



107 KLASSIK

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

G 25789 - 2. Quartal 2023



**Fahrzeug
Marktwerte**

2023

**Schrauber Herbsttreffen
in Weilheim**

Fr. 13. bis So. 15. Oktober 2023

**Dreieinhalbmal
„Lebenslänglich“**

Dem "ollen Benz" etwas Gutes tun

2 2023



Quo vadis Oldtimer?

Liebe Clubfreundinnen und Clubfreunde,



die Oldtimer-Szene in Deutschland sieht sich seit einiger Zeit einer Vielzahl von Herausforderungen ausgesetzt. Stichworte sind hier die Einhaltung von zukünftigen Umweltstandards und damit einhergehend die Diskussion über Fahrverbote für Oldtimer. Außerdem stellt sich die Frage, wer in Zukunft noch in der Lage sein wird, Oldtimer zu warten oder ganz praktisch die Frage, ob Ersatzteile weiterhin verfügbar sein werden.

Derzeit ist es von der Politik gewünscht, dass in Deutschland Autos mit Verbrennermotor mittelfristig von den Straßen verschwinden. Über Sinn oder Unsinn einer solchen auf Deutschland oder auch die Europäische Union bezogenen Maßnahme kann man lange diskutieren. Selbst wenn es Ausnahmeregelungen für Bestandsfahrzeuge, also auch für unsere R 107er geben wird, werden wir gleichwohl zumindest mittelbar von den Maßnahmen der Politik betroffen sein. Hier gilt es, dass wir als R/C 107 SL-Club zusammen mit anderen Oldtimerclubs engagiert für den Erhalt unser Oldtimer als (automobile) Kulturgüter eintreten. Wir als Vorstand sind gefordert, über die Regelungen zu informieren und alle Mitglieder auf dem Laufenden zu halten. Nur als starke Gemeinschaft haben wir die Möglichkeit, den Maßnahmen der Politik entgegenzuwirken.

Durch die sinkende Anzahl der mit einem Verbrennermotor betriebenen Fahrzeuge in den nächsten Jahren, wird es gleichzeitig zu einer Verknappung und damit auch Verteuerung des Angebots von Kraft- und sonstigen Betriebsstoffen für Verbrennerfahrzeuge kommen. Ob der Umstieg auf sogenannte E-Fuels, also synthetisch hergestellte Kraftstoffe hierbei ein Ausweg ist, ist derzeit objektiv nicht

absehbar. Die Umweltbilanz der E-Fuels ist fraglich, weil bei deren Herstellung erhebliche Mengen an Energie aufgewendet werden müssen. Vor allem darf allerdings der Kostenfaktor der E-Fuels nicht außer Acht gelassen werden. E-Fuels kosten derzeit pro Liter rund 5,50 EUR brutto. An dieser Kostenstruktur wird sich voraussichtlich grundlegend wenig ändern, weil der Markt für E-Fuels immer begrenzt sein wird. Ich persönlich gehe nicht davon aus, dass die außereuropäischen Staaten, insbesondere die bevölkerungsreichen Flächenstaaten wie USA, China, Indien oder Russland dem Sonderweg Deutschlands und der Europäischen Union folgen werden. Im Ergebnis werden wir vermutlich mit weiter steigenden Spritkosten zu rechnen haben. Entwarnung gibt es hingegen bei den oft anzutreffenden Befürchtungen von schädlichen Veränderungen an Motoren durch den Einsatz von E-Fuels. Erste Langzeittests, unter anderem durch den ADAC haben ergeben, dass keine Motorschäden zu befürchten sind. Auch unser Club wird den im Rahmen der Nachwuchsförderung eingesetzten clubeigenen 560 SL zukünftig testweise mit einer zehnprozentigen Beimischung von E-Fuel betreiben.

Fahrverbote für Oldtimerfahrzeuge werden – soweit ersichtlich – derzeit in Deutschland nicht ernsthaft diskutiert. Dass dieses nicht so bleiben muss, zeigt ein Blick über die Grenze in das benachbarte Frankreich. Dort gibt es in vielen Städten Umweltzonen, welche nur mit einer französischen Umweltplakette befahren werden dürfen. Auch grenznahe Städte, wie Straßburg, sind betroffen. Die Umweltplakette wird aber nur für Pkw erteilt, die nach dem 31.12.1996 erstmalig zum Straßenverkehr zugelassen

wurden. Ausnahmen für Oldtimer gibt es bislang nur für Paris.

Ein weiteres wichtiges Thema ist die Frage, wer denn überhaupt noch dazu in der Lage ist und in Zukunft sein wird, unsere Fahrzeuge zu warten. In Zeiten, in denen Werkstattmitarbeiter nur noch darin ausgebildet sind, mit Computern Fehlerspeicher auszulesen, wird es natürlich immer schwerer Werkstätten zu finden, die Kenntnisse in der Wartung und Instandsetzung von Oldtimern haben. Satzungs-gemäße Aufgabe unseres Clubs ist die Förderung der Erhaltung, der Pflege sowie der Wiederherstellung der historischen Mercedes-Benz Modelle der Baureihe 107. Wir müssen uns darauf vorbereiten und diskutieren, ob wir hierbei zukünftig für Werkstätten als Ansprechpartner in technischen Fragen zur Verfügung stehen, wenn diese mit der Wartung und Instandsetzung unserer 107er überfordert sein werden.

Zurück zur Eingangsfrage: Quo vadis Oldtimer? Es gibt Herausforderungen, denen wir uns in den nächsten Jahren werden stellen müssen, aber keinen Grund für einen (übertriebenen) Pessimismus!

Ich wünsche uns allen eine ereignisreiche, schöne Oldtimersaison 2023!

