht, da Wolfram und alle Metalle schon bei viel niedrigeren Temperaturen schmelzen oder verdampfen.



4 W Standlichtbirnchen blau für geringere Braunflecken.

Kühl bleiben

Die Philips H4-LEDs brauchen nur 18 W, um die dreifache Leuchtstärke gegenüber H4 zu erzeugen. Schätzt man einen Wirkungsgrad von ca. 50 %, müssen ca. 9 W in einen Kühlkörper geleitet und per Mini-Ventilator an die Luft im Lampentopf abgeführt werden. Verglichen mit dem H4 Abblendlicht, das zusammen mit dem Standlicht mit ca. 55 W heizt, sind es bei H4-LED nur ca. 13 W (9 W LED mit Schaltregler und 4 W Standlicht).

Strombegrenzung

Elektrische Leiter - wie Wolframglühwendeln - haben einen berechenbaren ohmschen Widerstand, und es fließt glatter Gleichstrom. Bei Halbleitern bricht der anfängliche Widerstand schnell ein, und der Strom steigt zerstörend an. Philips und Osram schützen die H4-LEDs mit in die Leuchten integrierten, hochfrequenten Schaltregler.

H4 LED für MoPf85

Nur die ab MoPf85 hergestellten EU-Fahrzeuge erhielten das Lampen-Kontroll-Geräte LKG A107 542 00 32, durch das die Ströme zur Außenbeleuchtung geleitet und selektiv bewertet werden. Wird eine Leuchte eingeschaltet und der Strom fließt nicht in der erwarteten Form und Stromstärke, wird „Lampenausfall“ angezeigt. Die Ströme zu den H4-LEDs betragen nur ca. ein Drittel gegenüber H4. Ferner verursachen die Schaltregler eine hochfrequent wellige Stromform mit großen Störspitzen anstelle eines glatten Gleichstroms. Beides bewirkt das Signal „Lampenausfall“. Alle anderen Außenlampen kontrolliert das LKG weiterhin korrekt.

Entstörung des LKG

Im 300 SL des Autors werden Schaltungen zur Entstörung und Anpassung des LKG erprobt. Entwicklungsziel ist die volle Funktion des LKG für die zugelassenen Philips H4-LED und Philips Boost H4-LED, sowie für die Osram H4-LED der 1. und 2. Generation. In einer der nächsten Ausgaben soll berichtet werden, welche Maßnahmen erforderlich sind, damit sich Elektronik auch in den EU MoPf85 Fahrzeugen die volle Funktionalität des LKG für H4-LEDs herstellen können.

Resümee

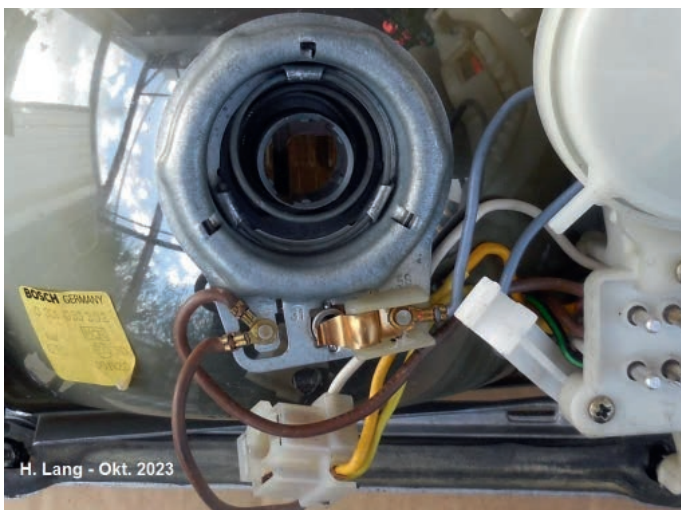
107er für das Privatumuseum und als Kapitalanlagen haben keinen Nachholbedarf an Verkehrssicherheit.

Den Sicherheitsrückstand kann man mit H4+100 % etwas verringern, wobei der originale Eindruck erhalten bleibt.

Originalitätsbewusste, die am Clubgeschehen mit Ausfahrten etc. teilnehmen, sei dringend eine vollkommen unproblematische Leuchtweitenverbesserung mit H4+200 % angeraten. Kaufen, Einbauen und in noch gelber Lichtfarbe den Sicherheitsgewinn genießen.



Den Adapterring in die Aussparung einlegen.



Druckplatte andrücken und rechtsdrehend einrasten.



Lampe in die Nutführung einsetzen und rechtsdrehend einrasten.

gewinn genießen. Aber für Originalitätswettbewerbe die alten H4 zum Verdunkeln aufbewahren.

Sicherheitsbewusste, deren Scheinwerfergläser nicht mit E4 9 und E4 10 gekennzeichnet sind, erzielen legal mit H4+200 % einen enormen Sicherheitsgewinn.

Sicherheitsbewusste, deren Scheinwerfergläser mit E4 9 und E4 10 gekennzeichnet sind, sei der weitreichendste legale



Bei Sealed Beam sind Reflektor, Lampe und Streuscheibe eine Baueinheit.

Sicherheitsgewinn angeraten: Umstieg auf die Philips H4-LED oder Philips H4-LED Boost. Damit erhält man dreifache Leuchtstärke (+ 230 %; + 300 %) im vollen Spektralbereich des Tageslichts zum früheren Erkennen von Fahrbahnmarkierungen und Hindernissen. Die KBA-Genehmigung stets im Fahrzeug mitführen.

Bei den jüngsten EU 107ern (ab MoPf85) sollte man abwägen, ob man den beim Einschalten der H4-LED angezeigten „Lampenausfall“ als Einschaltanzeige des Fahrlichts akzeptieren kann. Wenn nicht, kann man in einer der nächsten Ausgaben erfahren, welcher Änderungsaufwand am LKG zur Vollfunktion erforderlich ist.

Für alle gilt: Die braunen Flecken an den Streuscheiben lassen sich durch gefilterte T4W Standlichtbirnen etwas verringern. Ferner sind nach dem Umstecken der Lichtquellen die Scheinwerfer in Höhe und Seite zu justieren. Bei pneumatischer Leuchtweitenregulierung (EU ab 20.12.1978) diese auf „0“ stellen und den Motor während der Justierung laufen lassen.



Ohne Scheinwerfer-Genehmigungs-Nr. E4 9 und E4 10 ist das eine der besten Lösungen.

Für US-Re-Importe mit H4 und H7 Doppelscheinwerfern auf +200 umrüsten. Nur bei „Sealed Beam“ kennt man keine einfache Umrüstmöglichkeit, da Reflektor, Brenner und Streuscheibe eine untrennbare Einheit bilden.

Ab MoPf85 Ausfallanzeige bei H4 LED

1. Ausfallanzeige als „Einschaltkontrolle“ für das Fahrlicht interpretieren.
2. Entstörung und Leistungsanpassung im LKG. Umfangreiche Beschreibung für Elektroniker demnächst (Autor).
3. Scheinwerfer-Entstörung und LKG-Leistungsanpassung. Beschreibung für Elektroniker demnächst (Autor).
4. Fern- u. Abblendlicht umgehen das LKG. Beschreibung (Typreferent R. Keicher).
5. Re-Importeure, „Böses Lämpchen“: Am LKG X1, Pin 10, Ader (bl/ws) durchgetrennt. Ausfallanzeige ist dann totgelegt, wie bei fast allen 560 SL wegen US-Beleuchtung.

Bis Sept. 1985 kein LKG zur Ausfallanzeige.

Schmankerl

Die fantastisch hellen H4-LEDs benötigen so wenig Energie, haben eine mehrfach längere Lebenserwartung und leuchten in der Tageslichtfarbe, dass sie sich als Tagfahrlicht TFL zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit empfehlen. In manchen Ländern ist TFL, ersatzweise Abblendlicht, vorgeschrieben. Im 300 SL des Autors brennen ab Motorstart das Abblendlicht als TFL, bis entweder der Motor stoppt oder die reguläre Beleuchtung eingeschaltet wird. Selbstverständlich lässt sich das TFL auch ausschalten. Näheres hierzu in einer der nächsten Ausgaben.

Ist es nicht großartig, frei zwischen unterschiedlichen Wegen für mehr Verkehrssicherheit auswählen zu können? Dass wir mit Respekt eine andere Entscheidung ganz selbstverständlich akzeptieren, das wünscht

Ihr / Euer
Helmut Lang
Club Technikreferent

Klassik-Auto-Service

Stefan Böllhoff

Hinnenberg 82

58256 Ennepetal

-Restauration
-Reparaturen
-Elektrik

Tüv-Vorbereitung-
Gebrauchteile-
Car-Hifi-

02333-618214 Telefon
02333-618215 Fax
0170-9959565 Mobil

klassik-auto-service.de

107er-gebrauchteile.de



Schlechte Heiz- oder Klimaleistung kann viele Ursachen haben!

Zwei dieser Fehlerursachen beschreibe ich hier in diesem Bericht, und einer davon kommt sogar mit nahezu 100%iger Wahrscheinlichkeit in jedem betroffenen Fahrzeug vor.

Es gibt in unseren 107er viele verbaute Variationen der Heizung- und Klimavarianten und daher auch sehr viele Fehlermöglichkeiten und alterungsbedingte Ausfälle, hier beschreibe ich jetzt speziell 2 Probleme von Fahrzeugen, die in der Mitte der Instrumententafel ein kleines schwarzes Gitter verbaut haben.

Bei Fahrzeugen, die vor August 81 aufgebaut wurden, sieht man 3 Schlitz in dem Gitter und ab 9/81 sind es 4 Schlitz, das, was darunter nicht sichtbar verbaut ist, ist nicht baugleich, auch nicht kompatibel zueinander, aber

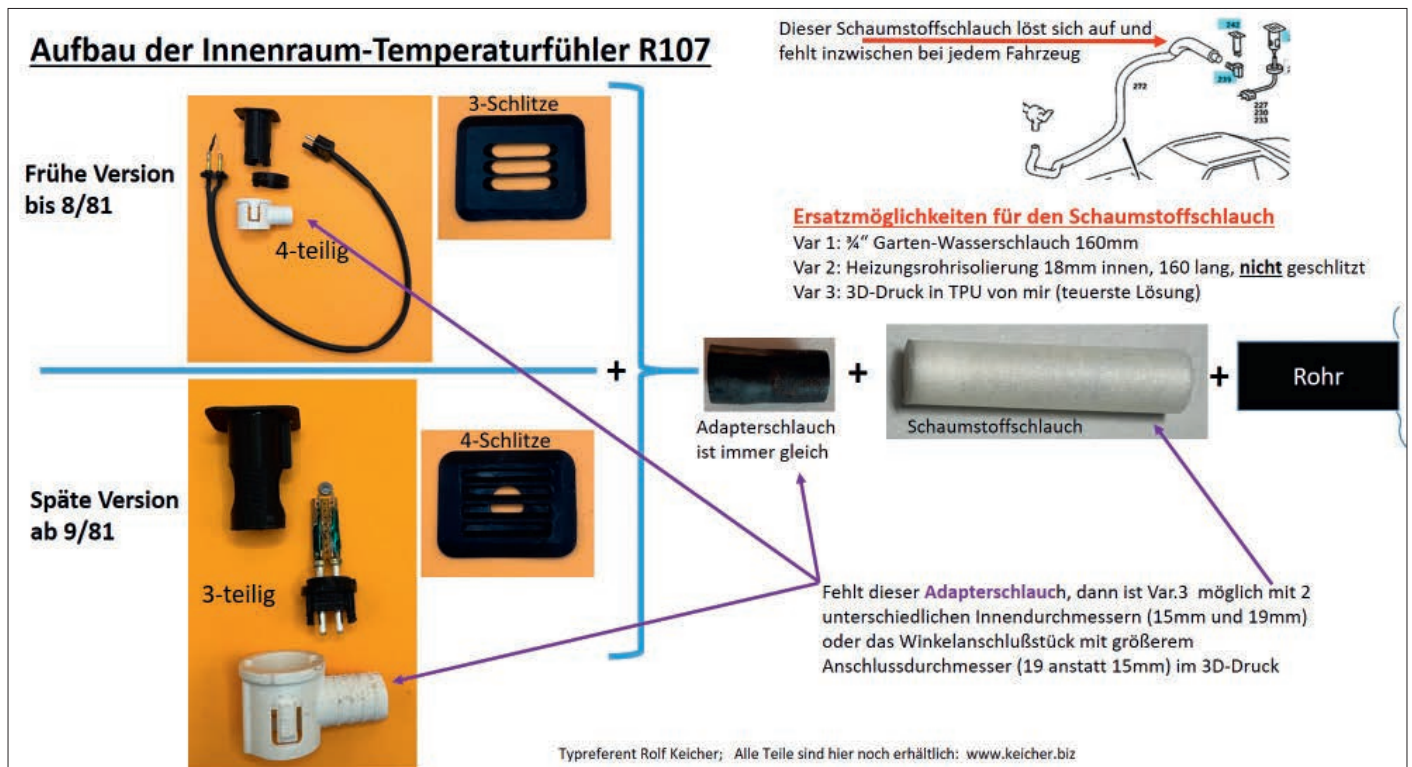
ein 1,7 k-Ω-Heißleiter verbaut, bei der Serie 2 ein 10 k-Ω-Heißleiter; die Fühler bei der Serie 1 gehen eigentlich sehr selten kaputt, weil sie auch geschützt eingeklebt sind; bei der Serie 2 ist der Sensorhalter nur gesteckt und fällt gerne mal heraus. Das Hauptproblem bei der Serie 1 ist eigentlich, dass der Fühler nicht vorhanden ist (kein Witz), insbesondere bei US-Fahrzeugen wurde aufgrund von Rissen in der Instrumententafel oftmals eine Abdeckung, auch Dashboard-Cover genannt, verbaut und alles, was den Verbau gestörte, wurde einfach weggeworfen. Solche Fälle hatte ich jetzt auch schon 9 Mal und konnte den Besitzern durch meine Nachbauten weiterhelfen.

in den Zylinder hineinstecken und am besten auch gleich verkleben; vorsichtig deshalb, es gilt mit dem Kopf des Heißleiters ein winziges Loch genau zu treffen.

Im Bild unten ist das Aufbauschema mit den beiden unterschiedlichen Varianten dargestellt und auch der vielen Einzelteile, die hier verbaut wurden.

Nach dem Winkelstück ist in der Luftführung dann wieder alles baugleich.

Die Luft für den Fühler wird über ein langes Kunststoffrohr angesaugt, dieses Rohr hat zur Entkopplung einen Schaumstoffschlauch, der dann auf das Winkelstück gesteckt ist bzw. sein sollte. Ich habe bisher noch kein Fahr-



funktionell sehr ähnlich.

Unter dem Gitter sitzt einer der beiden verbauten Temperaturfühler in einem Zylinder, durch den die Innenraumluft angesaugt vorbeigeleitet wird und dem Sensor einen Heißleiterwiderstand in seinen Werten entsprechend der Temperatur ändert. Dieser Widerstandswert geht ins Temperaturregergerät und dieses regelt die Temperatur entsprechend der eingestellten gewünschten Einstellung am Wählrad vom Bedienteil.

Ich nenne diese beiden unterschiedlichen Varianten der Einfachheit halber Serie 1 und Serie 2. Bei Serie 1 ist

Das Herausfallen bei Serie 2 ist dahingegen kritisch, weil der Heißleiter nur auf eine kleine Platine aufgelötet ist; die Platine hat eigentlich nur Stabilisierungsgründe, leidet aber unter einem extremen Alterungsprozess, d.h. die Platine wird spröde und bricht plötzlich ab. Bastler bekommen das wieder zusammengelötet oder notfalls gibt es auch hierzu bei mir Nachbauten, bei denen alt mit neu immer zusammenpassen. Solange man den Fühler aber nicht anfasst und er auch nicht herausgefallen ist, passiert da nichts. Ist er mal herausgefallen, dann sollte man ihn sehr, sehr vorsichtig und genau senkrecht wieder

zeug gesehen, in dem dieser Schaumstoffschlauch noch vollständig da war; damit meine ich, er hat sich regelrecht in Luft bzw. in viele kleine Brösel aufgelöst.

Prüfen kann man das, indem man den Einsatz des Handschuhkastens ausbaut und mit einer Lampe den Raum nach links blickend absucht, sieht man Brösel und ein offenes Rohr, dann weiß man Bescheid.

Dieser Schaumstoffschlauch ist Bestandteil des langen Rohrs und den gibt und gab es noch nie einzeln zu kaufen bzw. zu bestellen. Aber es gibt gute und effiziente Reparaturlösungen und preiswerte dazu.

Möglichkeit 1:

Man nehme ein Stück von einem nicht zu steifen 3/4"-Gartenschlauch 160 mm lang und stecke diesen auf die beiden offenen Enden.