Euer Thorsten

Dr. Thorsten Olav Lau
Vorstand Recht
Leiter RT 44 Dortmund



Vorstand/Organisation

Präsident

Cluborganisation u. Clubgeschäftsstelle,
Entwicklung u. Ziele des Clubs, Kontakte zur
Daimler AG, Versicherungen, Satzung, Clubshop



Günter Hoferer
70186 Stuttgart
Telefax 0711 8895254
Mobil 0176 84699945

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

Redaktion Kaufberatung



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



70186 Stuttgart
Mobil 0176 84699945
Telefax 0711 8895254
shop@107sl-club.de

Messekoordinator

Manfred Ehrhardt



51429 Bergisch Gladbach
Telefon 02174 796770

manfred.ehrhardt@107sl-club.de

Praxis Tipps und Technik

Jörgen Eriksen



SE- 382 71 Orrefors
Telefon +46 708 153686

ptt@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

2²⁰²³



28 Technorama Kassel im März 2023
Rund 100m² standen für unseren Clubstand für eine große Bandbreite unserer Fahrzeuge zur Verfügung

34 Unser Club auf der Retro Classics Stuttgart
Ehemaliger Formel 1 Testfahrer zu Besuch am Clubstand

CLUB INTERN

- 3 **Vorwort**
von Dr. Thorsten Olav Lau
- 4 **Vorstand/Organisation**
- 5 **Wer macht was**
- 6 **Inhaltsverzeichnis**
- 8 **Regionaltreff-Übersicht**
- 10 **Technik-Übersicht**
- 12 **Regionaltreff-Ticker Update**
- 13 **Mit spitzer Feder**
- 14 **Aktuelles über Besteuerung von Oldtimern**
von Günter Hoferer
- 15 **Prüfbericht des Bundesgerichtshof über Besteuerung von Oldtimern**
- 16 **Exklusive Nachwuchs R/C 107 Oldtimer-Fahrtraining auf dem Nürburgring**
- 17 **Club-Fotoseite**
- 18 **Digitalbeauftragter**
von Reinhard Krell

VERANSTALTUNGEN/CLUB BERICHTE

- 20 **Vorankündigung OGP am Nürburgring 2023**
von Reinhard Krell
- 22 **Clubstatistiken der Mitgliederverwaltung Teil 1 Fahrzeugentwicklung**
von Marcel Weber
- 26 **Clubstatistiken der Mitgliederverwaltung Teil 2 Mitgliederentwicklung**
von Marcel Weber

MESSEN

- 28 **Technorama Kassel 2023**
von Reinhard Krell
- 32 **Bremen Classic Motorshow (BMC) 2023**
vom Messeteam Bremen
- 34 **Retro Classics Stuttgart 2023**
von R/C 107 SL-Club
- 36 **RETRO-Messen GmbH unter neuer Führung**
von Günter Hoferer

CLUB BERICHTE

- 37 **Eine Frage**
von Manfred Ehrhardt
- 38 **Jubiläen der MB Markengeschichte 2023**
MB Classic Pressinformation
- 40 **230 SL Pagoden-Premiere in Genf**
MB Classic Pressinformation
- 44 **107er Varianten**
von Andrzej Mrozek
Titelgeschichte
- 48 **Marktwerte MB R 107 SL/SLC**
von Horst Wolf
- 49 **Chrom-Sitzblenden reparieren leicht gemacht**
von Rolf
- 50 **Ausfahrt des RT 57 ans „Meer“**
vom RT 57
- 52 **Kochen und Technik beim RT 04 Leipzig**
von Prof. Thomas Köhler
- 54 **Der RT 726 Nürtingen/Neckar stellt sich vor**
von Roland Dorau
- 55 **Ralfs Garage**
von Ralf





20 Vorankündigung 50. Oldtimer Grand Prix 2023

das traditionsreichste Renn-Festival des historischen Motorsports



32 BCM (Bremen Classic Motorshow) 2023

Besucherrekord nach zwei Jahren Zwangspause



44 Mercedes R 107 SL und seine Verkörperungen

Unsere Autos können auch andere Rollen spielen, wenn auch nur im Maßstab



38 Wichtige Jubiläen der Mercedes-Benz Markengeschichte

60 Jahre MB 600 (W 100) und MB Pagode (W 113)

Die Restaurierung eines 280 SLC 76

Letzter Teil - Montage und Auslieferungsfeier



CLUB TECHNIK

56 Lackierung

von Thomas Kraft

58 Der 560 SL USA

von Wolfgang Kalbhenn

60 Der Nebler

von Rolf aus dem wilden Süden

Titelgeschichte

62 Schrauber-Herbsttreffen in Weilheim

von Ralf Cyriax

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

64 Tipp des Monats: Lenkanschläge fetten

von Rolf aus dem wilden Süden

Titelgeschichte

66 Lebensdauerschmierung

von Herbert Koch

70 Techniktag beim RT 50 Köln

von Dr. Knut Sagner

72 Ein Damenprogramm der besonderen Art

von Marlies Klement

73 Scheinwerfer-Restaurierung

von Hans Träg

74 Werkstatttag des RT 71 Böblingen/Enzkreis

vom Leitungsteam des RT 71

76 Restaurierung eines 280 SLC - Teil 7

von Günter Kalscheuer

84 Restaurierungsstory 170S - Teil 22

von Alois Hoppen

88 Jörgens Praxis-Tipps und Technik (PTT)

von Jörgen Eriksen

CLUB INTERN

92 Die anerkannten MB Clubs von Deutschland

94 Neue Mitglieder

96 Club Markt

98 Impressum

Redaktionsschluss für die Ausgabe 3/2023:

15. Juli 2023



Regionaltreff-Übersicht

Regionaltreff 01 Dresden

RT Leiter Udo Burkert

Tel.: 0173 6737932 oder rt01@107sl-club.de
Restaurant Schießhaus
Am Schießhaus 19, 01067 Dresden
Jeden 3. Donnerstag im Monat um 18.00 Uhr

Regionaltreff 04 Leipzig

RT Leiter Immo Warnecke

Tel.: 0341 868570 oder rt04@107sl-club.de
Stellv.: Sten Lackner, Tel.: 0345 23244371
Gasthof Strömthal Am See
Rödgener Straße, 04463 Großpösna,
OT Strömthal
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.: Wolfgang Dreffin, Tel.: 040 7355949
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
Hotel Restaurant Carstens
Holstenstraße 23, 24582 Bordesholm
Jeden 2. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 26 Oldenburg-Ostfriesland

RT Leiter Horst Koppenberg

Tel.: 04494 926547 oder rt26@107sl-club.de
Stellv.: Volker Wickrath, Tel.: 0151 55954047
Restaurant Fikensolter Bückelkroog
Westerstede Straße 25, 26655 Westerstede
Jeden 1. Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 28 Bremen/Weser-Ems

RT Leiter Ralph Altendorf

Tel.: 04244 7917 oder rt28@107sl-club.de
Stellv.: Winfried Sack, Tel.: 04264 9626
Hotel Haberkamp
Uphusener Dorfstraße 1, 28832 Achim
Jeden 2. Mittwoch im Monat um 19.30 Uhr

Regionaltreff 30 Hannover

RT Leiter Lars Schulz

Tel.: 05130 7222 oder rt30@107sl-club.de
Stellv.: Rainer Grzecca, Tel.: 01511 5759610
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 Salzuflen
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.: Arne Weide, Tel.: 0561 9891948
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 Dr. Axel Görs

Tel.: 0171 3138442 oder rt37@107sl-club.de
Stellv.: Hans von Minnigerode von Knauer
Tel.: 0172 2602658
Hotel und Restaurant Sachsenross
Obere Dorfstraße 32, 37176 Lütjenrode
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
Treffpunkt beim RT-Leiter erfragen

Regionaltreff 40 Düsseldorf

RT Leiter Dietmar Steinhaus

Tel.: 02131 93919 oder rt40@107sl-club.de
Stellv.: Klaus Junior, Tel.: 0211 671105
Gastronomie der Ruder-Gesellschaft Benrath
Benrather Schloßufer 35, 40597 Düsseldorf
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.: 0231 7250754 oder rt44@107sl-club.de
Stellv.: Theodor van der Putten,
Tel.: 02351 54442
Gasthaus Ledendecker
Kreissstraße 30, 44267 Dortmund
Jeden 3. Dienstag 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
Jeden 3. Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 47 Westliches Ruhrgebiet

RT Leiterin Annette v. Brauchitsch-Lavault

Tel.: 0201 465302 oder rt47@107sl-club.de
Haus Reintjes
Wehrstraße 9, 46047 Oberhausen
Jeden 1. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 48 Münsterland

RT Leiter Hans Sudhoff

Tel.: 02382 7744416 oder rt48@107sl-club.de
Treffpunkt und Termin beim RT Leiter erfragen

Regionaltreff 484

Grafschaft Bad Bentheim - Overijssel/NL

RT Leiter Theo Wachterberger

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 Wilhelm König

Tel.: 0171 7487723 oder rt50@107sl-club.de
Stellv.: Charlotte Bauer, Tel.: 0173 2925448
Stellv.: Sven Jung, Tel.: 0174 7155982
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
Stellv.: Thomas Lux, Tel.: 02471 4755
Forsthaus Weiden, Hochwaldweg 80,
52080 Aachen-Verlautenheide
Jeden letzten 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 Münchrath, Tel.: 0157 73422088
Restaurant Tannenhof, Fam. Lange
Bellinghausener Straße 50
53639 Königswinter-Oberpleis/Bellinghausen
Jeden letzten Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr



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

Tel.: 02641 205949 oder rt56@107sl-club.de
 Stellv.: Ralf Priwitz, 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.: 02732 12199 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
 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
 Victors-Residenz Hotel
 Deutschmühlental 19, 66117 Saarbrücken
 Jeden 2. Freitag im Monat um 19.30 Uhr

Regionaltreff 67 Rheinhessen**RT Leiter Gerhard Lott**

Tel.: 06735 7399303 oder rt67@107sl-club.de
 Stellv.: Norbert Coenen, Tel.: 06231 941047
 Clublokal 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.: 07033 534515 oder rt71@107sl-club.de
 Stellv.: Astrid Pietsch, Tel.: 0715764895
 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 Applaus
 Stuttgarter Str. 65, 70805 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 Arno Roland Dorau**

Tel.: 0176 46079686 oder rt726@107sl-club.de
 Sportgaststätte Waldeck
 Großbettlingerstr. 15, 72658 Bempflingen
 Jeden letzten Mittwoch des Monats um 18 Uhr

Regionaltreff 73 Rems/Murr**RT Leiter Torsten Wiech**

Tel.: 0172 7699745 oder rt73@107sl-club.de
 Stellv.: Volker Dörr, Tel.: 0172 1809862
 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.: 07135 13096 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

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

Tel.: 07634 551823 oder rt79@107sl-club.de
 Lokale Treffen siehe Clubseite im Internet.
 Für weitere Auskünfte bitte direkt die RT Leitung kontaktieren

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

Tel.: 07732 9880020 oder rt78@107sl-club.de
 Stellv.: Alfred Nabers, Tel.: 07731 44975
 Lokale Treffen: Strandcafé Mettnau
 Strandbadstraße 102, 78315 Radolfzell
 Für weitere Auskünfte bitte direkt die RT Leitung kontaktieren

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)
 Heiglhofstraße 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.jinde@107sl-club.de

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

Telefon 0160 96962099 oder rt86@107sl-club.de
 Stellv.: Horst Riedl, Tel.: 08252 2840
 an geraden Monaten: Brauereigasthaus Holzhausen
 Hauptstraße 8, 86859 Holzhausen
 an ungeraden Monaten: Gaststätte Metzger
 Radegundistraße 14, 86319 Friedberg-Wulfertshausen
 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.: 07306 919470 oder rt89@107sl-club.de
 Stellv.: Tabea Menze, Tel.: 0151 22542001
 Gasthof Hotel zum Hirsch
 Osterstraße 3, 89584 Ehingen Kirchen,
 Jeden 1. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 92 Mittelfranken**RT Leiter Robert Königer**

Tel.: 0911 636849 oder rt92@107sl-club.de
 Stellv.: Herbert Mösbauer, Tel.: 0911 4802333
 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
 Gasthof Parzefall
 Obertraublinger Straße 54, 92055 Regensburg
 Jeden 2. Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 94 Niederbayern**RT Leiter Ronald Sterr**

Tel.: 08543 1573 oder rt94@107sl-club.de
 Gasthof Schachtl,
 Passauer Str. 28, 84347 Pfarrkirchen
 Jeden 4. Sonntag im Monat um 11.30 Uhr

Regionaltreff 96 Oberfranken**RT Leiter Frank Hofmann**

Tel.: 09563 4920 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.: 03634 623561
 Restaurant Waldhaus
 Rhodaer Chaussee 12, 99094 Erfurt
 Jeden 2. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

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

Tel.: +36 88 242 170 oder rth@107sl-club.de
 Stellv.: Imre Tóski, 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

Tel.: 030 2186451 oder 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 0511 639233, 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 Düsseldorf

Marc Großjung

Telefon 02103 986272, Mobil 0173 2811860
Telefax 02103 986273, 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, Telefax 0231 808449
tb42@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 44 Dortmund

Dirk Bühnen

Telefon 0231 777190, 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 05922 6299, Mobil 0160 1594949
tb484@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 50 Köln

Peter Jansen

Telefon 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, tb53@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 01520 1070745
tb63@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 67 Rheinhessen

Edwin Stamm

Telefon 06735 960732, 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

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 77/79 Baden

Gerhard Zipfel

Telefon 07634 4169, tb79@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

Michael Herr

Telefon 0731 86607, tb89@107sl-club.de



Technikbeauftragter RT 92 Mittelfranken**Siegfried Knoch**

Telefon 09171 62290, Mobil 0171 2858166
Telefax 09171 63959, 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 01522 9851513
Telefax 03634 372153, tb99@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT Hungaria**Ákos Tóth**