Möglichkeit 2:

Man gehe in den Baumarkt und kaufe 1 m von einem Heizungsisolierschlauch mit einem Innendurchmesser von 18 mm, aber ungeschlitzt und schneide dann auch wieder die ca. 160 mm ab und montiere diesen dann durch Aufstecken. Diese Lösung empfehle ich auch, da die Zugänglichkeit zum Stecken nicht gerade sehr bauraumfreundlich ist.

Fehlt dieser Schlauch und/oder der Fühler ist gar aus dem Zylinder herausgefallen, dann saugt das Rohr zwar Luft an, aber eben nicht notwendigerweise die am Fühler vorbei, dies bedeutet der Fühler meldet an das Steuergerät einen Widerstandswert der seiner eigenen Temperatur entspricht und mit der Innenraumtemperatur nicht mehr viel zu tun hat.

Das sind jetzt in diesem Beitrag, die einfacheren Ursachen zu diesem sehr komplexen System der Heizungs- und Klimaanlage unserer 107er. Danach wird es leider sehr kompliziert, da es inzwischen weder Neuteile noch genügend Prüfstände gibt. Die Fehlereingrenzung ist aufwendig, sehr zeitintensiv und es bedarf dann schon eines Spezialisten, der die Materie einigermaßen versteht. Zum Glück lassen sich einmal detektierte Verursacher dann meist reparieren; oft sind es kalte Lötstellen, gealterte Kondensatoren und inzwischen auch defekte Transistoren.

Woher weiß ich das alles? Ganz einfach, bei unserem SL wurden inzwischen aufgrund von Ausfällen/Problemen des Systems fast alle Steuergeräte überarbeitet und repariert.

Hier noch eine mit Sicherheit unvollständige Auflistung der weiteren Komponenten und der mir dazu bekannten Probleme:

• Bedienteil:	kalte Lötstellen, Platinenbruch
• Heizventil Serie 1:	Korrosion und Wassereintritt, Gehäuse platzen
• Mono-/Duoventil Serie 2:	gerissene Membran am Hubmagnet
• Temperaturregler:	kalte Lötstellen, Kondensatoren, Transistoren
• Lüftersteuerung:	bisher unkritisch
• Klimakompressor-SG:	Relais defekt, kalte Lötstellen
• Lüftungsklappen:	defekte Membranen/Dichtungen, undichtiges Unterdrucksystem

Daher wieder meine obligatorische Aufforderung an alle Clubspezialisten, uns/mir zu melden, wer etwas reparieren/nachbauen kann. Diese Kontaktinfos können wir allen zugänglich machen, denn die Alterungsthemen werden deutlich zunehmen und wir benötigen dazu entsprechende Reparaturlösungen.

Viele liebe Grüße aus dem wilden Süden

Rolf Keicher

Typreferent R/C107 und Leitung RT 71



- ✓ Cabriooverdecke
- ✓ Innenhimmel
- ✓ Persenninge
- ✓ Autoteppiche
- ✓ Zubehör



Cabriooverdecke

originale Qualität | perfekte Passform | Montage durch Sattlermeister

Produktion in Deutschland | Über 30 Jahre Erfahrung am Markt | Hauseigene Sattlerei für Cabriooverdecke
Anspruchsvolle Qualität der Materialien | Internationale Stammkunden | Weltweit erster Hersteller mit
computergesteuertem Zuschnitt für Verdecke

EUROTOP GmbH & Co. KG

(vormals HÄRTEL Cabriooverdecke)

Kompetente, qualifizierte und ausführliche Beratung am Telefon
Mo. - Fr. 08:00 Uhr - 17:00 Uhr
Tel. +49 (0) 7022 - 9 32 32 - 0
Fax +49 (0) 7022 - 9 32 33 - 0

WhatsApp +49 (0) 176 / 8 44 41 659

Benzstraße 2
72636 Frickenhausen, Deutschland

www.verdeck.de | www.eurotop.de

info@eurotop.de

instagram.com/eurotop.de_soft_tops

facebook.com/cabriooverdeck

Angebotsanfragen und Bestellungen telefonisch, via E-Mail, WhatsApp oder Fax möglich.



Biokraftstoffe - ein Fortsetzungsroman

Biokraftstoffe sind aus dem europäischen Alltag nicht mehr wegzudenken - und selbst die wenigen (Premium-) Sorten ohne Bioanteile entsprechen nicht mehr früherem, petrochemischem Kraftstoff, sondern weisen Besonderheiten auf, die es zu beachten gilt. An dieser Stelle werden wir den Diesel aussparen, uns auf die Eigenschaften und Auswirkungen der verschiedenen Benzinsorten konzentrieren und dabei Strategien für eine möglichst bekömmliche Betankung älterer, aber auch neuer Fahrzeuge aufzeigen.

Die gesetzliche Verankerung des Bioanteils im Benzin ging mit einer Umstellung des Angebots einher - Normal (91 Oktan) fiel weg, das Super 95 in 2 Varianten stellt jetzt den Standard dar. Und Super 98 (jetzt vorwiegend "Super Plus") ist - erst recht jenseits deutscher Grenzen - im Vergleich zu früher nicht mehr so flächendeckend erhältlich. Die Grundversorgung besteht also aus 3 Sorten:

- Super 95
(95 Oktan, Bioanteil: 5% Ethanol)
- Super E10
(95 Oktan, Bioanteil: 10% Ethanol)
- Super Plus
(98 Oktan, Bioanteil: 5% Ethanol)

Zusätzlich haben die großen Mineralölkonglomerate Premiumsorten (Excellium, VPower, Ultimate, etc) mit 98 bis 102 Oktan im Angebot, deren Zusammensetzung allerdings nicht so transparent gehandhabt wird. Shell gibt für VPower ehrlicherweise 5% Bioethanol an - Praxis und Laboruntersuchungen zeigen, dass bis auf Aral Ultimate alle Premiumsorten diesen Bioethanol-Anteil aufweisen. Die Vermutung liegt nahe, dass es sich dabei um Super 95 mit oktananhebenden Komponenten handelt, und nicht um gesondert raffinierte Kraftstoffe.

Zu den oktananhebenden Komponenten gleich mehr, zunächst schauen wir uns das allgegenwärtige Bioethanol an:

Bioethanol - Eigenschaften und Auswirkungen

Aus Nutzpflanzen und/oder pflanzlichen und tierischen Abfällen gewonnen, gehört Ethanol chemisch zu den Alkoholen und weist somit folgende für den Einsatz in Fahrzeugen zu berücksichtigende Eigenschaften auf:

- stark hygroskopisch, also wasseranziehend (Wasseraufnahmefähigkeit: petrochemisches Benzin 0,05% - Ethanol 100%)
- korrosiv gegenüber Metallen
- aggressiv gegenüber Gummi und Kunststoffen
- höhere Oktanzahl/Klopffestigkeit, jedoch geringere Energiedichte als mineralisches Benzin



Während die korrosive Last vor allem Bauteile aus Metall wie Tank, feste Leitungen, Vergaser und Einspritzanlagen schädigt, sorgt die stark hygroskopische Wirkung und Aggressivität gegenüber Kunststoffen und Gummi für beschleunigte Alterung und Zersetzung von Kraftstoffleitungen und Dichtungen. Zusätzlich setzt bei längeren Standzeiten eine Kettenreaktion, das "Kippen" des Kraftstoffs ein.

Das Ethanol zieht dabei Wasser aus der Luft (Luftfeuchtigkeit) und dem Kondensat. Sobald die Sättigungsgrenze erreicht ist, setzt dieses sich bei Ruhe aufgrund der höheren Dichte am Tankboden ab und entmischt dabei auch die Alkohole aus dem mineralischen Benzin, es kommt zur sogenannten Phasentrennung. Die Bakterien, die im

Wasser und auch im Ethanol vorhanden sind, finden an dieser Phasengrenze ideale Bedingungen vor und vermehren sich explosionsartig. Dabei verstoffwechseln sie das Ethanol zu Essigsäure, zusätzlich wandeln chemische Zerfallsprozesse die Alkohole zu weiteren Säuren. Zur ursprünglichen Korrosivität kommen nun also hochreaktive Säuren hinzu.

Dazu gesellen sich Ausscheidungsprodukte der Bakterien, die schleimige Ablagerungen bilden. Vom ursprünglichen Ethanol bleibt - auch durch Verdunstung - nach längeren Standzeiten fast nichts übrig. Da Ethanol jedoch eine höhere Oktanzahl als mineralisches Benzin aufweist, sind der zugesicherte Oktanwert und die Zündfähigkeit damit auch nicht mehr gewährleistet.

Die Auswirkungen des Bioethanols auf Kraftstoffsystem und Motor lassen sich also wie folgt zusammenfassen:

- Korrosion an Metallteilen wie Tank und Vergaser/Einspritzanlage
- beschleunigte Alterung und Zersetzung von Schläuchen und Dichtungen
- Ablagerungen im gesamten Kraftstoffsystem
- bei längeren Standzeiten stark sinkende Zündfähigkeit und Klopffestigkeit
- höherer Kraftstoffverbrauch als bei rein mineralischem Benzin
- Undichtigkeiten
- schlechter Motorlauf, Leistungsverlust, mechanische Schäden bis hin zu kaputtem Motorschaden

ETBE/MTBE - Eigenschaften und Auswirkungen

ETBE (Ethyl-tertiär-Butylether, vorwiegend eingesetzt) und MTBE (Methyl-tertiär-Butylether, Verwendung stark rückläufig) gehören zur Gruppe der aliphatischen Ether und werden dem Benzin als Antiklopfmittel beigegeben. Inzwischen beträgt ihr Anteil in den Standardsorten mindestens 10%, in Premiumsorten gar bis zu 35% Volumen. Der Grund für die hohe Beimischung ist die Rationalisierung der Kraftstoffproduktion: die Raffinerien liefern nur noch eine oder zwei relativ niedrigoktanige Sorten, die dann durch Beimischung zu den an der Zapfsäule erhält-



lichen Oktanzahlen aufgefächert werden.

Bei beiden Komponenten handelt es sich um hochflüchtige Kohlenwasserstoffe, die eine nochmals höhere Oktanzahl als Ethanol aufweisen, im Gegensatz zu diesem jedoch weder hygroskopisch (jedoch sehr gut in Wasser mischbar), noch aggressiv gegenüber den meisten Kunststoffen und Gummi sowie nicht von der Bakterien-Problematik betroffen sind. Die Nachteile sind eine nochmals geringere Energiedichte, die für Mehrverbrauch sorgt - und vor allem die Flüchtigkeit. Da sie gezielt zum Erreichen höherer Oktanzahlen beigemischt werden, sorgt ihre Verdunstung dafür, dass der Kraftstoff bereits nach 2 Wochen im Tank an Klopffestigkeit verliert. Premiumsorten mit 102 Oktan liegen nach 2-3 Wochen bei etwa 100 Oktan, wird der Kraftstoff noch länger gelagert (z.B. in der Winterpause), dann ist ein Absinken bis auf 95 Oktan möglich.

ETBE/MTBE stellt also vor allem dann ein Problem dar, wenn das Fahrzeug höhere Oktanzahlen (98 und aufwärts) benötigt und nicht regelmäßig im Alltag genutzt wird. Stets frisches Benzin im Tank ist bei Liebhaberfahrzeugen eine logistische Herausforderung und Motorklingeln & -Klopfen hochgradig gefährlich. Zwar besitzen manche Youngtimer bereits eine Klopffregelung, doch auch diese regelt erst, wenn das Phänomen bereits auftritt. Und schlussendlich tritt auch bei Premiumsorten nach längerer Standzeit ein mehr oder minder ausgeprägter Zerfallsprozess der nichtmineralischen Bestandteile auf.

Problempunkt Schmierwirkung

Parallel zur Beimischung von Bio-Anteilen unterlag auch der mineralische Basis-Kraftstoff einem für unsere Fahrzeuge nachteiligen Wandel: durch immer weiter rationalisierte Raffinerie nahm die Schmierwirkung stetig ab und ist heutzutage praktisch nicht mehr vorhanden. Verschärft wird die mangelnde Schmierwirkung durch die hygroskopische Wirkung des Ethanol. Zwar benötigen die meisten Motoren schon lange kein Blei oder Blei-Ersatz mehr, die verschleißmindernde Wirkung einer gewissen Schmierwirkung der mechanischen Bauteile des Kraftstoffsystems und der Ventile ist jedoch unstrittig. Selbst modernste Motoren quittieren das trockene Benzin unserer Tage mit härterem Lauf und erhöhtem Verschleiß an Einspritzanlage und Zylinderkopf/Ventilen - das gilt umso mehr für ältere Modelle, bei denen mehr Mechanik verbaut ist.

Welche Benzinsorte wählen?

Die Antwort mit dem größten gemeinsamen Nenner in der Praxis: Super Plus stellt den ausgewogensten, verträglichsten Kompromiß dar. Mit einem Bioethanol-Anteil von 5% und einem geringeren Anteil an ETBE/MTBE als die Premiumsorten ist der Verlust an Klopffestigkeit über die Zeit nicht so gravierend und über längere Standzeiten lässt es sich mit geeigneten Zusätzen wie Bactofin gut stabilisieren.



Maßnahmen gegen negative Auswirkungen

- regelmäßige Bewegung in kurzen Abständen (Durchmischung im Tank)
- regelmäßiger Wechsel des Kraftstoff-Filter
- bei längeren Standzeiten volltanken, um Tankatmung und Kondensatvolumen zu reduzieren
- bei Standzeiten größere Temperaturunterschiede vermeiden
- zumindest bei längeren Standzeiten, besser jedoch regelmäßig ein Multifunktions-Additiv wie Bactofin begeben
- bei hochverdichteten Motoren nach längeren Pausen dem alten Kraftstoff Oktanbooster begeben
- während der Saison 1-2 Mal einen Kraftstoffsystem-Reiniger zugeben
- regelmäßige Kraftstoffschläuche und -Dichtungen prüfen und frühzeitig erneuern (Brandgefahr!)

Was bewirkt Bactofin?

Wir nehmen beispielhaft den Quasi-Standard unter die Lupe, da er sich seit fast 30 Jahren bewährt und eine unerreichte Bandbreite bietet:

- stabilisiert die Zündfähigkeit über lange Zeiträume
- verhindert die Wasseraufnahme und führt angesammeltes Wasser über die Verbrennung ab
- schützt aktiv vor Korrosion im Kraftstoffsystem
- verhindert Bakterienvermehrung
- neutralisiert Säuren
- reinigt bei regelmäßiger Nutzung das Kraftstoffsystem sanft und kontinuierlich
- schmiert Mechanik und Ventile, erübrigt den Einsatz von Blei-Ersatz bei Motoren ohne gehärtete Ventilsitzringe
- setzt die Oberflächenspannung des Kraftstoffs herab, sorgt für bessere Zerstäubung und optimierte Verbrennung
- verhindert unkontrollierte Zündung und damit Klappen auch bei gefallenem Oktanwert

Aussichten?

Besser wird das Benzin an den Tankstellen wohl nicht mehr. Besserung ist erst mit vielleicht verfügbaren E-Fuels und GTL- (Gas-To-Liquid-) Kraftstoffen zu erwarten. Bis dahin lassen sich mit den oben genannten Maßnahmen und einem wirksamen Additiv wie Bactofin die negativen Auswirkungen immerhin erheblich reduzieren.

Wohl bekommt's!

Walter Wagner
Wagner Spezialschmierstoffe

Bei Fragen zum Thema gibt es kompetente Beratung unter:
09085 - 96 00 90
www.classic-oil.com



„Ein Mercedes 380SL vor dem BGH“

oder Vorsicht beim Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen

Was ist passiert? Der private Verkäufer eines Mercedes 380SL mit Erstzulassung Juli 1981 und einer Laufleistung von rund 150.000 km verkaufte im März 2021 sein Fahrzeug über eine Online-Plattform. Das Fahrzeug bewarb er dabei wie folgt: „Die Klimaanlage funktioniert einwandfrei.“ Weiter hieß es dann in der Verkaufsanzeige aber auch: „Der Verkauf erfolgt unter Ausschluss jeglicher Sachmängelhaftung.“

Diese Vereinbarung wurde dann auch in den schriftlich geschlossenen Kaufvertrag aufgenommen.

Es kam natürlich, wie es kommen musste, die Klimaanlage des Fahrzeuges war defekt. Dieses wurde von dem Käufer im Mai 2021 beanstandet. Der Käufer forderte den Verkäufer auf, die Kosten für die Mangelbeseitigung zu übernehmen. Der Verkäufer weigerte sich.

Nachdem der Käufer die Klimaanlage hatte reparieren lassen – der Klimakompressor war kaputt –, verlangte er von dem Verkäufer Ersatz der Reparaturkosten in Höhe von rund 1.750,00 €.