Telefon +36 30 999-7225, 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

Jörgen Eriksen - PTT

Telefon +46 708 153686,
ptt@107sl-club.de
Themen: PTT / Schaltpläne, E-Mail-Technikliste, Technik-
Anfragen
Auskunft: E-Mail/Telefon:
Montag bis Freitag 10 Uhr bis 20 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, Teilverfügbarkeit, 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, Teilverfügbarkeit,
Ausstattungs historie
Auskunft: E-Mail/Mobil:
Montag bis Freitag 10 Uhr bis 20 Uhr

Siegfried Knoch

Telefon 09171 62290, Mobil 0171 2858166
Telefax 09171 63959,
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,
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 01520 1070745
udo.schmitt@107sl-club.de
Themen: Karosserie/Achsen/Fahrwerk,
Technikseminare, Kaufberatung
Auskunft: E-Mail/Telefon:
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, Teilverfügbarkeit
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**Jörgen Eriksen**

Telefon +46 708 153686,
ptt@107sl-club.de
Praxis, Tipps und Technik

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 **Up:date**

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

RT	Änderungen
34 Kassel	Ab sofort trifft man sich im Gasthof zu Linde, Haldorfer Str. 9, 34295 Edermünde
42 Wuppertal/Bergisches Land	Klaus Eßer hat das Amt des Technikbeauftragten an Dirk Bühren übergeben. Der Vorstand bedankt sich bei Klaus Eßer für die in der Vergangenheit geleisteten Dienste. Dirk Bühren ist ebenfalls beim RT 44 Dortmund Technikbeauftragter.
63 Aschaffenburg	Anita Spieß hat das Amt der Stellvertreterin abgegeben. Der Vorstand bedankt sich bei Anita für die geleistete Arbeit. Der RT trifft sich ab sofort in der Klosterschänke Schmerlenbach, Schmerlenbacher Str. 4 in 63768 Hösbach jeden 2. Freitag im Monat um 18:30 Uhr
71 Böblingen/Enzkreis	Astrid Pietsch hat das Amt des stv. RT Leiter von Alex Ernst übernommen. Thomas Müller hat das Amt des Technikbeauftragten ebenfalls von Alex Ernst übernommen. Wir bedanken uns bei Alex Ernst für sein Engagement. Ab sofort trifft man sich Zum Trollinger, Im Mönchswasen 1, 75382 Althengstett, jeden 2. Mittwoch im Monat um 18:30 Uhr
726 Nürtingen/Neckar NEU!	Am 29.03.2023 wurde der RT 726 gegründet. Roland Dorau , rt726@107sl-club.de, wurde zum RT-Leiter, Manfred Buchmann zum Technikbeauftragten und Thomas Stix zum Internetbeauftragten gewählt. Man trifft sich jeden Mittwoch um 18 Uhr in der Sportgaststätte Waldeck, Großbettlinger Str. 15, 72658 Bempflingen.
86/87 Augsburg/Allgäu	Michael Schäfer hat sein Amt des RT-Leiters aus beruflichen Gründen an Stefan Pfaff übergeben. Der Vorstand bedankt sich bei Michael für sein Engagement.
Wichtig: Mit der Bitte, mir die Änderungen im RT-Bereich immer rechtzeitig mitzuteilen, vielen Dank! Marcel Weber	



Cabriooverdecke

- Originale Qualität
- Perfekte Passform
- Teppiche
- Leder

K.H. Mayer
Krafffahrzeugtechnik
Berkheimerstr. 10-12
73734 Esslingen

0711 - 35 79 000
khm@cabrio.de

www.cabrio.de



Mit spitzer Feder ...



Unser Club-SL, ihr wisst schon, das ist, der „Rote“ JR, hatte über die Winterzeit bei der Feuerwehr mit der Kennung „**Florian Club 1/10-2**“ ein neues Zuhause gefunden.

Sicherheit duldet eben keine Kompromisse – die anderen Fahrzeuge tragen auch einen Stern. Somit ist er unter ständiger Beobachtung und am ERSTEN April 2023 dient er der Feuerwehr als Ersatz-Kommandowagen.

- | | |
|---------|--|
| Florian | - Funk-Kennwort für Feuerwehr |
| Club | - Ortsname oder Betrieb |
| 1 | - Fahrzeug der Hauptwache |
| 10 | - Kommandowagen (KdoW) |
| 2 | - Zweites Fahrzeug (bzw. Ersatz für 1) |



626.773 Besucherinnen und Besucher aus 150 Ländern kamen im Jahre 2022 ins Mercedes-Benz Museum.



Es gibt Ladesäulen für die „Stromer“ also die Elektro-Flitzer, die nur zeitweise genutzt werden können. Warum? In der Straße darf nur im 14-tägigen Wechsel auf der Straßenseite der Ladesäulen geparkt werden. Man könnte meinen, dass da außergewöhnlich intelligente Menschen bei der Planung und Durchführung beteiligt waren.



Die ClubCard, letztmalig für alle Mitglieder im Scheckkartenformat produziert, haben wir alle im März erhalten. Die unzustellbaren Briefsendungen, gesamt 64 Stück, habe ich zurückerhalten. Die Mitglieder, die über eine E-Mail-Adresse verfügen, habe ich benachrichtigt, um eine neue Anschrift zu erfragen. Sollte es nicht eigentlich 50 sein, dass mir eine neue Anschrift mitgeteilt wird, ohne dass ich danach frage? Meinerseits war das eine einmalige Aktion – ich frage nicht mehr nach! 42 ClubCard warten auf ihren Besitzer.



Auf den bereits durchgeführten Messen, *Bremen Klassik Motorshow, Retro Classic Stuttgart, Technorama Kassel und Techno Classica Essen* wurden **95** neue Mitglieder für den Club gewonnen.



In unserem Impressum, ganz hinten im Heft, gab es eine kleine Ergänzung!

Marcel Weber

Fußnoten:

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



Titelfotos:



Umschlagseite 1:

**Schloss Staufenberg
in Durbach**

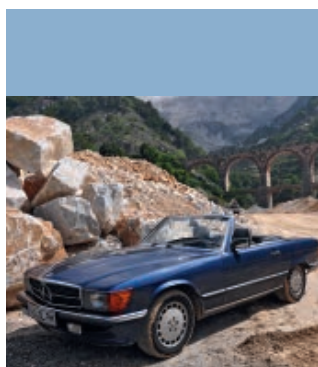
Foto: Jürgen Matt



Umschlagseite 2:

Le Mans Classic

Foto: Joachim Baier



Umschlagseite 3:

**Im Marborgebiet
Carrara**

Foto: Claudia Schneebauer



Umschlagseite 4:

**Württembergische
Versicherung**

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.