Der Verkäufer weigerte sich weiter die Kosten zu übernehmen, woraufhin der Käufer Klage erhob. Der Käufer scheiterte mit seiner Klage sowohl vor dem AG Wetzlar in der 1. Instanz als auch dem LG Limburg a.d. Lahn in der 2. Instanz.

Beide Gerichte argumentierten, dem vom Käufer geltend gemachten Schadensersatzanspruch stünde der umfassende Ausschluss der Gewährleistung gegenüber. Dieser Gewährleistungsausschluss würde sich auch auf den Mangel an der Klimaanlage erstrecken.

Das LG Limburg a.d. Lahn als Berufungsgericht setzte sich in seinem Urteil mit einer Entscheidung des BGH aus dem Jahr 2006 (Urteil vom 29.11.2006, Az. VIII ZR 92/06) auseinander. Der BGH hatte im Jahr 2006 geurteilt, dass bei dem Aufeinandertreffen einer Beschaffenheitsvereinbarung (beispielsweise: „Der Motor funktioniert einwandfrei.“) und einem Gewährleistungsausschluss (beispielsweise: „Gekauft wie besehen unter Ausschluss der Gewährleistung.“) der Gewährleistungsausschluss nicht bei Fehlen der vereinbarten Beschaffenheit gilt.

Von dem Berufungsgericht wurde – durchaus nachvollziehbar – argumentiert, bei einem rund 40 Jahre alten Fahrzeug sei auch dann, wenn es sich um ein hochwertiges und sehr gepflegtes Fahrzeug handelt, immer damit zu rechnen, dass einzelne Teile des Fahrzeuges schon alleine aufgrund der gebrauchsunabhängigen Alterung der Bauteile defekt sein können. Es sei stets mit dem Auftreten von Instandsetzungsbedarf zu rechnen.

Der Käufer habe nach Auffassung des Berufungsgerichtes in Anbetracht des Gewährleistungsausschlusses nicht damit rechnen können und dürfen, dass die Klimaanlage „einwandfrei funktioniert“. Zu berücksichtigen sei auch, dass die technische Lebensdauer der Klimaanlage weit überschritten sei.

Da das Landgericht a.d. Lahn mit seiner Entscheidung, den Gewährleistungsausschluss auch auf die Klimaanlage zu erstrecken, von der Rechtsprechung des BGH aus dem Jahre 2006 abgewichen ist, musste das Landgericht die Revision zum BGH zulassen. Weicht ein Berufungsgericht von der Rechtsprechung des BGH ab, muss es die Revision zulassen.

Der BGH selbst ist nunmehr in seinem Urteil vom 10.04.2024 (Az. VIII ZR 161/23) zu einer anderen Auffassung gelangt. Er hat entschieden, dass sich der Verkäufer nicht auf den Gewährleistungsausschluss berufen kann. Der BGH hat – wohl richtigerweise – argumentiert, dass ein Vorrang des Gewährleistungsausschlusses vor der Beschaffenheitsvereinbarung dazu führen würde, dass die Beschaffenheitsvereinbarung

außer in den Fällen eines arglistigen Handelns des Verkäufers ohne jeglichen Wert wäre.

Unserer Auffassung nach ist es nach Auffassung des BGH auch, dass sich die Beschaffenheitsvereinbarung auf ein Verschleißteil des Fahrzeuges bezogen hat. Somit hat der BGH der Beschaffenheitsvereinbarung den Vorrang vor einem Gewährleistungsausschluss eingeräumt.

Was bedeutet die Entscheidung des BGH für die Praxis:

Beim Verkauf von gebrauchten Fahrzeugen und insbesondere auch beim Verkauf von Oldtimern, sollte immer darauf geachtet werden, das Fahrzeug nicht zu „euphorisch“ zu bewerben.

Mit der Aussage, dass einzelne Bauteile des Fahrzeuges „einwandfrei funktionieren“ oder „in Ordnung“ sind, sollte sehr vorsichtig umgegangen werden. Wie die Entscheidung des BGH exemplarisch zeigt, besteht ansonsten die Gefahr, dass der Verkäufer trotz eines vereinbarten Gewährleistungsausschlusses für Mängel des Fahrzeuges haftet.

Besser ist es, lediglich aufzuführen, wie das Fahrzeug ausgestattet ist und nichts über die Funktionsfähigkeit der Ausstattung zu sagen. Wichtig ist, dass dann, wenn positiv bekannt ist, dass einzelne Bauteile des Fahrzeuges, beispielsweise die Klimaanlage, nicht funktionieren, dieses in der Anzeige und auch in dem Kaufvertrag ausdrücklich aufgeführt wird („Klimaanlage defekt“). Geschieht dieses nicht, setzt sich der Verkäufer dem Vorwurf eines arglistigen Verhaltens aus und haftet eventuell doch für Mängel des Fahrzeuges. Bei einem arglistigen Verschweigen eines Mangels ist ein Gewährleistungsausschluss unwirksam.

Exkurs: Der jetzt vom BGH entschiedene Sachverhalt betraf den Verkauf eines Fahrzeuges durch einen privaten Verkäufer. Hätte ein Unternehmer das gebrauchte Fahrzeug verkauft, hätte die Haftung für Mängel des Fahrzeuges von vornherein nicht ausgeschlossen werden können.

Dr. Thorsten Olav Lau
Vorstand Recht / Leiter RT44 Dortmund



Das grüne Zündleitung-Steuerkabel ist zerbrösel.

In meinem MOPF ist dieses Kabel gar nicht verbaut, aber ich wurde trotzdem gebeten, mir die defekten Teile mal anzuschauen, ob es da ggf. eine Reparaturmöglichkeit gäbe. Teilweise gibt es solche Kabel mal auf dem Markt, diese sind sehr selten und vor allem auch sehr teuer; gebrauchte sind teilweise bereits beschädigt.

Das Kabel hat die Teilenummer A0001596118 und die zugehörige Bosch-Nr. 1 234 431 335-000

Verbaut sind diese Kabel in den älteren 8-Zylindermotoren M 116 und M 117.

Interessant ist, dass die Stecker (leider) vollständig vergossen sind und somit nicht so ganz einfach ausgetauscht werden können; das Kabel selbst ist keine übliche Lagerware, es handelt sich um ein 2-adriges geschirmtes Kabel, das findet man kaum mal, zumindest nicht im benötigten Durchmesser.

An Schadensbildern sind mir gleich 3 Defekte begegnet:

- Der runde schwarze Stecker ist eingegrissen

- Der Steckkontakt, der in die Zündspule hineingeht, ist komplett zerbrösel; auf dem Bild die Überreste und die reparierte Version.
- Der Halter für den Anschraubwinkel hat sich aufgelöst; das war bei allen Kabeln so, die ich erhalten habe; teilweise war da gar nichts mehr vorhanden.

Nach einigem Tüfteln und Probieren ist es mir dann gelungen, für alle 3 Schadensbilder je eine Lösung im 3D-Druck zu finden. Zum Glück hatte ein Kollege noch ein neues Kabel in der Schublade, das ich heranziehen konnte, um die Maße und

Formen abzunehmen und mir die Reparaturvarianten zu überlegen.

Zu 1: Die Kappe des abgewinkelten Steckers habe ich als Klebelösung 2-teilig konzipiert. Im Bild sieht man das Original und die reparierte Version.



Zu 3: Die Halterung, die den Stecker mittels Blechlasche am Zünd-Verteiler befestigt, geht eigentlich bei allen kaputt, auch diese ist 2-teilig konzipiert und wird anschließend, nachdem man das Kabel mühsam durch gefummelt hat, vollständig verklebt. Auf dem Bild eine Variante mit dem neuen Kabel und einer neuen Halterung.



Inzwischen habe ich damit schon 3 Kabel mit unterschiedlichem Schadensbild instand setzen können.

Mein Wunsch wäre es, solche Teile komplett neu aufzubauen; leider finde ich diesen runden Steckkontakt absolut nirgends, auch diese Spezialkabel sind nicht aufzutreiben. Nicht mal in China bin ich fündig geworden, es ist ein Koax-Stecker der wie schon beschrieben komplett vergossen wird. Dieser ist an vielen Komponenten in den 107er verbaut, wie z.B. ABS-Sensorkabel, Zündsteuergeräte-kabel, Kurbelwellensensoren ... Ich weiß, es gibt diese Stecker, nur wo, bin ich bisher nicht drauf gestoßen.

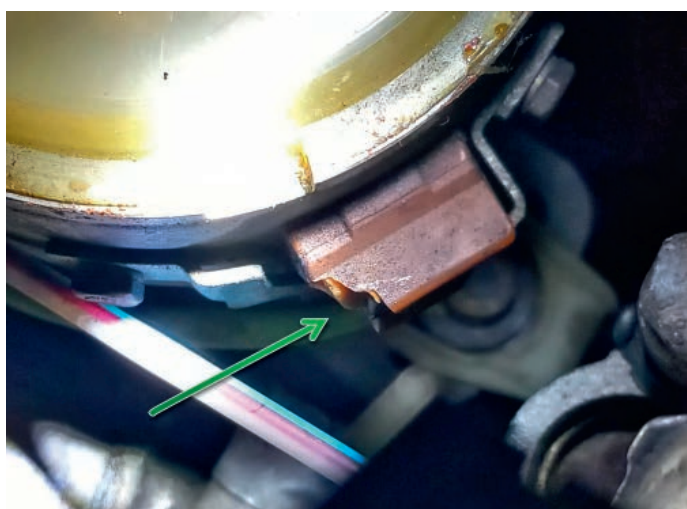
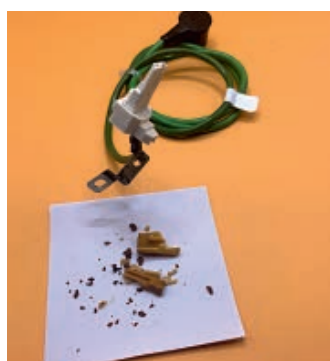


Fazit und Appell:

Wer also solche oder ähnliche defekte Teile hat, bitte "nie nie nie" wegwerfen, vielleicht kann man wenigstens noch Teile davon wiederaufbereiten und weiterverwenden. Das gilt insbesondere auch für Relais und Steuergeräte. Gebt die Teile einem unserer Elektronik-Technikspezialisten oder schickt sie mir zu, Hauptsache sie gehen nicht verloren. Diese Baugruppen werden jetzt immer seltener und eine Aufbereitung wird immer notwendiger, um unsere historischen Fahrzeuge auch weiter bewegen zu können.

Viele liebe Grüße

Rolf Keicher
Typreferent R/C107
und Leiter des RT 71





Restaurierungserfahrungen an meinem 280 SL

Teil 2: Arbeiten an der Hinterachse, Auspuffanlage und Kardanwelle ...

Im Winter 2022/2023 ist die Zeit für den 2. Restaurierungsabschnitt gekommen. Mein Plan ist die Überholung der Hinterachse mit Achslagern samt Stabilisator. Um die Achse ausbauen zu können, müssen natürlich diverse Anbauteile demontiert werden.

Zuerst habe ich die Auspuffanlage ausgebaut, Bremsseile der Feststellbremse und Bremsschläuche müssen auch weichen. Jetzt folgt die Kardanwelle, die, wie sich herausstellte, komplett überholt werden musste. Beide Hardyscheiben waren reif für den Schrott, leider waren das Kreuzgelenk und die Gummimanschette am Verschiebeteil der zweiteiligen Kardanwelle ebenfalls reif für den Austausch. Die Überholung der Kardanwelle habe ich einem Spezialisten überlassen. Die Fa. Welte Kardanservice in Essen schien mir für diese Arbeiten der richtige Partner. Hier wurde das Kreuzgelenk, beide Führungsbuchsen, das Mittellager und die Gummimanschette erneuert, die Welle ausgewuchtet und abschließend lackiert.

Jetzt, da die Kardanwelle und die Auspuffanlage ausgebaut waren, entdeckte ich noch weitere Schäden. Sämtliche Gummibuchsen des Schaltgestänges waren defekt oder gar nicht mehr vorhanden und nach Demontage des Getriebehalterblechs konnte ich auch das Getriebelager leicht erneuern. Außerdem schien es mir sinnvoll, jetzt auch die Auspuffkrümmer zu demontieren, da die Optik durch die Jahre schon gelitten hatte und ich diese gerne



Defekte Hardyscheibe

wieder in Silbergrau erstrahlen lassen wollte. Irgendwie wurde es immer mehr, aber da ich den Anlasser jetzt gut erreichen konnte, habe ich ihn demontiert, zerlegt, ge-



Schaltgestänge, Gummibuchsen nicht mehr existent



Schaltgestänge überholt

Ausgebaute Hinterachse

Vorbereitung zum Ausbau der Hinterachse



Restaurierungsstory 280 SL



Einbau neuer Hinterachslager



Hinterachse bereit zum Einbau

reinigt und mit neuen Lagern und Anlasserritzel für die nächsten Jahre fit gemacht.

Hinterachse, Stabilisator, Bremsankerbleche und Halter waren kaum von Korrosion befallen, sodass hier Sandstrahlen nach meiner Einschätzung nicht erforderlich war. Also entschied ich mich,

Anlasserüberholung



Wir sind Mercedes-Benz ClassicPartner.

- Verkauf von Young- und Oldtimern
- Kaufberatung
- Wartung, Reparatur und Restauration von Young- und Oldtimern mit Mercedes-Benz Original-Teilen
- Karosserie- und Lackierarbeiten
- Hol- und Bringservice (auf Wunsch in geschlossenem Anhänger)
- HU-Abnahme und H-Kennzeichen nach §23 StVO
- Classic-DATA Gutachten
- Vermietung von Einstellplätzen in Tiefgarage mit intelligentem 24/7-Zugang
- Kurz-Check vor Ihrer Ausfahrt
- Individuelle Service- und Dienstleistungspakete für Einsteller auf Anfrage

Mercedes-Benz



HEUSEL *Classic*

Ihr Mercedes-Benz ClassicPartner in Metzingen.

Auto Heusel GmbH & Co. KG

Gutenbergstr. 23/1 · 72555 Metzingen · Tel. 07123 / 96 72-0 · Fax 07123 / 96 72-130

www.heusel-classic.de · info@auto-heusel.de



Hinterachse eingebaut

alle Teile Eisstrahlen zu lassen. Im nächsten Schritt wurde alles neu lackiert und für den Einbau vorbereitet. Für die Auspuffkrümmer habe ich einen speziellen

Hochtemperaturlack gefunden, der mich auch nach einigen tausend Kilometern noch immer überzeugt.

Dem Einbau der überholten Hinterach-

se folgten neue Bremsättel und Bremsschläuche, eine komplett überarbeitete Feststellbremse und natürlich die überholte Kardanwelle. Jetzt, da alles wie neu aussah, passte die alte Auspuffanlage, die vielleicht noch 2 Jahre gehalten hätte, nicht mehr ins Bild. Also suchte ich nach entsprechendem Ersatz. Nach langen Recherchen fand ich Kontakt zu Fa. Subkowiak in Dortmund, die diverse Edelstahl-

Auspuff eingebaut



auspuffanlagen für Mercedes-Fahrzeuge herstellt und vertreibt. Herr Subkowiak, ein Unternehmer alter Schule, lud mich zu einem Besuch bei sich Zuhause ein. Sofort waren wir auf einer Wellenlänge und Herr Subkowiak zeigte mir nicht nur seinen Betrieb, sondern auch seine eigene Oldtimersammlung. Somit war mir die Entscheidung gefallen und ich kaufte dort eine komplette Edelstahlauspuffanlage für meinen SL.

Die anschließende Montage der Auspuffanlage in meiner Garage war der Abschluss meiner Winterarbeit 2022/2023 und der 280 SL war jetzt wieder ein Stück besser geworden. Sicher könnt ihr euch denken, was im Winter 2023/2024 folgen wird. Hier, das kann ich schon mal verraten, waren die Kontakte über den Club überaus hilfreich.

Michael Trojan

Ausblick:

In der nächsten Ausgabe folgt:
Teil 3: Arbeiten an der Vorderachse

Begutachtung der Arbeiten beim Techniktag Mercedes Weinhold in Fritzlar





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



Blüten der Leidenschaft!

Blick über den Tellerrand:

Vollrestauration eines W136 Mercedes 170S A-Cabrios, Baujahr 1951.

Teil 26: Türteilemontage

Eine 1,10 m breite und 40 kg schwere Seitentür eines über 70 Jahre alten Cabrios lässt nicht nur eine üppige Masse anmuten, sondern wartet auch mit einem gehörigen Maß an handwerklichen Fertigkeiten auf.

Das Zurechtschneiden, Anpassen und Einschweißen der vielen selbst angefertigten Reparaturblechen hatten mich schon wirklich gefordert. Das untere Drittel der Blechhaut, sowie der gesamte Bereich unter den mächtigen Zierleisten musste ich großflächig ersetzen, also ausschneiden und über die gesamte Türbreite stumpf einschweißen. Dabei wartete ständig die Gefahr des Verzugs beim Einschweißen. Das ist nichts für Anfänger.