Bundesrechnungshof rügt die Besteuerung von Oldtimern

von Günter Hoferer

Der Bundesrechnungshof hat die Steuerermäßigungen für Oldtimer beanstandet, die als Alltagsfahrzeuge genutzt werden. Die Rechnungsprüfer forderten in einer Stellungnahme das Bundesfinanzministerium auf, Alltagsfahrzeuge aus der günstigen Oldtimer-Besteuerung auszuschließen.

Insgesamt reden wir über 170 Millionen Euro, die dem Fiskus jährlich verloren gehen. Nicht berücksichtigt ist dabei der Umstand, dass viele „hubraumschwache“ Oldtimer >1.000 ccm Hub bei einer regulären Zulassung ohne H-Kennzeichen zum Teil deutlich weniger als die für Oldtimer festgesetzten 191,73€ p.a. KFZ-Steuer bezahlen müssten.

Die Klassikabteilung des ADAC, deren Korporativmitglied wir sind und die deutschen Oldtimerinteressen im Weltverband FIVA vertritt hat sich umgehend zu der Rüge des BRH im Rahmen einer Presseerklärung geäußert:

Der ADAC hält es für sinnvoll und wichtig, an der aktuellen Oldtimer-Besteuerung festzuhalten. Das bekräftigt der Mobilitätsclub auch nach der Stellungnahme des Bundesrechnungshofes, in der dieser die Steuervergünstigung kritisiert hatte, weil Oldtimer häufig als Alltagsfahrzeuge genutzt würden.

Für den ADAC ist die Stellungnahme des Bundesrechnungshofes und die Aussagen zur Alltagsnutzung nicht nachvollziehbar“, sagt ADAC Verkehrspräsident Gerhard Hilbrand.

Nach Angaben des ADAC ist aktuell etwa 1 Prozent des gesamten Kfz-Bestandes in Deutschland als historisches Fahrzeug zugelassen und mit einer durchschnittlichen Jahreslaufleistung von rund 1.600 km machen Oldtimer zwischen 0,1 und 0,2 Prozent der gesamten Laufleistung aller Fahrzeuge aus.

Die geringen Laufleistungen von Oldtimer-Fahrzeugen wurden in einer aktuellen Studie vom Marktforschungsinstitut BBE belegt und darüber hinaus auch eine klare Abgrenzung von Alltags-Oldtimern generiert, die zwar mindestens 30 Jahre alt sind aber zwei- bis dreimal so hohe Laufleistungen aufweisen und über kein H-Kennzeichen verfügen.

Die geringen Laufleistungen von Oldtimer-Fahrzeugen mit H-Kennzeichen werden auch von den Daten der Technischen Überwachungsorganisationen erfasst und bestätigen diese.

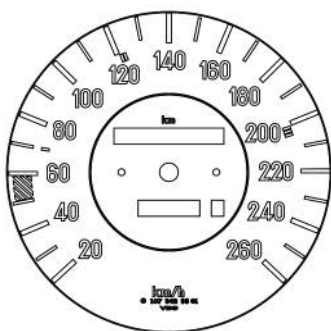
Oldtimer-Fahrzeuge müssen in einem erhaltenswürdigen originalgetreuen Zustand sein und hierfür ein Gutachten vorweisen, um das H-Kennzeichen zu erhalten. Im Rahmen der zweijährlichen Hauptuntersuchung müssen diese Eigenschaften immer nachgewiesen werden.

Zudem stellt die Versicherungsbranche sicher, dass Oldtimer mit hohen Fahrleistungen nicht in den Genuss günstiger Versicherungsprämien kommen. Die geringen Schadenquoten bei Oldtimern belegen auch den insgesamt geringen alltäglichen Gebrauch dieser Fahrzeuge.

Zusätzlich generiert das Oldtimer-Hobby mehrere Milliarden Euro Umsatz pro Jahr. Eine Erhöhung der Kfz-Besteuerung würde das Hobby unnötig verteuern und diesem Wirtschaftszweig mehr schaden als das Mehreinnahmen bei der Kfz-Steuer generiert werden können. Zusätzlich würden Oldtimerveranstaltungen und -rallyes, die oftmals mit Auslandsreisen der Eigentümer verbunden seien, auf die Wirtschaftsleistung der Tourismusbranche einzahlen.

Ich möchte hierzu ergänzen, dass ein Großteil der Oldtimerbesitzer in entsprechenden Vereinen, Clubs und Interessensgemeinschaften Mitglied sind. Vereine, Clubs und Interessensgemeinschaften sind wichtige Stützen unserer Gesellschaft in Deutschland, die über den Tellerrand der satzungsgemäßen Aufgaben hinaus wichtige Funktionen und Aufgaben für den gesellschaftlichen Zusammenhalt übernehmen.

Insofern halte ich persönlich die nicht-Erwirkung von 170 Millionen Euro KFZ Steuer pro Jahr für den Bund, bei Gesamtsteuereinnahmen des Bundes von 337.200.000.000€ (Stand 2022 - damit sind 170 Millionen Euro = 0,05% der Steuereinnahmen des Bundes), eine etwaige Änderung des derzeitigen Status Quo als Frontalangriff auf das Vereinswesen in Deutschland im Allgemeinen.



CABRIODOC®

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

**Reparatur Instrumenteneinheit
Tacho - Kombi - Drehzahlmesser - Uhr
Umrüstung Tacho mph auf km/h**

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

**Manufaktur für Innenausstattungen
Sitzmechanik - Bezug - Verkleidung - Teppich
Komfortsitz mit Spiralfederkern**

**Shop + Blog www.107doc.de
OEM + REPRO Ersatzteile**



Oldtimer-Prüfbericht des Bundesrechnungshofes fehlerhaft und unfundiert -

Steuerberechnung gleicht einer schlichten Milchmädchenrechnung

Berlin, 21. April 2023. Zu dem veröffentlichten Prüfbericht des Bundesrechnungshofs 2022, 36: „Immer mehr Oldtimer-Kennzeichen für Alltagsfahrzeuge: Hoher Steuerverzicht und Schadstoffbelastung“ erklärt der Braunschweiger CDU-Bundestagsabgeordnete und Vorsitzende des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut im Deutschen Bundestag (PAK) **Carsten Müller**:

„Dieser Prüfbericht des Bundesrechnungshofes zu historischen Fahrzeugen ist absolut fehlerhaft und unfundiert. Die Steuerberechnung ignoriert nicht nur zahlreiche zentrale Fakten, sondern gleicht einer schlichten Milchmädchenrechnung. Ohne die dringend erforderliche Überarbeitung entspricht dieser lückenhafte und vorfestgelegte Bericht nicht ansatzweise den qualitativen Anforderungen an die Hinweise des Bundesrechnungshofes. Das habe ich dem Präsidenten des Bundesrechnungshofes in einem ausführlichen Schreiben mit umfangreichen Anlagen mitgeteilt und den Verfassern des Berichts einen fundierten Austausch mit kompetenten Expertinnen und Experten der Oldtimerbranche, aus dem Zulassungs- und Prüfbereich, aus dem Finanz- und Steuerbereich, Versicherungsfachleuten, aus dem Technikbereich sowie der Wartungs- und Restaurationsbranche nahegelegt. Auch den Bundesfinanzminister habe ich entsprechend unterrichtet.“

Es ist zutreffend, dass die absolute Zahl der historischen Fahrzeuge mit H-Kennzeichen angewachsen ist, aber im Vergleich mit dem Gesamtbestand aller Fahrzeuge ist der Aufwuchs geringer. Der Anteil am Gesamtbestand liegt statistisch belegt bei lediglich 1,6 Prozent. Der Anteil der Fahrzeuge mit H-Kennzeichen bei Fahrzeugen 30 Jahre und älter sinkt sogar. Das liegt sehr häufig daran, dass zahlreiche Besitzerinnen und Besitzer sich gegen den pauschalen Kfz-Steuerbetrag des H-Kennzeichens entscheiden, der bei ihren Fahrzeugen höher wäre als der reguläre Kfz-Steuersatz. Der zentrale Punkt des Prüfberichts greift damit überhaupt gar nicht – um nicht zu sagen: das Gegenteil ist der Fall.

Bei der Steuerberechnung werden wichtige Fakten ignoriert. Die aufgestellte Behauptung der Steuermindereinnahmen wäre nur haltbar, wenn bewusst nur die absoluten Zahlen der pauschalen Kfz-Besteuerung betrachtet werden. Werden die Zulassungszahlen in Relation der Gesamtzahlen betrachtet und gleichzeitig die Steuereinnahmen des seit Jahren wachsenden Wirtschaftsfaktors ‚Oldtimer‘ hinzugenommen, werden die signifikanten Steuermehreinnahmen des Staates durch historische Fahrzeuge sehr deutlich. Für Oldtimer werden im Jahr durchschnittlich 1.632 Euro für Wartung und Reparatur und sogar 6.600 Euro für Restaurierungen aufgewendet. Der Vergleichswert der Wartungs- und Reparaturaufwendungen für Fahrzeugen im Allgemeinen liegt bei nur 1.085 Euro. In der Summe werden durch Oldtimer Reparatur- und Wartungsarbeiten mit einem jährlichen Volumen in Höhe von 1,9 Milliarden Euro ausgelöst – Tendenz steigend.

Falsch ist zudem die Behauptung, es sei heute leichter ein H-Kennzeichen zum Erhalt des historischen mobilen Kulturguts auf zwei oder vier Rädern zu erhalten. Die im Jahr 1997 eingeführten Anforderung zur Erteilung eines H-Kennzeichens wurden nicht gelockert – auch nicht durch die Umsetzung europäischer Richtlinien, etwa im Jahr 2007. Alle Fahrzeuge müssen klar definierte Voraussetzungen erfüllen, die durch ein Oldtimer-Gutachten nach § 23 StVZO belegt werden. Diese Gutachten erstellen die Prüforganisationen nach einer strengen und klar abgestimmten „Arbeitsanweisung für Oldtimer im Arbeitskreis Erfahrungsaustausch in der technischen Fahrzeugüberwachung (AKE)“. Allein darüber wird Sorge getragen, dass es sich um technisches Kulturgut und kein Massenphänomen handelt.

Die Ausführungen des Bundesrechnungshofes zum Thema Schadstoffemissionen sind schlicht populistisch und nicht belastbar. Ignoriert wird, dass Oldtimer mit einer durchschnittlichen Laufleistung von 1.600 km im Jahr nur einen Anteil von 0,2 Prozent an den

Gesamtemissionen verantworten. Ignoriert wird zudem, dass die historischen Fahrzeuge mit Otto-Motor – und das ist der absolut größte Anteil der Fahrzeuge –, die in diesen Tagen die Altersgrenze der Oldtimer erreichen, alle über einen geregelten 3-Wege-Katalysator verfügen.

Insbesondere bei Fahrzeugen ist zudem eine Lebenszyklusbetrachtung unerlässlich. Ein erheblicher Teil des CO₂-Fußabdrucks von Kraftfahrzeugen entsteht bei der Produktion und bei der Entsorgung. Ein besonders langfristig genutztes Fahrzeug ist unter diesem Aspekt und auch unter den Gesichtspunkten der Reparierbarkeit sowie Vermeidung von Ressourcenverbrauch besonders nachhaltig.“

Carsten Müller

Mitglied des Deutschen Bundestages

Obmann der CDU/CSU-Bundestagsfraktion im Rechtsausschuss,

Platz der Republik 1, 1011 Berlin

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





Sitzauflage bei uns erhältlich!



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 Isabettni
 Infos unter www.oldtimersitz-restauration.de



Oldtimer Fahrtraining auf dem Nürburgring – „Brutpflege“ im Club

oder: „... wenn der Vater mit dem Sohne ... die Großmutter mit der Enkelin ...“

Im Rahmen unserer Aktivitäten im Bereich Nachwuchsförderung wollen wir auch die eigene „Brutpflege“ im Club nicht vernachlässigen. Aus diesem Grund bieten wir ein exklusives R/C 107 Oldtimer-Fahrtraining in Zusammenarbeit mit der Belmot und dem Fahrsicherheitszentrum Nürburgring für unsere Clubmitglieder an.

Bevorzugte Zielgruppe des Trainings ist unser eigener Nachwuchs, der als Fahrer/-in an den Übungen teilnimmt, um seiner Begleitperson zu beweisen, sehr wohl auch einen Oldtimer in kritischen Fahrsituationen sicher zu beherrschen.