Der aus massivem Eschenholz gefertigte Holzrahmen wird vereinfacht erklärt mit dem Türfalz gehalten. Noch einmal wird die Rohrtür mit seinen mächtigen Scharnieren und dem Türschloss zur Probe montiert, um das einwandfreie Spaltmaß nochmals haargenau überprüfen zu können (Bild 1).

Das erste Einbauteil ist der Hebemechanismus für die Seitenscheibe mit ihrem massiven Chromrahmen. Die ursprünglichen Hebeschienen hatten sich fast vollständig aufgelöst, weil Regen-, Schlag- und Waschwasserreste zwangsweise den Scheiben nach unten entlang dort zunächst einmal enden. Kommt noch mehr Wasser, tropft dieses Wasser auf den unteren Holzrahmen. Das ist konstruktionsbedingt leider so hinzu-



Feuerverzinkte Hebeschienen grundiert und lackiert



Großdimensionierte Ablauflöcher

nehmen, sodass die eigentliche Ursache nicht total auszuräumen war. Das Cabrio wurde 1949 bis 1951 hauptsächlich für den Export in die USA als kleines luxuriöses Freizeitfahrzeug produziert, wo es als Zweit- oder Drittfahrzeug hauptsächlich nur bei schönem Wetter gefahren wurde. Undichtigkeiten wurden hingenommen und eine Verschrottung nach wenigen Jahren war bei den Amis auch kein Problem. Hier in Europa ist die Wetterlage und der Gebrauchswert nach einer aufwendigen Restauration nun eine ganz andere. Grundsätzlich ist das A-Cabrio als Allwetterfahrzeug ungeeignet. Hauptschwachpunkte bilden eindeutig die Seitentüren, insbesondere die Abdichtung der Seitenscheiben. Deshalb machte ich mir Gedanken, eindringendes Wasser unbedingt zu



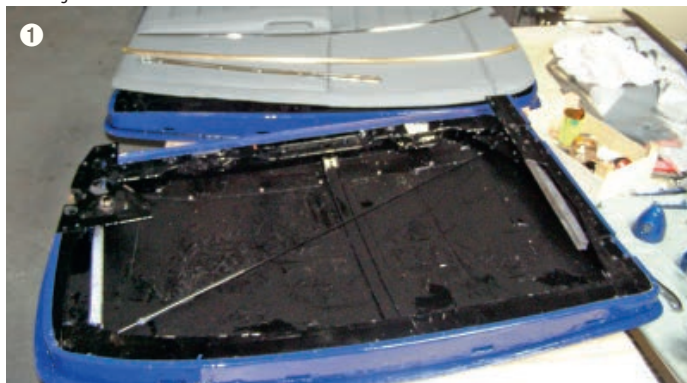
Dauerelastische Abdichtung zwischen Karosserieholz und Blechhaut

minimieren und unschädlich zu machen.

Die erste Maßnahme kurierte ich damit, dass ich die Hebeschienen Feuerverzinken ließ. Wegen der Optik grundierte und lackierte ich sie zusätzlich (Bild 2). Die zweite Maßnahme waren meine großen, jetzt länglichen Ablauflöcher (Bild 3) im unteren Holzrahmen. Ursprünglich waren das nämlich nur ca. 12 mm große gebohrte Ablauflöcher, die sich in kürzester Zeit durch Schmutz, Blätterreste, Flusen o.Ä. zusetzten. Folglich blieb das Wasser auf dem Holzrahmen stehen, lief dann noch hinter das Holz, also quasi zur ungeschützten Blechhaut. Die Logik daraus: durch die schlecht abtrocknende Staunäs-

se faulte der Holzrahmen, die Blechhaut rostete von innen nach außen weg. Weitere Dinge begünstigten den Zerfall bereits nach zwei bis drei Ganzjahresbetriebsjahren des Neufahrzeugs. Das Blech hatte nur einen Farbanstrich ohne Grundierung, das Holz hatte keinen imprägnierten Schutzanstrich und war überhaupt nicht zur Blechhaut abgedichtet. Man hatte Ende der 40er-Jahre/ Anfang der 50er-Jahre schlichtweg keine derartigen chemischen Mittel zur Verfügung. Heute aber steht einem alles zur Verfügung – was ich auch nutzte: Hocheindringende atmungsaktive Holzlasuren mit Imprägnierwirkung, zinkchromathaltige Grundierung und

Die fertig lackierte Rohrtür





eine dauerelastische und vibrationsfeste Abdichtung mit Karosseriedichtmasse, z. B. Sicaflex (Bild 4).

Um das Eindringen von Schlagwasser weiter zu minimieren, habe ich die äußere Oberkante der Tür mit einem weichen Winkelgummi modifiziert. Mit einem von

Schlag- und Waschwasser, sowie Staub und Schmutz aus dem Türinnern. Diese zusätzliche Abdichtung wäre jederzeit problemlos rückrüstbar.

Weil ein 100%iges Eindringen von Schlagwasser konstruktionsbedingt nicht vermieden werden kann, bleibt



Winkelgummi mit Edelstahlstreifen befestigt



Befestigung von außen nicht sichtbar

außen unsichtbaren Edelstahlblechstreifen befestigte ich diesen Winkelgummi (Bild 5+6). Er legt sich bei hochgedrehter Seitenscheibe über den originalen Dichtgummi der Hebeschiene (Bild 7). So ist der Spalt nahezu dicht und hält seitliches

Bei hochgedrehter Seitenscheibe ist die obere Kante schlagwasserfest



Dichtfolie zum Schutz der Türpappe montiert



Scheibenrahmen exakt ausgerichtet

Innere Scheibenpresser



Gefederte äußere Scheibenpresser

ein gewisser Anteil als Staunässe im Türinneren stehen. Um die Türverkleidung, also die Türpappe mit Lederbezug, vor verdunstender Feuchtigkeit zu schützen, montierte ich noch eine UV-beständige und glasfaserverstärkte Dichtfolie, bzw. eine Dachfolie vom Dachdeckerbedarf, quasi zwischen die Türverkleidung (Bild 8). So bleibt die Türpappe formstabil und die Lederverkleidung bleibt immer schön, glatt und ansehnlich.

Ich weiß, dass nun daraus eine nicht originale Restauration resultiert. Aber ich möchte das Auto nutzen, auch im Regen, wenn es dann mal sein muss, ohne nach ein paar Jahren den Zerfall dann beobachten zu müssen.

Bevor der Hebemechanismus endgültig montiert wurde, setzte ich die Seitenscheiben ein, um genau den richtigen Winkel zum Windschutzscheibenrahmen einstellen zu können (Bild 9). Weitere Ein-

stellungen folgten zum Verdeckgestell, bzw. zu deren Abdichtgummis, die auch nochmals entsprechend korrigiert und angepasst werden mussten. Alles beeinflusst sich gegenseitig. Das forderte immens viel Geduld. Zur exakten Führung der Seitenscheiben sorgen je zwei innere sogenannte Scheibenpresser (Bild 10), die die Scheibe zum äußeren gefederten Scheibenpresser (Bild 11) drücken. Die Originalen waren völlig verrostet und ich musste diese aus Blech nachfertigen. Nach exakter Anpassung ließ ich sie feuerverzinken, lackierte sie und schlug wie im Originalen die Karosserienummer 229 ein.

Nun legte ich den Türgummi zunächst provisorisch ein, um ihn dann im zweiten Gang mit den Türverkleidungsblechen endgültig in Position zu halten. Diese Bleche bestehen aus verchromtem Messingblech. Alle diese neu verchromten Mes-





Jedes originale Verkleidungsblech trägt die Nr. 229/51



A-Säulenholz um ein paar Millimeter weggenommen



Neumontage der A-Säulenverkleidung

singbleche sind noch original und tragen auch die ursprüngliche Karosserienummer (Bild 12). Nach der Probemontage der Fahrertür streifte das vordere Chromblech die A-Säule und klemmte. Das Maß der Tür konnte ich nicht mehr ändern. Ich musste einstweilen das A-Säulenholz um ein paar Millimeter wegnehmen, also passend bearbeiten und feinschleifen (Bild 13), anschließend wieder beilackieren und die innere A-Säulenverkleidung wieder anmontieren (Bild 14).

Bis beide Türen einwandfrei ins Schloss fielen und 100%ig korrekt im Spaltmaß saßen, vergingen etliche Arbeitstage. Alle Arbeitsschritte machte ich immer parallel, wechselweise zur anderen Tür. Die Türverkleidung hatte ich immer mal

wieder provisorisch montiert. Die obere Abschlussleiste aus Holz hält die Türverkleidung oben. Diese Winkleiste kann nicht bis zur Scheibe montiert werden, sondern nur bis maximal zum Chromrahmen der Scheibe, der natürlich dicker ist als das Scheibenglas selbst. Ein Luftspalt von mehreren Millimetern war also konstruktionsbedingt immer offen. Das sieht nicht nur unschön und unvollkommen aus, sondern lässt auch Staub und sonstigen Schmutz ins Türinnere. Deshalb montierte ich auch hier eine zusätzliche weiche Dichtlippe, die ich mit einem Edelstahlstreifen befestigte (Bild 15).

Dieser filigrane Sichtschutz ließe sich natürlich ebenfalls jederzeit wieder entfernen.



Eigenanfertigung aus ED anstatt der leicht zerbrechlichen Scharniere aus sprödem Aluguss



Ausnahmsweise mal Spaxschrauben aus der Neuzeit

Von außen nicht sichtbare Befestigung des oberen Zierholzes



Zusätzliche innere Scheibenabdichtung montiert





Mittige Befestigung der Türverkleidung



Leder darüber, Befestigung unsichtbar

Noch ein weiteres Verbesserungsthema boten die Türzuziehgriffe. So schön und fein sie auch ausschauen, aber für die 40 kg schwere Tür sind sie nicht auf Dauer zu gebrauchen. Es hapert am zu spröden

diese nicht originalen Dinge wieder leicht entfernen kann. Auch wenn ich mich wiederhole, ich lege Wert auf den praktischen Gebrauch und möchte jetzt auch einen Erlebnisspaß mit dem Fahrzeug haben. Es

Noch ein kleines Geheimnis bezüglich der Türverkleidung. Fast alle Verkleidungen sind mittig nicht befestigt. Dadurch wölben sich diese mit der Zeit nach innen, streifen am Sitzgestell an und halten auch die Armlehne nicht in Position. Deshalb bekommt die Türverkleidung zwei wichtige Befestigungsschrauben unterhalb von der Armlehne. Die Schrauben drehen in die untere Befestigungslasche



Auch Kleinteilemontagen erfordern oft geduldige Pusselarbeiten



Türhalter aus 4-fach geschichtetem Lederband

Alumaterial der originalen Anschraub-scharnieren. Diese sind aus Aluguss gefertigt und brechen deshalb einfach ab, wenn man die Tür mal etwas härter anfasst. Auch ohnehin, dass diese nachgefertigten Aluscharniere ein kleines Vermögen kosten, baute ich mir welche aus hochstabilem Edelstahl nach. Die zerbrechen in 500 Jahren nicht, Bild 16). Zudem schraube ich diese nun mit Spaxschrauben aus der Neuzeit an. Diese halten ein Vielfaches normaler Holzschrauben (Bild 17). An die so montierten Türzuziehgriffen kann man ohne Wenn und Aber die schwere Tür mit Kraft zuziehen, auch wenn das Fahrzeug mal abschüssig schräg dasteht. Diese kleinen, aber für mich wichtigen Modifikationen sind ja optisch überhaupt nicht sichtbar.

Diese und etliche weitere Modifikationen habe ich ja in einem 250-seitigen Buch in Bild und Text ausgiebig dokumentiert und auch beschrieben, wie man

ist kein Museumsausstellungsstück.

Die endgültige Montage der oberen Abschlussleiste stellte ebenfalls eine handwerkliche Herausforderung dar. An bisher allen von mir gesichteten restaurierten A-Cabrios fielen mir immer wieder dicke aufgesetzte Chromschraubenköpfe, womöglich auch noch mit zusätzlichen Zier-U-Scheiben auf. Irgendwie wirkten sie auf mich immer auffallend störend, als ob einem zur Befestigung da nichts Besseres eingefallen wäre. Deshalb studierte ich originale Fahrzeugprospekte. In denen konnte ich nirgends Befestigungsschrauben erspähen. Dann entdeckte ich an einer alten gebrauchten defekten Holzleiste, wie das damals bewerkstelligt wurde. Chapeau an die alten Handwerksmeister. Ich baute die Befestigungslaschen nach (Bild 18). Die Holzleisten sitzen nun perfekt und halten die Türverkleidung in Position. Nichts klappert und rasselt, weder bei Fahrt noch beim Zuschlagen.

des stabilen Hebekreuzes. Eine willensstarke Sturheit erfordert das Finden der vorgebohrten Löcher, um diese beide auf jeder Seite wirklich zu treffen (Bild 19). Die Schraubköpfe verschwinden optisch

den restlichen Teppich und seitlichen Innenausschlag zu nennen. Das ist dann mein vorletztes Kapitel.

Alois Hoppen

Eine Seitentür eines A-Cabrios hat es wirklich in sich!



Alle Fragen und Antworten stammen aus der E-Mail-Technik-Liste. Für die An- und Abmeldung zur Technikliste ist folgender Link aufzurufen: <https://email.107sl-club.com>. Nach der Anmeldung erhält der Absender eine Antwort E-Mail auf die angegebene E-Mail-Adresse mit dem Hinweis, die Anmeldung zu bestätigen. Nach erfolgreicher Bestätigung werden die Bedienungsanleitung und die Nutzungsbedingungen der Liste zugestellt.

Mindestangaben: • Name • Vorname • Mitgliedsnummer • Fahrzeugtyp • Fahrgestellnummer

Ohne diese Angaben wird ihre Anfrage nicht bearbeitet!

Benzinleitung undicht

Guten Abend in die Runde!
Bei meinem 450 SL (BJ 1973) habe ich heute (sowas passiert ja immer an Feiertagen) eine Benzinlache entdeckt. Schuld daran ist eine undichte Leitung, die direkt vom Tank kommt. Leider konnte ich noch nicht feststellen, ob tatsächlich die Leitung defekt ist oder evtl. die Schelle nicht richtig angezogen ist. Meine Frage wäre, ob man diese Leitung ohne Weiteres erneuern kann oder ob es möglicherweise größere Schwierigkeiten gibt, da es ja die direkte Verbindung zum Tank ist und ich nicht sehen konnte, wie die Befestigung oben gestaltet ist. Danke für Eure Hilfe und schöne Ostern aus der Lüneburger Heide!
Johannes

Hallo Johannes,
sofern am Benzinpumpenpaket noch nichts gemacht wurde, empfehle ich eine komplette Sanierung aller Schlauchleitungen, nach den vielen Jahren sind die Benzinleitungen porös, genauso wie im Motorraum da gilt dasselbe. Es gibt einen Filter im Tank den sollte man mit austauschen und gleich die Innenseite des Tanks inspizieren ob da auch keinerlei Korrosion ist. Warum ich das empfehle, weil es der Grund ist wenn ein Fahrzeug abbrennt, also unbedingt wechseln.
Viele Grüße Rolf Keicher

Hallo Johannes,
die Aussage von Rolf kann ich bestätigen. Tausche die Benzinleitung aus. Hatte auch einen 450er bei dem die Benzinleitung bei niedrigen Temperaturen undicht war, und beim Umparken brannte es um Motorraum und da die Zündung an war, pumpte die Benzinpumpe weiter Benzin zum Motor. Zum Glück kam die Versicherung auf, sodass ich mir einen 380er kaufen konnte. Also bei den Oldtimer immer Mal die Benzinleitungen prüfen.
Viele Grüße und noch frohe Restostern
André

Dazu passend:
Hallo liebe Freunde der Technik Liste, vor genau 10 Jahren habe ich das Kraftstoffpumpenpaket bei meinem 107er KOMPLETT erneuert, und dachte: so, damit habe ich ewige Ruhe.....
Von wegen: beim Frühjahrscheck heute entdecke ich, das der Verbindungsschlauch zwischen den beiden Kraftstoffpumpen total porös und durch ist, natürlich ist der Tank voll.
Frage:
Weiß zufällig jemand in der Runde: Wenn Pumpe I steht (Nullförderung), und ich mache besagten Verbindungsschlauch zur Pumpe II ab, lässt Pumpe I KEINEN Sprit durch, oder doch auch im Stillstand und der Tank läuft aus? Danke für jeden Tipp!
Viele Grüße von Stern zu Stern.....euch allen noch ein schönes Wochenende !!
Wolfgang

Moin Wolfgang,
Doppelpumpen sind in Reihe geschaltet, daher läuft dir der Tank aus, aber es gibt für wenig Geld Klemmen die man auch nutzt wenn man nur den Filter wechselt um genau das zu verhindern und das solltest du wenn du da eh schon dran bist nach 10 Jahren auf jeden Fall auch wieder tun. Mit der Klemme den Zuführschlauch vom Tank abklemmen, dann kannst du arbeiten.



Suche nach: Benzinschlauch Klemme
Rolf Keicher

Danke für deine Einschätzung und Tipp Rolf! Auch für Filter-Erinnerung in dem Zusammenhang! Schönen Sonntag,
Gruß Wolfgang

Hallo Wolfgang,
im Prinzip hat Rolf schon die Lösung. Hier

noch einen Link zum Ausbauen/Erneuern des Pumpenpakets vom 107 Schrauber der super Videos auf YouTube hat:
<https://youtu.be/nPiTQrU0sS8>
Es lohnt sich da den newsletter zu abonnieren und Mitglied zu werden, kostet nur 2,99€ pro Monat.
Liebe Grüße aus Ostfildern
Michael Dreher

Anlassrelais zieht nicht an

Hallo aus Wismar in diese Runde.
Gerade bin ich noch nach Hause gefahren und nun zieht der Magnetschalter nicht mehr an. Egal ob Wählhebel auf „D“ oder „N“. Er macht keinen Mucks mehr. Ich gehe davon aus, dass das Zündschloss über ein zusätzliches Relais den Magnetschalter aktiviert? Mögliche Fehlerquellen sind m. E. Zündschloss, Wählhebelkontakt, Sicherung?, Relais, Magnetschalerspule. Kann mir jemand sagen wo ich das zusätzliche Relais und Sicherung finde?
Ich würde +12V testweise anlegen oder an den entsprechenden Stellen auch messen.
Schon einmal vielen Dank im Voraus -
Horst Heckhoff 05226

Hallo Horst,
eine weitere mögliche Fehlerquelle könnte der Anlasssperrschalter am Getriebe sein.
Gruß Wolfgang

Hallo Horst,
was für ein SL/SLC ist das? Bei mir war das auch mal. Ursache ist der Rücklichtschalter am Automatikgetriebe auf der Fahrerseite. Dort ist ein Metallfinger der beim Einlegen des Wählhebels P,D,N usw. zum einen bei P und N den Start zulässt bzw. bei R den Rückfahrscheinwerfer Strom gibt. Bei diesem Finger bricht gerne die Nase ab, wenn der ganze Schalter schwergängig ist oder auch durch Materialermüdung und das meistens bei D. Dann lässt sich das Auto nicht starten. Das Teil ist nicht teuer und lässt sich leicht

austauschen.
Grüße
Oskar RT 76

Da leider alle Angaben zu Fahrzeug und Getriebe fehlen muss ich raten und einen allgemeinen Tipp geben der sehr oft zutrifft. Im Gestänge des Wählhebels zum Getriebe befinden sich 2 Buchsen aus Kunststoff, wurden diese noch nie getauscht, dann kann es vorkommen, daß diese zerbröseln sind und dann kann es sein, daß das Getriebe falsch steht und somit sperrt.
Die Buchsen sieht man nur von unten. Die gibt es beim Freundlichen für 3,24 €. Rolf Keicher

Entschuldigung, es ist ein 500 SL, BJ 1983. HSN 0709, TSN 354
Horst

Es wird wohl der Sperrschalter am Wählhebel sein. Ich möchte einen Notstart machen. Weiß jemand wo der Verbinder auf dem Foto verbaut ist. Da ist ja ein Notstart direkt möglich.
Der Tipp zum Einbauort der Klemme fürs +12V und Klemme 50 zum Magnetschalter war super. Sie ist bei meinem 500 SL an dem Träger des Ausgleichbehälters vor der Batterie angebracht. Ein Stück Draht an Klemme 50 befestigt und dann zum Starten kurz an 12V, und endlich lief er sofort wieder. Zündung natürlich vorher an!
Dank der großartigen gemeinschaftlichen Recherchen habe ich die sehr gut versteckte Klemme 50 für das Starterrelais gefunden und der erheblich gestripte SL steht jetzt wieder in der Lackiererei. Danke! Mangels Bühne ist die Suche nach dem Sperrschalter erst einmal verschoben. Aber er könnte ja noch woanders liegen. Denn ich musste während der Fahrt feststellen, dass möglicherweise der Tacho zur selben Zeit ausgefallen ist. Immerhin laufen z.B. beide Verbindungen über dieselbe Steckverbindung #48 Automatikgetriebe!
Zur Fehlersuche hilft mir erst einmal die

Kontrolle des Tachosignals vom Geber #50. Ich hatte nämlich bei einer guten Gelegenheit mal eine Leitung bereitgestellt, da ich einen Tempomaten nachrüsten wollte. Das war vor 30 Jahren und wird auch so bleiben. Soll doch mein Nachfolger damit machen was er will. Meine Frage: Gibt es bekannte Fehlerursachen und hilfreiche Tests?

Leider kann ich etwa 4 Wochen nicht ans Auto, da er so lange in der Lackiererei verweilt. Aber ich würde mich gerne schon einmal vorbereiten. Also keine Eile, dafür aber allen ein schönes Osterfest.
Euer Horst Heckhoff – Wismar.

Übrigens – kennt jemand für alle Fälle eine Werkstatt im hohen Norden, die sich mit diesen Modellen gut auskennt? Ein ADAC-Mann hat sich mal damit entschuldigt, dass er für dieses Auto zu jung ist. Er hat mich dann zur Werkstatt und Meister meines Vertrauens in Niederbayern (Eberhoferland) geschleppt, der sich alles angehört hat und dann mit traumwandlerischer Sicherheit auf das Schaltgerät Transistorzündung #40 hingewiesen hat. Und wieso? Als er bei MB anfang war die Serie ganz neu. Trotzdem nochmals höchsten Respekt Herr Sell!
Gruß Horst

Öldruckanzeige

Hallo liebe Technikrunde,
wollte meinen R 107 mal kurz vom Winterschlaf aufwecken. Beim Rausfahren aus der Garage merkte ich, dass die Öldruckanzeige auf 0 steht. Im Internet las ich, dass u.U. die Ölleitung verstopft ist und man den R 107 gleich abschleppen sollte da man sonst einen kapitalen Motorschaden bekommen könnte. Na ja das hoffe ich nicht, ich vermutete zuerst dass zuerst der Druck vorhanden sein muss bzw. wegen der längeren Standzeit zuerst aufgebaut werden muss. Was meint Ihr dazu?

Liebe Grüße aus Ostfildern
Michael Dreher

Hallo Michael,
ich gehe davon aus das der Motor läuft, und die Öldruckanzeige auf Null bleibt? Du kannst folgendes versuchen: Schraube den rechten Ventildeckel mit dem Öleinfülldeckel ab, nun solltest du bei drehendem Motor, nur mit Anlasserdrehzahl, sehen das aus dem Ölrohr welches auf dem Nockenwellenlagern montiert ist, Öl auf die Nockenwelle läuft. Ich empfehle Dir dazu das Zündkabel an der Zündspule abziehen, und dann mit dem Anlasser den Motor drehen lassen, idealerweise zu zweit. Wenn nach ca. 10-15 Sekunden kein Öl kommen, hast du ein Problem. Zum Beispiel könnte die Ölpumpenkette gerissen sein oder der Ölpumpenantrieb ist abgesichert. Falls Du dennoch fährst droht nach kurzer Fahrt ein Motorschaden. Wenn Öl kommt ist zumindest die Funktion der Ölversorgung des Motors sichergestellt und Du kannst an die Anzeige, Druckleitung gehen.

Mit besten Grüßen
Jürgen Borkhart

Hallo Michael,
ich würde mal auf einen elektrischen Fehler tippen. Da

hilft nur Messen und Suchen, es geht eine braun/grüne 0,75er Leitung vom Drucksensor zur Anzeige im Kombiinstrument auf Pin 5 des grossen Steckers.

Im Kombi ist Masse und Klemme 15 beteiligt. Fehler könnte ein defekter Sensor sein, ein Kabelbruch, oder auch ein Masseproblem im Kombi ist möglich. Was macht die Anzeige überhaupt, keinen Muckser oder wenigstens ein Zucken?

Rolf Keicher

Hallo Herr Dreher,
da Sie nichts über ihren 107er bekanntgeben, kann man auch nur allgemeine Hinweise geben.

Falls Ihr Schmuckstück in den 70ern gebaut wurde, ist im Kombiinstrument ein kleines Manometer verbaut, das per Öldruck zum Zeigerausschlag gebracht wird. Wenn der Schlauch am KI abgerutscht ist, wird das Öl in den Innenraum gepumpt. Geduld und gute Nerven zur Reinigung! Falls Ihr Schmuckstück in den 80ern gebaut wurde, ist im Kombiinstrument ein kleines Amperemeter verbaut, das elektrisch zum Zeigerausschlag gebracht wird.

Das Amperemeter p3 wird ab Zündung EIN mit Bordnetzspannung versorgt. Die Massepunkt dafür ist im Geber B5. Die Leitungsführung von p3 im KI ist braun/gelb bis X27 Pin 1, dann grün bis zum Druckgeber B5. B5 ist ein Poti, das per Öldruck seinen ohmschen Widerstand ändert. Drucklos ist der Widerstand so groß, dass nur ein sehr geringer Messstrom fließt, der allenfalls den Zeiger im p3 bei Zündung EIN vom Anschlag bis Null bewegt. Steigt der Druck, verringert das Poti seinen Widerstand, und der fließende Strom wird von p3 angezeigt.

Vorschläge: Defekt einkreisen, ob im KI, unterwegs, oder im Geber B5?

1. Zündung EIN, gelbe Leitung an B5 abziehen und auf Bordnetzspannung prüfen. Wenn ca. 12 V anliegen, dann sollten p3 und X27 i.O. sein. – Geber ausbauen und untersuchen.

2. Kommt bei Zündung EIN keine Spannung an der gelben Leitung zu B5 an, X27 öffnen und Pin 1 auf Korrosion prüfen. X27 ist die Verbindung des Starterleitungssatzes. Der 3polige Stecksatz ist im Motorraum gegenüber dem Handschuhfach angeordnet. Siehe angehängtes Foto 19 San 13a. Sollte der Mangel nicht bei B5 oder X27 liegen, bitte dies mitteilen, damit ich weitere Hinweise geben kann.

Gutes Gelingen!

Helmut Lang

Hallo zusammen,
neuester Stand: Öl kommt (Gottseidank) die Nockenwelle wird nass (öligen) Danke Jürgen.

Kommt nur noch die Elektrik in Frage. Danke Rolf und Herr Lang! Teste morgen weiter

Meiner ist Bj 81, ein 380er aus Kalifornien

LG Michael Dreher

Liebe Technikliste,
das ganze hat sich Gottseidank erledigt! Es stellte sich heraus dass die 2 Geber an der Öldose im Motorraum vertauscht waren. Nach richtigstellen funktioniert die Anzeige wieder!

Vielen Dank allen für die wertvollen Tipps!

Liebe Grüße aus Ostfildern

Michael Dreher

Hallo Herr Dreher,
Glückwunsch! Allzeit störungsfreie Fahrt!
Helmut Lang

Hallo zusammen,
zu früh gefreut, wollte gestern kurz fahren, da bemerkte ich dass diesmal die Anzeige immer voll ausschlägt. Egal ob ich Gas gebe oder nicht! Ein beherzter Schlag auf das KI brachte zunächst auch nix, später jedoch die Nadel runter, allerdings erst wenn der Motor aus ist. Für mich dann doch etwas mit dem KI, werde da mal die Sachen messen wie H.Lang schrieb!

Na ja, der Motor bekommt Öl und ich werde mit dem Peilstab immer messen ob genügend Öl da ist. Den 2. Ölschalter vorn im Motorraum konnten wir gerade nicht anschliessen, dazu muss der R107 auf die Bühne...

Liebe Grüße aus Ostfildern

Michael Dreher

Hallo Herr Dreher

Bevor Sie sich in weitere Kosten stürzen, sollten Sie folgendes bedenken: Bei einem gesunden Motor ist bei steifem (kaltem) Öl der Druck immer höher als 3 bar. Auch bei Leerlaufdrehzahl. Also bleibt der Zeiger unabhängig von der Motordrehzahl ständig am oberen Anschlag. Wenn Sie bei der Probefahrt bei relativ kühlem Wetter nur wenige Kilometer gefahren sind, haben sie keine Öltemperatur von mindestens 100°C erreicht. Bekanntlich entfaltet das Öl seine optimale Schmierwirkung und somit den geringsten Motorverschleiß bei Öltemperaturen über 120 °C. Da ist es wunderbar dünnflüssig und flutscht durch alle Engstellen. Da darf der Öldruck bei Leerlaufdrehzahl bis auf 1 bar abfallen. Muss aber bei zunehmender Drehzahl sofort wieder über 3 bar hinaus ansteigen. Wenn bei mittlerer Drehzahl der Öldruck auch bei betriebswarmem Öl unter 3 bar abfällt, ist die Abnutzung in Schmierstellen bereits fortgeschritten. Das Instrument zeigt nicht den wirklichen Öldruck im Leistungsbetrieb an, denn der soll immer höher als der Skalenendwert sein, sondern es dient der Kontrolle, wann der Öldruck auf bedenklich geringe Werte abfällt. Es ist also ein gutes Zeichen, wenn der Zeiger im Betrieb ständig am oberen Anschlag steht. Sollte ich Sie falsch verstanden haben, bitte teilen Sie das mit.

Genießen Sie Ihr Schmuckstück

Grüße von * zu *

Helmut Lang

ABS Sensoren

Guten Tag,
wir brauchen ein Ersatzteil für einen 107er. Und zwar ein Drehzahlsensor vorne für ABS. Die Teilenummer lautete: 107 540 00 17. Können sie mir weiterhelfen.

Mit freundlichen Grüßen
Thorsten Nussbaum

Hallo H.Nussbaum,
ABS-Sensoren sind seit Jahren vergriffen, es wird uns



zwar immer wieder ein neuer Termin versprochen aber. ...

Das einzige was wir ihnen anbieten können ist sich mit H.Kraft in Verbindung zu setzen, er hat die Möglichkeit im Austausch zu reparieren. tb74@107sl-club.de Viele liebe Grüße aus dem Nord-schwarzwald
Rolf

Warnanzeige im Kombiinstrument

Hallo liebe Schraubergemeinde, nachdem ich letztes Jahr meinen 300 SL wieder zum Laufen gebracht habe (Problem KPR), wollte ich jetzt die einfacheren Probleme lösen – dachte ich, von wegen einfach. In unserem Kombiinstrument gibt es die vierteilige Warnanzeige für Öl, Kühlwasser, Wischwasser und Lampenausfallanzeige. Seit ich den SL habe, hat schon immer nur die Öl- und Kühlwasseranzeige reagiert was mich eigentlich nicht gestört hat, die anderen beiden Anzeigen waren ohne Funktion weil die Birnchen defekt waren wie ich jetzt feststellen konnte. Die habe ich nun durch zwei 12V Minibirnen ersetzt (eingelötet) was zur Folge hat, dass die Anzeigen jetzt merkwürdige, unlogische Reaktionen zeigen. Ich denke jetzt, dass die Birnchen eine genau definierte Leistung haben müssen um die vermutlich empfindliche Elektronik mitzusteuern. Auf der kleinen

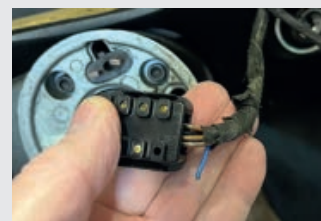
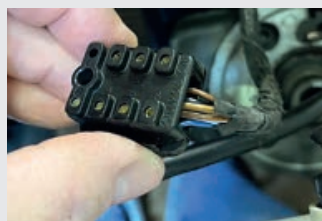
Platine mit den Birnchen ist die Angabe „14 V“ also schon mal nicht „12 V“ zu lesen, eine Leistungsaufnahme ist nicht angegeben. Möglicherweise gibt's noch andere Störungen, aber das mit den Birnchen scheint mir erst mal passend. Kann jemand Auskunft geben welche Leistungsaufnahme die haben müssen, wo man solchen Birnchen bekommen könnte, oder kann jemand sogar eine passende Reparaturanleitung liefern. Mit besten Schraubegrüßen
Thomas Meindl, Mitglied 7178



Hallo, vielleicht hilft dir das Video von SLS. Ist echt gut gemacht.
<https://youtu.be/BDyj1RjRMKk?si=gwJX2Nu6pYZrkh30>
Gruß, Jürgen, 6717

Hallo Jürgen, danke für den Tipp, hab sofort eine Bestellung für die Birnchen bei SLS gemacht.
Liebe Grüße Thomas

Status und Lösung des Problems: Ich habe die Birnchen bei SLS gekauft und eingelötet. Die haben dann auch funktioniert wenn ich Strom draufgegeben habe, aber die Funktionalität der Warnanzeige war immer noch nicht richtig. Ich habe vorsichtshalber auch noch den Transistor und den Elko auf der Platine ersetzt. Die eigentlichen Probleme hat aber ein Kabelbruch im Stecker der Warnanzeige verursacht, der hatte sich gut dort versteckt. Anschluss wieder eingelötet und alles funktioniert wie es soll.
Liebe Grüße
Thomas



BEYER
KLASSIKER RESTAURIERUNG
seit 1958

Wir bringen Ihren R107 wieder auf die Straße!