Allgemeine Informationen

Termin:	Samstag, 09.09.2023
Anzahl:	10 Teilnehmer plus Begleitpersonen
Fahrzeuge:	Teilnehmer-eigene R/C 107
Trainingssprache:	deutsch

Ablauf der Veranstaltung

bis 09:00 Uhr:	Eintreffen der Teilnehmer im Fahrsicherheitszentrum am Nürburgring
09:00 – 09:45 Uhr:	Theorie
09:45 – 12:00 Uhr:	Fahrtraining Teil 1, bestehend aus: Slalom – Bremsen – Bremsen und Ausweichen
12:00 – 12:45 Uhr:	gemeinsames Mittagessen
12:45 – 15:45 Uhr:	Fahrtraining Teil 2, bestehend aus: Kurvenfahren – Beschleunigen bergauf einseitiges Bremsen – Gleichmäßigkeitsprüfung
15:45 – 16:30 Uhr:	Abschlussbesprechung, Diplomvergabe und Siegerehrung der Gleichmäßigkeitsprüfung
16:30 Uhr:	Ende des Trainings

Preise und Leistungen

Kursteilnehmer:	298,00 € (Clubrabatt von 10 % bereits eingerechnet)
Begleitperson:	49,00 €



Inklusivleistungen sind die Teilnahme am Training (die Begleitperson kann als Beifahrer teilnehmen) sowie das Lunchpaket inklusive 1 Softdrink und 1 Kaffee. Der Club übernimmt die weiteren Verpflegungskosten (belegte Brötchen am Morgen, Getränkepauschale, Kaffee und Kuchen am Nachmittag).

Anmeldung und Teilnahmebedingungen / AGB des Veranstalters

Anmeldungen bitte online über unsere Service GmbH (<https://shop.rc107sl.club> – Kategorie „Aktionen“) oder alternativ über unsere Geschäftsstelle (Telefon 0176-84699945 oder E-Mail geschaeftsstelle@107sl-club.de). Die Geschäftsstelle steht für Rückfragen gerne zur Verfügung.



Ein Bild sagt mehr als 107 Worte...



gesehen von *Siegbert Knoll*
die Enkeltochter bei der Einschulung

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.

100
since 1922
Wilhelm Jesinger KG

Tradition treibt an!

100 Jahre Mercedes-Benz
in der Region Esslingen!

Wir danken für Ihr Vertrauen!
www.autohaus-jesinger.de



Fachbetrieb für
historische Fahrzeuge

Mercedes-Benz ClassicPartner
Wo Klassiker zu Hause sind.



Mercedes-Benz

JESINGER

Wilhelm Jesinger KG
Fritz-Müller-Straße 151 | 73730 Esslingen
T +49 (0) 711 930 200 | esslingen@autohaus-jesinger.de
www.autohaus-jesinger.de

Reinhard Krell

Digitalbeauftragter

Liebe Clubmitglieder und Freunde der 107 Klassik

wer Interesse hat erfährt heute etwas über 3D-Druck und künstliche Intelligenz in Kurzform – keine leichte Kost, aber im Moment das worüber digital auch geredet wird.

Die Messezeit hat nach Corona wieder ordentlich Fahrt aufgenommen und das wurde auch Zeit. Ich war in den vergangenen drei Monaten auf der Bremen Classic Motorshow, der Stuttgart Retro Classics und zuletzt die Technorama Kassel (auf der wir als RT 34 selbst ausstellen) und die Techno Classica Essen steht bevor.

Allen drei Messen war gemeinsam, dass die Digitalisierung immer mehr Einzug auch in unsere Oldtimer und Classic Szene hält. Egal ob man mal auf die Schnelle die Daten der Visitenkarte digital auf das andere Handy überträgt, Anträge/ Verkäufe direkt in den PC/ Tablet eingegeben werden oder digitalisierte Abläufe und Prozesse perfekt visualisiert wurden – die Digitalisierung ist hilfreich. Unsere Klassiker natürlich bleiben weiterhin im Vordergrund, aber immer mehr können auch vorhandene Daten zu Hilfe gezogen werden und immer mehr setzt sich hier der 3D-Druck im Bereich der nicht mehr verfügbaren Ersatzteile durch.

Was ist 3D-Druck? Hier ein Auszug aus WIKIPEDIA:

Der 3D-Druck, auch bekannt unter den Bezeichnungen additive Fertigung, generative Fertigung oder Rapid-Technologien, ist eine umfassende Bezeichnung für alle Fertigungsverfahren, bei denen Material Schicht für Schicht aufgetragen wird, um dreidimensionale Gegenstände zu erzeugen.

Die heutigen 3D-Drucker können Komponenten aus Kunststoffen, Metallen und Keramiken generieren und sind dazu im Vergleich zu materialabtragenden Arbeitsverfahren auch noch sparsamer. Beim 3D-Druck ist eine der größten Herausforderung das Erstellen der Druckdaten, die mittels CAD Programme oder einem 3D-Scanner konstruiert werden, um dadurch das Originalobjekt zu digitalisieren.

Das ist der Weg, mit dem sich immer mehr Firmen im Rahmen der Beschaffung von nicht mehr verfügbaren Ersatzteilen auch in der 107er-Szene beschäftigen. So bin ich z. B. in Bremen von einer Firma angesprochen worden, die bereits für VW Oldtimer Teile herstellt (Bild) und ihre Dienste auch für den Club anbietet – die ersten Gespräche sind dazu bereits gelaufen, mal schauen wie es da weitergeht.

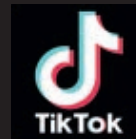


Social Media

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



Ihr könnt diesen Weg natürlich auch aktiv mitgestalten, indem ihr mit euren RT Leitern und verantwortlichen Technikern in euerem Bereich in die Diskussion um den 3D-Druck geht und mit Rolf – RT Leiter 71 – haben wir jemanden, der sich und seinen Mitstreitern die ersten Teile „selbst druckt“ und sie im SL erfolgreich einsetzt. Auf alle Fälle wird diese Technik mehr und mehr Einzug in unsere Ersatzteilbeschaffung finden – der 3D-Druck ist alternativlos, solange die Anzahl der nicht mehr lieferbaren Ersatzteile steigt.

Zur Künstlichen Intelligenz:

In fast jeder Nachrichtensendung wird die „KI“ – der Künstlichen Intelligenz instrumentalisiert, jeder spricht darüber, viele glauben daran, viele verteuflern sie und die meisten wissen gar nicht, wovon sie sprechen!

Künstliche Intelligenz (KI) ist ein Zweig der Informatik, der sich mit der Entwicklung von Maschinen und Systemen befasst, die menschenähnliche Intelligenz aufweisen können. KI-Systeme sind darauf ausgelegt, bestimmte Aufgaben auszuführen, die normalerweise menschliches Denken und Verhalten erfordern.