KOSTENLOSER
Online-Restaurierungs-Kalkulator
www.klassiker-restaurierung.de



Günter Beyer

Kfz-Meister in 2. Generation
und Fachkraft zur Restaurierung
historischer Fahrzeugkarosserien

Johanna Beyer

Kfz-Meisterin in 3. Generation
und Betriebswirtin



**Fachbetrieb für
historische Fahrzeuge**

- Restaurierung
- Reparatur
- Rostschutz
- Analyse
- Motor, Vergaser und Fahrwerk
- ... und vieles mehr ...

Do it yourself

**100.000 Views auf unserem
YouTube-Video-Kanal**



D-96450 Coburg, Vorderer Floßanger 15

www.klassiker-restaurierung.de

Kostenlose Service-Hotline + 49 9561 60528



Beliebteste Oldtimer 2023

Platz 1: Mercedes W123 / Mercedes E-Klasse	Der W123 wurde von 1976 bis 1985 gebaut, 2,7 Mio. Exemplare liefen vom Band. Vom W124, der ab Mitte 1993 offiziell die Bezeichnung E-Klasse trug, wurden 2,5 Mio. Exemplare produziert.	Laut KBA sind noch etwa 17.000 W123 und über 26.500 W124 mit H-Kennzeichen zugelassen.
Platz 2: VW Käfer	Eingeführt im Jahr 1938, blieb der VW Käfer über sieben Jahrzehnte in Produktion, mit dem letzten Modell, das 2003 in Mexiko vom Band lief. Während seiner beeindruckenden Laufbahn wurden über 21,5 Millionen Einheiten produziert, was ihn zu einem der meistverkauften Autos weltweit macht. Technisch gesehen war der Käfer eine Revolution seiner Zeit. Mit einem luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor im Heck und einem einfachen, aber robusten Fahrwerk bot er eine zuverlässige Leistung.	Über die Jahre wurde der Motor stetig weiterentwickelt, von anfänglichen 25 PS auf bis zu 60 PS in späteren Modellen. Über 43.000 VW Käfer mit H-Kennzeichen sind noch zugelassen.
Platz 3: VW Bus T1 / T2 / T3	Die VW Busse der Modelle T1 und T2 sind nicht nur Nutzfahrzeuge, sondern Kultsymbole, die ganze Generationen geprägt haben. Sie stehen für Freiheit, Abenteuer und den Geist einer Epoche. Der T1 (1950 - 1967 gebaut) wird aufgrund seiner charakteristischen V-förmigen Frontpartie und der geteilten Windschutzscheibe liebevoll "Bulli" genannt - oder "Samba-Bus", je nach Ausführung. Der T2 (1967 - 1979 produziert, in Brasilien bis 2013) etablierte sich als Hippie-Van, Camper und Surfer-Bus.	Über 29.200 dieser Busse (inklusive des von 1979 - 1992 gebauten T3) sind in Deutschland noch mit H-Kennzeichen zugelassen.
4. Platz: Mercedes-Benz SL	Der Mercedes-Benz R107, oft einfach als "SL der 70er und 80er" bezeichnet, repräsentiert eine der am längsten produzierten und beliebtesten Roadster-Serien des renommierten deutschen Autoherstellers. Von seiner Einführung 1971 bis zum Ende seiner Produktion 1989 stand der R107 für Luxus, zeitloses Design und fortschrittliche Technik. Die Motorenpalette des R107 reichte vom 2,8-Liter-Sechszylinder bis hin zu kraftvollen 5,6-Liter-V8-Motoren.	Über 237.000 Einheiten des R107 wurden hergestellt - über 21.000 Exemplare sind noch zugelassen. Zusammen mit anderen SL-Baureihen wie dem R129 (Baujahr 1989 - 1993) oder der Pagode besitzen über 29.000 SL-Modelle ein H-Kennzeichen.
5. Platz: Porsche 911	Der Porsche 911 ist nicht nur ein Sportwagen - er ist eine Institution, ein zeitloses Symbol für Leistung, Design und Fahrspaß. Mit seiner unverkennbaren Silhouette im ikonischen Fastback-Design besitzt er einen legendären Status in der Automobilwelt. Der klassische 911er (1964 - 1973 "Urmotiv", 1973 - 1989 "G-Modell") erhielten Sechszylinder-Boxermotoren, deren Leistung anfangs 130 - 170 PS PS, später bis zu 231 PS (Carrera) betrug und sich bis auf 300 PS (911 Turbo) steigerte. In der 3. Generation des 911er (Modell 964, 1988 - 1994 gebaut) stieg die Basisleistung des 3,6 Liter großen luftgekühlten Sechszylinder-Boxermotors auf 250 PS.	Über 21.700 Exemplare aller 911er besitzen ein H-Kennzeichen (Quote von 84 Prozent).
6. Platz: Mercedes-Benz S-Klasse	Der Mercedes-Benz W116 steht als Sinnbild für deutsche Ingenieurskunst, zeitlose Eleganz und überlegene Straßenpräsenz. Als erster offiziell so bezeichneter "S-Klasse"-Vertreter setzte der W116 Maßstäbe in Komfort, Sicherheit und Luxus. Die Motoren-Palette: ein breites Spektrum von Sechszylinder- und Achtzylindermotoren, angefangen beim 280 S mit 160 PS bis hin zum beeindruckenden 450 SEL 6.9 mit 286 PS. Übrigens: Der W116 war das erste Serienfahrzeug mit einem ABS-Bremssystem. Zudem setzte der 450 SEL 6.9 mit seiner hydropneumatischen Federung neue Maßstäbe im Fahrkomfort.	21.060 Exemplare der S-Klasse (zusammen mit der Baureihe W126) sind noch fahrbereit und besitzen ein H-Kennzeichen (Quote: 80 Prozent).
7. Platz: VW Golf	Ob als einfacher Stadtwagen oder sportlicher GTI - der Golf I und II haben Geschichte geschrieben. Von der ersten (1974 - 1983) bis zur zweiten Generation (1983 - 1992) verkörperte der Golf Zuverlässigkeit, Vielseitigkeit und das besondere Gefühl, das nur ein echtes Volksauto vermitteln kann. Gerade der Golf GTI (Verkaufstart 1976) und das Golf Cabrio avancierten schnell zu Kultobjekten.	Über 20.400 VW Golf haben den Status automobilen Kulturguts und besitzen ein H-Kennzeichen.
8. Platz: BMW 3er	Der BMW E30, häufig als Ikone der 80er-Jahre betrachtet, markierte die zweite Generation der 3er-Reihe der bayerischen Motorenwerke. Zwischen 1982 und 1994 produziert, setzte der E30 Maßstäbe in Sachen Performance und Handling in der Kompaktklasse. Der 3er beeindruckte mit Vielfalt: es gab ihn als Limousine, Cabriolet, Kombi (Touring) und sogar als sportliches M3 Coupé (238 PS stark, erzielt heute Höchstpreise bei Sammlern). 2,3 Mio. Exemplare des E30 wurden weltweit verkauft.	In Deutschland besitzen über 15.700 Exemplare das begehrte H-Kennzeichen.
9. Platz: Mercedes-Benz W201 (Babybenz)	Mit dem W201 stieß Mercedes-Benz in das Segment der kompakten Luxuslimousinen und legte den Grundstein für das, was wir heute als die C-Klasse kennen. Als viertürige Limousine eingeführt, setzte der "Babybenz" neue Maßstäbe in puncto Sicherheit und Aerodynamik für kleinere Fahrzeuge. Und er hatte das Renn-Gen: In der DTM-Saison 1992 gewann das Mercedes-Team mit dem 190 E 2.5-16 EVO II gleich 16 von 24 Rennen - Rekord. 1,8 Millionen Mal lief der W201 vom Band.	Über 13.800 besitzen ein H-Kennzeichen (das ist eine Quote von 38 Prozent).
10. Platz: Mercedes-Benz "Strich-Acht"	1968 debütierte eine völlig neue Mittelklasse-Baureihe von Mercedes-Benz mit den Typen 200 D, 220 D, 200, 220 (W 115) sowie 230 und 250 (W 114). Der Strich-Acht (der interne Zusatz "8" soll in der Typenbezeichnung auf das Erscheinungsjahr 1968 hinweisen) diente im internen Gebrauch zur Unterscheidung von den Vorgängermodellen. Er war das erste Modell von Mercedes, das ohne die typischen Heckflossen entworfen wurde, die seine Vorgänger zierten. Die Motoren: eine breite Palette von Vierzylinder- bis Sechszylinder-Aggregaten, sowohl in Benzin- als auch in Dieselausführung. Die Leistung reichte vom 200 D mit 55 PS bis zum 280 E mit 185 PS. Besonderheit: Der "Strich 8" war das erste Auto von Mercedes-Benz, das im firmeneigenen Windkanal getestet wurde, was zu seiner verbesserten Aerodynamik und Effizienz beitrug.	8.600 Strich-Achter besitzen ein H-Kennzeichen (Quote von 83 Prozent).



Herzlich Willkommen im MB R/C 107 SL - Club!

Neue Mitglieder im Zeitraum 16.01.2024 - 16.04.2024

Mitgliederbestand am 16. April 2024 = 5.618 Mitglieder

Tittel	Chris	05077	06179 Teutschenthal	560 SL
Tittel	Isabelle	15077	06179 Teutschenthal	Partnermitglied
Günther	Daniel	05136	06385 Aken (Elbe)	450 SLC
Mertsch	Matthias	05093	10785 Berlin	ohne
Räse	Dr. Ulf	05159	12169 Berlin	500 SL
Herbst	Fabian	05208	12435 Berlin	ohne
Heinz	Wolfgang	05127	19063 Schwerin	560 SL
Heinz	Regine	15127	19063 Schwerin	Partnermitglied
Hirschbiegel	Thomas	05073	20144 Hamburg	300 SL
Johannsen	Sven	05122	21037 Hamburg	560 SL
Metelski	Peter	18790	21220 Maschen	Partnermitglied
Schlichting	Achim	05162	21521 Dassendorf	300 SL
Schlichting	Marla	15162	21521 Dassendorf	Partnermitglied
Neubert	Dierk	05248	22113 Oststeinbek	ohne
Kopperschmidt	Ulrike	05115	22391 Hamburg	ohne
Beecken	Michael	05098	22397 Hamburg	300 SL
Satz	Christian	05146	22587 Hamburg	300 SL
Grasemann	Guido	05092	22848 Norderstedt	ohne
Willmann	Marc	05048	23556 Lübeck	350 SLC
Heimke-Reker	Dr. Ursula	05129	24159 Kiel	280 SL
Hansen	Volker	05170	24848 Kropp	560 SL
Eisenmann	Bernd	05095	25524 Itzehoe	280 SL
Böning	Tim	05103	26127 Oldenburg	ohne
Könnecker	Thorsten	05059	26135 Oldenburg	300 SL
Boekhoff	Otto Carsten	05114	26209 Hatten	ohne
Reuber	Edgar	05253	26446 Friedeburg	450 SLC
Weckmüller	Uwe	05108	26607 Aurich	560 SL
Janssen	Stephanie	18869	26721 Emden	Partnermitglied
Rosan	Uwe	05165	27386 Bothel	560 SL
Stein	Pascal	05102	27755 Delmenhorst	ohne
Fillie	Dr. Michael	05110	28211 Bremen	560 SL
Gutberlet	Joachim	05126	30900 Wedemark	380 SL
Benz	Günter	05145	30916 Isernhagen	300 SL
Damann	Roland	05255	33106 Paderborn	380 SL
Saake	Dieter	05084	33604 Bielefeld	280 SL
Köhnke	Luca	05081	33758 Schloß Holte-Stutenbrock	ohne
Ziss	Reinhard	05176	34125 Kassel	560 SL
Rettberg	Heiko	05187	34346 Hann. Münden	280 SL
Sebode	Jens	05267	34379 Calden	300 SL
Funk	Martin	05238	36179 Bebra	560 SL
Schäfer	Bodo	05186	36272 Niederjassa	450 SL
Heymann	Clemens	05068	37154 Northeim	ohne
Neukirchner	Andreas	05144	37431 Bad Lauterberg	450 SL
Heine	Lutz	05210	39171 Sülzet OT Dodendorf	380 SL
Müller	Stefan	05243	42289 Wuppertal	450 SL
Schulz	Reinhard	05251	42349 Wuppertal	280 SL
Krah	Utz-Michael	05239	42781 Haan	560 SL
Spojda	Thomas	05264	44795 Bochum	560 SL
Schlinkmeier	Edda	00692	45130 Essen	300 SL
Eichler	Manuela	05137	45481 Mülheim a.d. Ruhr	280 SL
Katzer	Norbert	05124	48341 Altenberge	300 SL
Fragemann	Werner	05189	48734 Reken	380 SL
Barlage	Dirk	05120	49637 Menslage	350 SL
Schubert	Michael	05246	51067 Köln	280 SL
Aldemester	Heiko	05227	51069 Köln	350 SL
Drach c/o Jürgen Feld Bela		18289	51149 Köln	Partnermitglied
Schröder	Jörg	05245	51570 Windeck	450 SL
Helmenstein	Achim	05157	51766 Engelskirchen	350 SLC
Junk	Herbert	05232	54636 Scharfbillig	500 SL
Spamer	Stefan	05080	56370 Schönborn	280 SL
Meuter	Thomas	05128	56566 Neuwied	500 SL
Döppler	Helge	05143	57462 Olpe	450 SL
Hof	Dieter	05262	57462 Olpe	450 SL
Doormann	Frank	05206	58452 Witten	ohne
Sudhoff	Heike	04087	59227 Ahlen	280 SL
Hochstetter	Norbert	05195	59302 Oelde	280 SL
Bechtel	Marc	05058	61381 Friedrichsdorf	560 SL
Conrad	Wolfgang	05209	63225 Langen	ohne
Klenner	Brigitte	18102	63755 Alzenau	Partnermitglied
Schließmann Prof.Dr. Christoph Ph.		05164	63755 Alzenau	560 SL
Stein	Jürgen	05191	63755 Alzenau	280 SL
Ries	Michael	05133	64342 Seeheim-Jugenheim	ohne



Marschler	Hans-Christian	05175	65205 Wiesbaden	280 SL
Husung	Michael	05075	65527 Niedernhausen	560 SL
Preißer	Bernd	05213	66117 Saarbrücken	450 SL
Kurosch	Dr. Boris	05207	70180 Stuttgart	380 SL
Thomas	Sebastian	05151	71069 Sindelfingen	280 SL
Scholz	Alexander	05265	71229 Leonberg	560 SL
Penzenstadler	Sigrid	15061	71263 Weil der Stadt	Partnermitglied
Penzenstadler	Markus	05061	71263 Weil der Stadt	280 SL
Stöhr	Horst	05261	71522 Backnang	300 SL
Rittinger	Peter	05138	72474 Winterlingen-Benzingen	350 SL
Eppinger	Jost	05074	72666 Neckartailfingen	560 SL
Leister	Martin	05199	72766 Reutlingen	350 SLC
Offterdinger	Bastian A.	05259	73230 Kirchheim u. Teck	350 SLC
Baumann	Martin	05140	73277 Owen	560 SL
Kerber	Harald	05156	73650 Winterbach	280 SLC
Sahinyilmaz	Cem	05163	75228 Ispringen	560 SL
Scholl	Harald	05168	75446 Wiernsheim	300 SL
Usinger	Hans-Jürgen	05148	76829 Landau	300 SL

Schönherr	Carolin & Peter	05203	77746 Schutterwald	280 SL
Lapp	Dr. Wolfgang	05130	79104 Freiburg	300 SL
Rhode	Carmen	15090	79415 Bad Bellingen	Partnermitglied
Stammler	Melanie	20672	85283 Wolnzach	Partnermitglied
Stammler	Martina	30672	85283 Wolnzach	Partnermitglied
von Stengel	Christian	05070	85354 Freising	560 SL
Pfaff	Jana	18761	86438 Kissing	Partnermitglied
Pfaff	Shanti	28761	86438 Kissing	Partnermitglied
Breindl	Andreas	05047	86637 Wertingen	450 SLC
Zembrod	Reinhold	05161	88213 Ravensburg	350 SL
Meggyes	Wolfgang	05169	90425 Nürnberg	280 SLC
Ehle	Jörg	05202	90425 Nürnberg	350 SLC
Reim	Marco	05072	99880 Höselsgau	350 SL 4.5
Tissot	Pierre	05153	CH - 1292 Chambésy, Schweiz	380 SL
Palomero Langner	Christian	05258	E - 28290 Las Rozas Madrid, Spanien	560 SL
Kreis	Carsten Hinrich	05225	F - 57600 Ötting, Frankreich	280 SL
Van Dieken	Horst Günter	05132	MC - 98000 Monaco	450 SLC

Datenschutz:

Die in der Liste aufgeführten Mitglieder haben in Ihrem Antrag auf Mitgliedschaft dem folgenden Passus mit Unterschrift zugestimmt: „Ich bin damit einverstanden, dass meine persönlichen Daten wie Name, Anschrift, Telefon, Faxnummer und E-Mail Adresse sowie die umseitigen Daten meines Fahrzeuges im Rahmen der Verwaltung meiner Mitgliedschaft elektronisch gespeichert und verarbeitet werden. Diese Daten dürfen auch anderen Clubmitgliedern bekannt gemacht werden, damit auf diese Weise regionale Kontakte zustande kommen können.“
Ihr / Euer Marcel Weber, Mitgliederverwaltung

Der **Mitgliedsbeitrag** beträgt Euro 65,-.

Mitglieder aus dem Ausland, die kein Konto in Deutschland haben, überweisen bitte spesenfrei für den Club jeweils am Anfang eines jeden Jahres den Beitrag wie folgt:

Empfänger:

MB R/C 107 SL-Club Deutschland e.V.

IBAN (Konto Nr.): DE86 2005 0550 1223 1257 07 - BIC (SWIFT): HASP DE HH XXX

Verwendungszweck: „Bitte“ Ihre Mitgliedsnummer angeben!!!



hämmerlein.
KFZ - WERKSTATT

Mit Liebe zu klassischen Fahrzeugen ...

Als Profi des Kfz-Handwerks für Oldtimer- und Youngtimer-Restoration gehen wir mit Sorgfalt und Liebe zum Detail ans Werk. Mit unserer Kompetenz in Beratung und handwerklicher Ausführung der Wartungs- bzw. Restaurationsarbeiten sind wir ein wichtiger Partner für Klassik-Car-Begeisterte.

... Werte erhalten!

KFZ-Werkstatt Hämmerlein - 95236 Stambach (Franken) - www.kfz-haemmerlein.de - info@kfz-haemmerlein.de - Tel. 09256 467



Wir reparieren und restaurieren Mercedes-Klassiker der 50er bis 90er Jahre!




Verkauf

Becker Autoradio Mexico Diversity (BE0830) in einem sehr guten optischen und technischen Zustand. Dieses Becker Radio war eines der besten Autoradios seiner Zeit und hat auch heute noch einen hervorragenden Klang! Es passt hervorragend in unseren R107, sowie in die S-Klassen der Baujahre 1987-1990 und lässt schnell an die schöne alte Zeit erinnern. Das Radio wurde professionell generalüberholt. Alle Kondensatoren auf der Grundplatine wurden getauscht und das Gerät wurde professionell gereinigt. Somit ist das Radio auch für die nächsten Jahre gerüstet. Selbstverständlich funktionieren alle Einstellungen und die Beleuchtung. Ein Traumradio im Topzustand mit Codekarte und Bedienungsanleitung! Preis 790 Euro inkl. MwSt oder 890 Euro inkl. MwSt. mit Bluetooth. und Versand. Gerne reparieren wir Ihr Becker Radio BE0830 oder bauen dieses mit einem Bluetooth Modul um. Weitere Infos: www.hosbach.de



Verkaufe meinen in Richtung Auslieferungszustand restaurierten und mehrfach prämierten **Auto-Union (DKW) 1000 S. Coupé de Luxe** 1962, ca. 101 tkm, WGA 2+, VB 19.500 €, juergen.kreuer@107sl-club.de



250 SE 2.8 original Werkscabrio aus 1966. Technisch topfit mit nagelneuem 2,8l-Motor (2.000 Km), neuen Achsen usw., optisch 2. Umstände halber zu verkaufen. Preis: 148.000 €. Kontakt: ra.kienitz@inso-consulting.de



300 SL, Deutsches Fahrzeug EZ. 02.1987. 119000 Km. Scheckh. Gepflegt, Datenblatt vorhanden. Unfallfrei TÜV 5.2025 Original Lack, 254 Nachtgrün Metallic, Innenfarbe Leder Creme beige. Automatik, E-Fensterheber, Sitzheizung,

Tempomat, Fondsitze (Kindersitze), Hardtop in Wagenfarbe, Außentemp. Anz., Windschott, Alufelgen Gullideckel, Beckerradio E-Antenne. Sehr gut dokumentierte Historie. Motor in 01.2021 bei 110.000 km Generalüberholt in Fachwerkstatt. Rep. Stufe 1 folgende Arbeiten- Neue Kolben Motorblock neu gehohnt, Neue Nockenwelle, Ventilschaftdichtungen, Neues Kühlsystem, neuer Endschalldämpfer alles Dokumentiert. Hohlraumversiegelung 2017, neues Verdeck 05.2021, neue Lambdasonde 04.2023. Wertgutachten 2+ aus 05.2023 (64.500 €), VB. 54.500 € Kontakt: Tel.: 0172-4760937, E-Mail: nc-juszkuro@netcologne.de



420 SL, EZ: 02/86, 3. Hand, ca 190.000 km, Unfallfrei, Pa-jettrotmetallic 582, Leder schwarz, Hardtop in Wagenfarbe, 2019 restauriert und neu lackiert. Neues Verdeck, Sitze neu bezogen. H Kennzeichen, TÜV 02/25, Preis: 43.900 Euro, Standort: Köln. Kontakt: Tel.: 0172-2904811



560 SL, Baujahr 1987, zugelassen 1988 mit nur 89.238 KM, EU-Ausführung. Arcticweiß mit blauem Cabriodach. Ich habe das Auto 2016 in Japan gekauft, das Auto ist in original Ausstattung, schadensfrei und sehr gut gewartet, fährt und schaltet perfekt. Nie restauriert, das Ersatzrad wurde noch nie verwendet. Unterlagen vorhanden, teilweise auf Japanisch.

Der TÜV wurde in den Niederlanden geprüft und ist mit dem TÜV in Deutschland vergleichbar. VB 49.500 €, Standort: Deurne Niederlande. (zwischen Venlo/Eindhoven). Kontakt: Tel.: +316531855, E-Mail: jan.deursen@hetnet.nl



280 SL, EZ 12/83 astralsilbermetallic, Leder Schwarz, Automatik, geregelter Kat, elektrische Fensterheber, Radio Becker

Europa/Cassette+Antenne automatisch, Lm Felgen, Hardtop in Wagenfarbe, Spiegel rechts elektrisch, Zubehör: Mercedes original Windschott, Fußmattensatz, Gurtführer. Beschreibung: Bordwerkzeug original, Bordmappe mit Bedienungsanleitung+Wartungsheft. Gesamt Laufleistung 202.000 km, seit 22 Jahren in meinem Besitz, dabei ca. 65.000 km mit Saisonkennzeichen gefahren, gepflegt, kein Wartungsstau, letztes kurz Gutachten 10/2022: Zustandnote 2; Preis VHB 33.500 € inklusive Hu/Au 09/2023. Kontakt: Tel. 0172-9255715, E-Mail: walter.adolf@gmx.de



280 SL, Bj. 1977, H-Zulassung, KM Stand 8.500 nach Frame Off Restauration, Lack- Hellblau-metallic, Automatikgetriebe, ZV, Servolenkung, Klima, 4-Fach Fensterheber, Leder-ausstattung, Armaturenbrett, Mittelkonsole, Schaltknauf in Leder bezogen. Color Glas, Retro Radio mit Bluetooth und Tel., 17 Zoll AMG-Design Felgen mit neuwertigen Reifen. Original- Barockfelgen mit Reifen vorhanden. Kotflügel Schottwände eingebaut. Motor und Motorraum ist in einem perfekt restauriertem Zustand-ein Hingucker. Das Fahrzeug befindet sich optisch und technisch in einem perfekten Zustand. Weitere Instandhaltungsmaßnahmen wie Ölwechsel- Ölfilter und Bremsflüssigkeit etc. wurden turnusmäßig gewechselt. Das Fahrzeug ist über die Winter- und Schlechtwetterzeit abgemeldet und steht in trockener Garage. Das Fahrzeug ist seit 2015 in meinem Besitz. Standort: 71111 Waldenbuch (nahe Stuttgart). Preis: VB 36.000 €. Weitere Auskunft bei Interesse: Tel.: 0179-4920073 oder über E-Mail: dieterbosler@gmx.de



300 SL, Bj 1986, 158 tkm, blaumetallic, graues Leder, Hardtop, Automatik, Sitzheizung, elektr. FH, Windschott, deutsches Fahrzeug, seit 2014 in meinem Besitz, Serviceheft vorhanden, für ca. 14.000 € in den letzten Jahren nachweisbar restauriert, Zustand 2-, kein Rost, nur bei Trockenheit gefahren, aus Zeitgründen abzugeben. Aktuelles Wertgutachten über 38.500 € liegt vor. 36.500 € VB, Standort Kreis Warendorf, für weitere Infos E-Mail: rudolf-moellers@web.de oder Tel.: 0152-01584630.



280 SL, EZ 1979 Deutsche Zulassung 2.Hand, voll restauriert. Weitere Informationen, sowie das Exposé finden Sie unter: <https://280erslunikat.com>



280 SL, Bj. 1985, Automatik, 179.000km, gold met, ABS, neu bereift, Leder, hardtop, H Zulassung, Radio Becker Mexico, Windschott, Wertgutachten. Aus Altersgründen zu verkaufen. VB 29.500 €. Tel.: 0172-9338167, Standort: 65527 Niedernhausen/Wiesbaden.



300 SL, EZ 05/86, original 48.500 km, top Zustand, nie im Regen gefahren, unfallfrei, komplett original, seit 25 Jahren in Besitz, 3 Vorbesitzer, 180 PS, G-Kat, blauschwarz metallic (199), Leder grau (278), Verdeck schwarz, Automatik, Holz Wurzelnuß, SH, eFH, ZV, Armlehne, el.re Außenspiegel, Tempomat, ABS, RC Becker Avus, el. Antenne, Alarm, Hardtop, Scheckheft, TÜV neu, 68.500 €, Erstkontakt Email: bwp100@gmx.de, Standort Rhein-Main



560 SL, Bj.87, Reimport USA 2012, Rückbau EU Art, top Zustand, Gutachten 1 u. 2, Garagenfahrzeug unfallfrei, Zweitbesitzer, Fahrl. 36.000 Meilen, davon 12.000 Meilen vom Verkäufer, original rot, innen beige Leder, Automatik, Tempomat, Klimaanlage, Airbag, Cabrio, Sportverdeck, Hardtop, Becker Radio 2020 getauscht, Autom. Antenne, Cat, Neureifen 5000 km, neuer Akku 2022, Batterietrennschalter, Windschott, el. Spiegel rechts, Haube neu schallgedämmt, H.Kennzeichen, Wartung belegbar doku. Abgabe altersbedingt, Preis 58.000 €. Raum Ahaus NRW, E-Mail: b.wessel@t-online.de



380 SL, Automatik, 2/85, schwarz, 132.000 km, deutsches Fahrzeug im TOP-Zustand in schwarz / beige. NEU in 2023 : Verdeck (kein Billig-Dach), Reifen, Konsolen in Wurzelholz, Sportlenkrad in Holz, große Inspektion, für über 10.000 € in TOP-Zustand gebracht. Preis 39.500 €, Kontakt : E-Mail: hps.partner@t-online.de, Standort: Hannover



MB Heckflosse 220S (W111), Bj. 04/65, Note 2+, 182.677 km, H-Kennzeichen, Deutsches Fahrzeug, Motorrevision, Papyrusweiß, Lenkradschaltung, Stoffsitze, Schiebedach, AHK, VK 32.000 €. Kontakt: schardt-weber@t-online.de, Tel.:0151-53673717



320 SL, R129, Bj. 07/98, dunkelblau-met., Leder schwarz, original 109tsd km, der letzte Reihensechser! Klima, Xenon, Saisonzulassung 04-10, alles völlig original, ohne Rücksicht auf Kosten in Topzustand erhalten. Zuletzt: Klimaservice, 8 Verdeckzylinder neu, Reifen neu, grosses Motorservice, alle Flüssigkeiten neu, Hardtop innen neu bezogen, neue Batterie, Bremsen hi. neu, läuft hervorragend. Verkauf wegen Sammlungsverkleinerung (Platzprobleme). Weitere Infos und Bilder gerne per E-Mail. VB 29.500 €. Standort: Freising. Kontakt: kraus.michael@hotmail.com, Tel.: 0175-2237301.



280 SL, Bj. 03/85, aus Zeitgründen zu verkaufen, ca. 94.800 Km (abgelesen), Automatik, ZV, Silbermetall, blaues Verdeck (neu in 2017), blaues MB-TEX, Becker Europa Cassette, Barockfelgen 15 Zoll (neu in 2021) mit 205/65 R15, Scheckheft seit 2014, Mike Sanders Hohlraumversiegelung in 2012, seit 2010 in meinem Besitz, reines Schönwetter-Auto, alle Rechnungen und Belege seit 2010, Wertgutachten 2- von 2021, inkl. Hard-Top, VB 27.900 €. Standort: Hannover. Alle

weiteren Details oder weitere Fotos gern auf Anfrage per E-Mail an: pfeifferthorsten@web.de



300 SL, Astralsilber (735), Leder schwarz 271, EZ 01.02.1987, Erstbesitzer Manfred Schmieder, Flowtex, Verkauf vom 3. Besitzer, Kaltlaufregler nachgerüstet, 2016 Verdeck erneuert, Hardtop vorhanden, 2023 Bremsattel vorne erneuert , HU war 08/2023, Fahrzeugbewertung von Classic Analytics aus 2024 vorhanden: 2+ Wert 55.000 €, Preis: 43.500 €, Gabriele Neuse (Mitgliedsnummer 1678) 76187 Karlsruhe, Tel.:0721-24814, E-Mail: kugneuse@kabelbw.de



350 SL, EZ 02/1972, 103.000 Km, 2. Besitz, Barockfelgen, Automatik, Silbergrau Metallic, Polster MB-TEX Blau, Hardtop, Radio Becker Europa, umfangreiche Technikerarbeiten, seit 10 Jahren in meinem Besitz, Verkauf wg. Reduzierung Fahrzeugbestand, weitere Infos gerne auf Anfrage, VB 32.500 €, Kontakt Tel. 0171-9589437



Verkaufe **Herrenarmbanduhr** Chronograph des 300 SL Club, limitiert auf 50 Stück, No. 46/50, Gehäuse in Edelstahl, Quarzwerk ETA 251.242. schwarzes Zifferblatt mit arabischen Indizes, mit kleiner Abbildung eines W 198 und dem Schriftzug „300 SL“, Datum auf „4“, Alarmfunktion, verschraubter Boden, rückseitig graviert mit: Swiss Chronograph – Alarm – Rattrapante – Fly Back – All Stainless Steel – Water Resistance 5ATM, mittig: Mercedes-Benz 300 SL Club 46/50. Durchmesser: 43mm. Die Uhr hat ein braunes



Lederarmband und befindet sich in der original Mercedes Alubox. Dieser limitierte Quarz-Chronograph wurde im Rahmen eines Clubtreffens an Mitglieder des „Mercedes 300 SL Club“ vergeben. VB: €850. Kontakt: andreas.aus.gl@gmx.de

280 SL, Verkauf des wahrscheinlich ältesten 280er, Fahrzeug-Ident-Nr 107042-12-000015, Motor-Nr 110982-12-000022, Erstzulassung DB-Niederlassung Bremen am 20.8.74, für 4 Monate dort / dann 11 Jahre bei meinem besten Freund in Bremen, ab 15.4.85 in meinem Besitz – alle Kaufvertr. + KFZ-Briefe- original hier, H-Kennzeichen, Verkauf wg. Schlaganfall + deshalb Fahrverbot. Automatik, Rot Metallic 571, Hardtop Schwarz / Stoffverdeck schwarz neu 4/13, Momentan montierte Felgen 14er Stahl mit orig. Radkappen - 14er Barock Alu werden mitgeliefert. Beide Sitze mit Orig-Stoff (schw-weiß-Hahnentritt) neu gepolstert 6/11, ZV, Windschott, Tacho-Überholt 5/10, Heizung erneuert 11/13, Vorderwagen komplett saniert 5/09 gegen Rost, Kotflügel neu, Innenkotflügel eingesetzt, viele Teile erneuert. Preis: VB 29.000 € – Wiederbeschaffungswert lt. Gutachten vom 15.5.23 37.500 € am 12.04.2024 Km-Stand: 234.420 Km Standort: Südhessen. Kontakt: Tel.: 06251-77331.



300 SL, EZ.05.87 Org. 81.500 km, Euro 2, unfallfrei, Rauchsilber 702, Ausstattung Creme, Teilleder, ABS, 5-Gang, Sitzheizung, Radio-Cass. Becker original, el. Antenne, Lederlenkrad, H-Kennzeichen neu, Kundendienst neu (81.000 km) alle Öle neu, Bremsleitungen neu, Auspuffendtopf neu (org. Eberspächer), Verdeck und Hardtop neuwertiger Zustand, reines Sommerfahrzeug (kein Regen), Mike Saners Versiegelung (Alois Hoppen pers.), Wertgutachten Classic Data 2020 Wiederbeschaffungswert 78.000 Euro (Note 1) in absolutem Topzustand von Clubmitglied (Werksangehöriger Mercedes-Benz) schweren Herzens zu verkaufen. Fahrzeug war 20 Jahre in meinem Besitz wurde immer gewartet und gepflegt. Preisvorstellung 66.500 €. Standort: 72401, Kontakt: E-Mail: mercedessl107@gmx.de, Tel.: 0173-6245184



450 SLC, EZ 1/79, ca. 199 Tkm, H-Kennzeichen, grüne Plakette, TÜV neu, G-Kat Anlage, el. Stahlschiebedach mit Windabweiser, Radiocassettengerät Becker Mexico, CD-Wechsler im Kofferraum, Farbe blau Metallic, Innen Leder braun, sehr gepflegter Zustand, gewartet von Großjüng, alle Unter-

lagen ab Kauf vorhanden. Klimaanlage vorhanden, aber nicht mehr im Betrieb. Gutachten Note 2. Preis: 35.500 €, Standort Raum Aachen, Kontakt: Tel.: 0171-9338402



300 SL, EZ 10/86, 2. Besitz seit 35 Jahren, 192.936 km, TÜV 11/25, Der Wagen wurde nur bei schönem Wetter gefahren. Es ist noch viel Zubehör vorhanden wie zB. Kompl- Galgenanlage, Rallye-PCFanfahnen,-Klang, Regenabdeckung, Sportlenkrad, Windschott, usw. VHB 36.000 €, Standort: 29640 Schneverdingen, Tel.: 05193-9821601



280 SLC, Bj. 77, 198.000 km, sehr schönes Auto mit lückenloser Historie. Deutsches Fahrzeug (Erstauslieferung, Hamburg). Außenfarbe (anthrazitgrau Farbcode 172), mit Leder schwarz.

Mehrere Gutachten attestieren die Note 2 mit zuletzt 25.000 €. Das Auto ist angemeldet und fahrbereit. Es wird regelmäßig bei gutem Wetter bewegt. Die Barockfelgen sind mit dabei. VB 18.900 €.

Standort: 66839 Schmelz, Kontakt: M._Maier@web.de



380 SL, Bj. 82, ca. 91.000 Km, Automatik, Windschott, Garagenwagen, pastellgrau, mit schwarzem Stoff-Verdeck, Hardtop, Mike-Sander-Versiegelung, Blaupunkt-Radio Bremen SQR 46 DAB, Freisprechanlage usw. Das Fahrzeug befindet sich in einem sehr guten Zustand. Es wurden selbstverständlich Verschleißteile und Flüssigkeiten altersbedingt erneuert. Wertgutachten vorhanden.

VB 32.000 EUR, Standort: Spenge, Kontakt: 0170-8927627



350 SL, 4,5l, EZ: 1972, ca. 104.000 km, H-Kennzeichen, Hellblau-Metallic, Getriebe komplett überholt, keinerlei Lackschäden,

Wertgutachten mit Zustand 2 auf 37.000,- von Classic Data bewertet. Kein Reparaturstau oder Rost.

Solch ein Auto muss bewegt werden und ich suche einen neuen Liebhaber, da ich selbst keine Zeit und Muße habe, gebe ich ihn nach 8 Jahren ab.

Weitere Bilder gerne auf Anfrage. Preis 33.000 €, Standort: Kreis Freiburg,

Kontakt: E-Mail: wbenkel@me.com Tel: 0160-97769930



Suche

Suche intakte cremefarbene **Ledersitze** für einen 107er SL, EZ: 1984 mit Höhenverstellung und Sitzheizung. Angebote bitte an: andreas.aus.gl@gmx.de

Anzeigen-Annahmeschluss

Heft 3/2024

15. Juli 2024

Anzeigentext bitte nur per E-Mail an:

marcel.weber@107sl-club.de

Private Kleinanzeigen sind für Clubmitglieder kostenlos.

Der Kleinanzeige kann auch ein Foto beigefügt werden.

Die anerkannten Mercedes-Benz Clubs von Deutschland

AMG Owners Club e.V.

Jörg Kläschen

Grüffkamp 10
24159 Kiel
Tel.: +49 151 14 16 80 67
Fax: +49 431 39 92 397
info@amg-owners-club.org
http://www.amg-owners-club.org

Mercedes-Benz Club Bulgaria

Ilija Goranov

Maichinger Strasse
71120 Grafenau
Tel.: +359 89 55 28 693
info@mbclub.bg
http://bulgaria.mercedes-benz-clubs.com

Mercedes-Benz Kompressor-Club e.V.

Geschäftsstelle: c/o Walter Lechler Erlenweg 1

70597 Stuttgart
Tel.: +49 61 72 96 50-0
Fax: +49 61 72 96 50-50
info@kompressor-club.de
http://www.kompressor-club.de

Mercedes-Benz R 129 SL-Club e.V.

Geschäftsstelle: Postfach 750 249

13132 Berlin
Tel.: 0800 0 129 129
kontakt@r129sl-club.de
http://www.r129sl-club.de

Mercedes-Benz SLK-Club Deutschland e.V.

Dieter Jakubik

Geschäftsstelle: Dornröschenweg 12
51515 Kürten
Tel.: +49 22 68 90 90 553
Fax: +49 22 68 80 04 67
info@slk-club.de
http://www.slk-club.de

Mercedes-Benz W 123 Club e.V.

Geschäftsstelle: Paarener Str. 9

14621 Schönwalde-Glien
Tel.: +49 700 91 23 25 82
Fax: +49 33230 20 964
Info@w123-club.de
http://www.w123-club.de

Mercedes-Benz W 201/C-Klasse Club e.V.

Gildenweg 14

52428 Jülich
info@w201.c-klasse.club
http://w201.c-klasse.club

Mercedes-Benz 190 SL-Club e.V.

Wilfried Steer

Geschäftsstelle: Wittinger Straße 154
29223 Celle
Tel.: +49 51 41 93 01 90
Fax: +49 51 41 38 17 87
F.Erbeck@Mercedes-Benz190sl-Club.de
http://190sl-club.mercedes-benz-clubs.com

Mercedes-Benz Geländewagen-Club e.V.

Geschäftsstelle: Angelika Mechtold-Schmitz

91085 Weisendorf
geschaeftsstelle@gclubev.de
http://www.mercedes-gelaendewagenclub-ev.de/

Mercedes-Benz Modellauto-Club

Dieter Mäurer

Geschäftsstelle: Reichenhaller Straße 53
70372 Stuttgart
Tel.: +49 711 55 82 49
Fax: +49 711 55 82 49
dieter.maeurer@mbmc.de
http://www.mbm.de

Mercedes-Benz S-Klasse Club e.V.

Reuenberg 131

45357 Essen
Tel.: +49 201 89 09 09 39
Fax: +49 700 126 000 00
info@s-klasse-club.de
http://www.s-klasse-club.de

Mercedes-Benz SLR Club e.V.

Daimlerstr. 1

31275 Lehrte
office@slr-club.com
http://www.slr-club.com

Mercedes-Benz W 124 Club e.V.

Thomas Fietzke

Julius-Leber-Straße 16
38116 Braunschweig
Tel.: +49 711 93 34 24 24
info@mbw124-club.de
http://w124-club.mercedes-benz-clubs.com/

Unimog-Club Gaggenau e.V.

Rainer Hildebrandt

Eichetstraße 4
76456 Kuppenheim
Tel.: +49 72 22 80 89 938
info@unimog-club-gaggenau.de
http://www.unimog-club-gaggenau.de

Mercedes-Benz 300 SL Club e.V.

Sommerhalde 27

73072 Donzdorf
Tel.: +49 160 86 11 111
info@mercedesbenz300sl-club.de
http://www.mercedesbenz300sl-club.de

Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V.

Geschäftsstelle: Im Hang 16

52428 Jülich
Tel.: +49 24 61 34 98 24
Fax: +49 24 61 34 98 26
info@mbig.de
http://www.mbig.de

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

Geschäftsstelle:
Plettenbergstr. 49
70186 Stuttgart
Tel.: +49 711 88 952 52
Fax: +49 711 88 952 54
guenter.hoferer@107sl-club.de
http://www.107sl-club.de

Mercedes-Benz SL-Club Pagode e.V.

Werner Heidemann

Marco-Polo-Str. 20
14089 Berlin
vorstand@sl-club-pagode.de
http://www.sl-club-pagode.de

Mercedes-Benz Veteranen Club von Deutschland e.V.

Uwe Ewald

Geschäftsstelle:
Stiftsbogen 124, 81375 München
Tel.: +49 174 78 96 104
zentrale@mvconline.de
http://www.mvconline.de

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

Christoph Rieger

Geschäftsstelle: Graf-Eberhard-Weg 2
71706 Markgröningen
Tel.: +49 173 39 43 862
info@w201-16v-club.de
http://www.w201-16v-club.de

vdh - www.mercedesclubs.de

Horst Stümpfig

Weidenbacher Straße 11
91737 Ornbau
Tel.: +49 98 26 91 66
Fax: +49 98 26 91 04
vdh@mercedesclubs.de
https://mercedesclubs.de



Impressum

107 Klassik

Die 107 KLASSIK ist die Mitgliederzeitschrift des Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V..

Sie erscheint seit 1991 vierteljährlich und wird den Mitgliedern viermal jährlich kostenlos zugestellt.

Herausgeber:

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

Geschäftsstelle des Clubs:

Plettenbergstraße 49, 70186 Stuttgart

Telefon 0711 8895253, Mobil 0176 84699945,

Telefax 0711 8895254, geschaeftsstelle@107sl-club.de

Bankverbindung:

Hamburger Sparkasse

IBAN DE86 2005 0550 1223 1257 07

BIC (SWIFT): HASPDEHXXX



Internet:

www.107sl-club.de

Redaktion „107 Klassik“:

Marcel Weber

Mauspfad 8, 51377 Leverkusen

Telefon 0214 2064103, marcel.weber@107sl-club.de

Anzeigenleitung:

Marcel Weber

Kleinanzeigen:

Marcel Weber

Layout, Druck und Versand:

GieseKingDruck, Bad Oeynhausen, Simone Elting

Auflage: 6.600

Textliche Beiträge von Mitgliedern sind sehr erwünscht. Diese sind entweder als Word-Dateien (beispiel_text.doc), Bilder bitte separat im JPG-Format (beispiel_foto.jpg) oder im TIF-Format (beispiel_foto.tif) zu erstellen. Bei mehreren Dateien kann alles auch in einem Ordner komprimiert (gezippt =beispiel_ordner.zip) gemailt oder als Daten-CD an die Redaktion „107 Klassik“ (siehe linke Seite) geschickt werden. (Keine Dateien mit anderen Endungen).

Ein Anspruch auf Veröffentlichung von eingesandten Beiträgen jeglicher Art besteht nicht.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nur die Meinung des Verfassers wieder und müssen nicht zwangsläufig mit der Meinung des Vorstandes oder der Redaktion übereinstimmen. Die Redaktion behält sich eine ggf. auszugsweise Veröffentlichung vor bzw. kann die Veröffentlichung ohne weiteres verweigern, wenn der eingesandte Beitrag einseitige Betrachtungen und Inhalte gegen den Club allgemein, gegen einzelne Mitglieder oder gegen die Mercedes-Benz AG, die Daimler Benz AG oder die Daimler AG enthält.

Für unverlangt oder ohne Absenderangabe eingesandte Manuskripte und Fotos kann keine Haftung übernommen werden. Ein Nachdruck der Zeitschrift – auch auszugsweise – ist nur nach vorheriger Abstimmung mit der Redaktion zulässig. Davon ausgenommen sind die von Mercedes-Benz anerkannten Clubs. Im Heft veröffentlichte Namen und Adressen von Mitgliedern dienen nur zur Aufnahme von Clubkontakten. Eine anderweitige Nutzung – möglicherweise auch kommerziell – ist nicht statthaft.

Für die Qualität der in dieser Zeitschrift beworbenen Produkte und Dienstleistungen kann keine Gewähr übernommen werden. Dies gilt auch für die veröffentlichten Kleinanzeigen, die nicht nur von Clubmitgliedern, sondern auch von Anbietern/Suchenden außerhalb des Clubs stammen können.



Der Einsender eines Artikels, eines Fotos oder einer Anzeige, genehmigt die Veröffentlichung in jedweder durch den Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club e.V. publizierten Medienform (gedruckt, digital, Online). Zugleich übernimmt er die Haftung für das Einverständnis zur Veröffentlichung der auf Fotos abgebildeten Personen.

Wir verwenden in der 107 Klassik zur besseren Lesbarkeit und Verständlichkeit das generische Maskulinum. Alle verwendeten Personenbezeichnungen beziehen sich, sofern nicht anders kenntlich gemacht, auf alle Geschlechter.

Redaktionsschluss für die Ausgabe 3/2024:

15. Juli 2024

Wichtiger Hinweis:

Bitte haben Sie Verständnis, wenn der R/C 107 SL-Club aus Haftungsgründen immer darauf hinweisen muss, dass grundsätzlich alle geltenden Vorschriften (StVZO, Unfallverhütung, Umweltschutz usw.) zu beachten sind. Arbeiten an Fahrzeugen erfordern Qualifikation sowie große Sorgfalt und Umsicht. Der Club empfiehlt, nur Fachwerkstätten zu beauftragen und ausschließlich Original-Ersatzteile sowie vom Werk freigegebene Betriebsmittel, Betriebsstoffe und Unterlagen zu verwenden.

Alle Ratschläge in dieser Clubzeitung erfolgen nach bestem Wissen und berücksichtigen in der Regel die Informationen in den Werksunterlagen, dennoch haben sie nur den Charakter von Empfehlungen für Fachleute.

Der Club und die für ihn handelnden Mitglieder lehnen die Haftung für alle Schäden, die aus der Nichtbeachtung dieses Hinweises erfolgen, ausdrücklich ab.





Start und Ziel: Maritim Hotels

Ihr Partner für Vereinsausflüge, Privattouren, Sternfahrten und Kulturreisen

Entdecken Sie Maritim deutschlandweit, starten Sie durch und checken Sie ein mit einem großen „Smile“! Unser günstiges Online-Angebot „SmileOn“ bietet Ihnen die Möglichkeit, die Maritim Hotels in

Deutschland individuell kennen und lieben zu lernen. Sie bleiben zwei Nächte – wahlweise am Wochenende oder in der Woche – und planen ganz nach Ihren persönlichen Zielen.

„SmileOn“ für Young- und Oldtimerfreunde



- 2 x Übernachtung inklusive reichhaltigem Maritim Frühstücksbuffet
- Begrüßungscocktail
- 1 x Abendessen im Rahmen der Halbpension
- Kostenfreies Internet (WLAN/LAN)
- Freie Nutzung des Schwimmbads



Das Angebot ist ausschließlich online buchbar.
Der Preis pro Person variiert je nach gewähltem Hotel und tagesaktuellem Übernachtungspreis.

Erfahren Sie den Unterschied

Bei Maritim ist Ihr „Klassiker“ in besten Händen! Neben trockenen Unterstellplätzen bieten wir Ihnen Beratung bei der Routen- und Rahmenplanung, Picknickpakete für Tagestrips und Kooperationen

mit ortsansässigen Reparaturwerkstätten. Auf Wunsch erstellen die Maritim Hotels maßgeschneiderte Angebote für individuelle Gruppenfahrten ab zehn Personen.

Ihr Fels in der Brandung.

W&W württem
bergische

Mehr als
2.500
Ansprechpartner
vor Ort

**Das Beste
für Ihren Schatz.**

Markt-, Wiederbeschaffungs- oder
Wiederherstellungswert:
Wir versichern Ihren Oldtimer.



Weitere Infos unter oldtimer.de
und Telefon 0711 662 725778