KI ist eines der wichtigsten digitalen Zukunftsthemen und stößt auf immer größeres Interesse in Wissenschaft, Wirtschaft und Medien. Längst hat sich Künstliche Intelligenz dabei zu einer Alltagstechnologie entwickelt und wird in vielen Branchen und Bereichen eingesetzt, darunter Gesundheitswesen, Finanzwesen, Transportwesen, Bildung, Energie und Unterhaltung. Andere KI-Systeme sind auf Spracherkennung, Bilderkennung, autonome Fahrzeuge und Robotik spezialisiert. Google (Alphabet), Apple, Meta (Facebook), Samsung und Amazon sind ganz vorne mit dabei.

Es werden Aufgaben übernommen, die aufgrund der immensen Datenflut für Menschen nicht zu bewältigen sind oder zu gefährlich oder zu schwierig sind – hier kommt die intelligente Maschine zum Einsatz und erledigt solche Arbeiten schnell und zu geringen Kosten.

Aber neben dem industriellen Einsatz der KI ist aktuell ChatGPT (Generative Pre-trained Transformer) in allen Medien vertreten und als sprachbasierte Anwendung bietet ChatGPT die Möglichkeit zu dialogischem Austausch.

Dabei schwankt die Qualität der Antworten von „in einem Moment brillant und im nächsten atemberaubend dumm“. ChatGPT kann unter anderem Texte schreiben, die Business-Pläne oder Hausaufgaben für die Schule imitieren sollen. So konnte die KI schon Bücher übersetzen, ausführbare Codes schreiben und auch juristische Werke so zusammenfassen, dass man sie als Normalbürger verstehen kann.



Wer sich jetzt fragt, was das alles mit klassischen Fahrzeugen zu tun hat?

Es wird nicht mehr lange dauern und die ersten Verkaufsanzeigen (gerade bei Massenprodukten) werden künstlich hergestellt, Artikel werden von ChatGPT in Sekunden geschrieben und es wird schwer werden, KI und Realität auseinanderzuhalten.

Ich habe mich zum Test bei <https://chat.openai.com> angemeldet und den Text:

Mercedes-Benz R107 eingegeben und keine 5 Sekunden später kam Zeile für Zeile der u. a. Text heraus.

Wenn wir also glauben, dass der Einzelne (also ich) die künstliche Intelligenz nicht an sich herankommen lässt, dann liegen wir schon falsch – die KI ist bereits fester Bestandteil unseres täglichen Lebens und entscheidend ist, dass wir es wissen und darauf gefasst sind!

Das wärs für diese Ausgabe und wenn ihr mehr darüber wissen wollt – informiert euch, das Netz ist voll davon!

<https://bio.site/107SLclub>

Am Ende wünsche ich mir wie immer auch in der Anonymität des Internets einen seriösen Umgang miteinander.

Gruß Reinhard

Mercedes-Benz R107

Der Mercedes-Benz R107 ist ein Roadster oder Cabriolet, das von 1971 bis 1989 hergestellt wurde. Es war das zweitlängste in Serie produzierte Modell von Mercedes-Benz und wird oft als der "SL der 70er und 80er Jahre" bezeichnet. Der R107 wurde in verschiedenen Modellvarianten produziert, darunter der 350 SL, 450 SL, 380 SL und 560 SL.

Der R107 zeichnete sich durch sein elegantes und zeitloses Design aus, das bis heute begeistert. Das Interieur war luxuriös und komfortabel und das Auto bot eine gute Leistung und Fahrdynamik. Der R107 wurde von einer Vielzahl von Motoren angetrieben, von einem 3,5-Liter-V8 bis hin zu einem 5,6-Liter-V8, je nach Modellvariante.

In seiner fast 20-jährigen Produktionszeit wurde der R107 zu einem der beliebtesten und bekanntesten Roadster der Welt. Er wurde in zahlreichen Filmen und Fernsehserien eingesetzt und wurde von Prominenten und Stars gleichermaßen geliebt. Heute ist der R107 ein begehrtes Sammlerstück und wird von Enthusiasten auf der ganzen Welt geschätzt.

Regenerate response

Send a message...



Vorankündigung 50. Oldtimer Grand Prix 2023

11. bis 13. August 2023 – im Terminkalender aufnehmen!

Liebe Clubfreunde,

der Oldtimer-Grand-Prix ist das traditionsreichste Renn-Festival des historischen Motorsports in Zentral-Europa und Skandinavien. In zahlreichen Starterfeldern sind Hunderte historische Rennwagen auf dem Nürburgring am Start. Vorkriegs-Sportwagen sind ebenso zu sehen, wie Formelfahrzeuge verschiedener Epochen.

Besonders beliebt sind die internationalen Wertungsläufe der Masters Racing Legends mit den schnellsten Monoposti der Formel 1 wie March, Tyrrell, Lotus oder auch Brabham und Hesketh.

Mit den Läufen der HGPCA Formel 1 bis 1965, zu denen Klassiker wie Fangios Maserati 250 F, der Ferrari Dino und ganze Rudel von Cooper, Brabham, Lola und Lotus gehören, sowie der extrem schnellen HSCC Formel II und der beliebten Formula Junior der „Lurani Trophy“ wird es täglich also 4 Läufe mit schnellen Monoposti geben.

Wie in den Jahren zuvor bauen wir auch in diesem Jahr wieder einen Clubstand mit unserem neuen Clubzelt auf und heißen euch herzlich willkommen.



Näher kommt man an den Rennsport historischer Fahrzeuge nicht heran – Parken keine 20 m von unserem (neuen) Clubzelt und wenige Minuten zu Fuß und man ist auf der Mercedes-Tribüne und mittendrin. Aber es geht nicht nur um die Rennen selbst, sondern auch um Rennluft hautnah zu schnuppern.

Man hat die Möglichkeit das Fahrerlager direkt zu besuchen und vor Ort die Boxengassen und alle Aktivitäten rund um die Fahrzeuge zu besichtigen – ich liebe diese Art des Rennsports – besser geht es nicht! An unserem Clubzelt gibt es warme und kalte Getränke und wer sein eigenes Grillgut mitbringt, kann es bei uns im Kühlwagen



lagern und vor oder nach den Rennen auf unseren beiden Gasgrills zubereiten.

Jeder, der über den Club-Shop einen Zufahrtschein für den Clubparkplatz B2 kauft, erhält von uns ein Bonusheft und weitere Informationen. Mit dem Bonusheft kann man (aktuelle Daten lagen zum Druckzeitpunkt noch nicht vor) rund 20 € für die 3-Tageskarte sparen, erhält das Programmheft (statt 6 €) kostenlos und für Bekleidung/ Accessoires im Ring Shop rund 20 % Ermäßigung etc. – es lohnt sich auf alle Fälle. Die Informationen kommen über den Club-Shop zeitgerecht an jedes Mitglied.

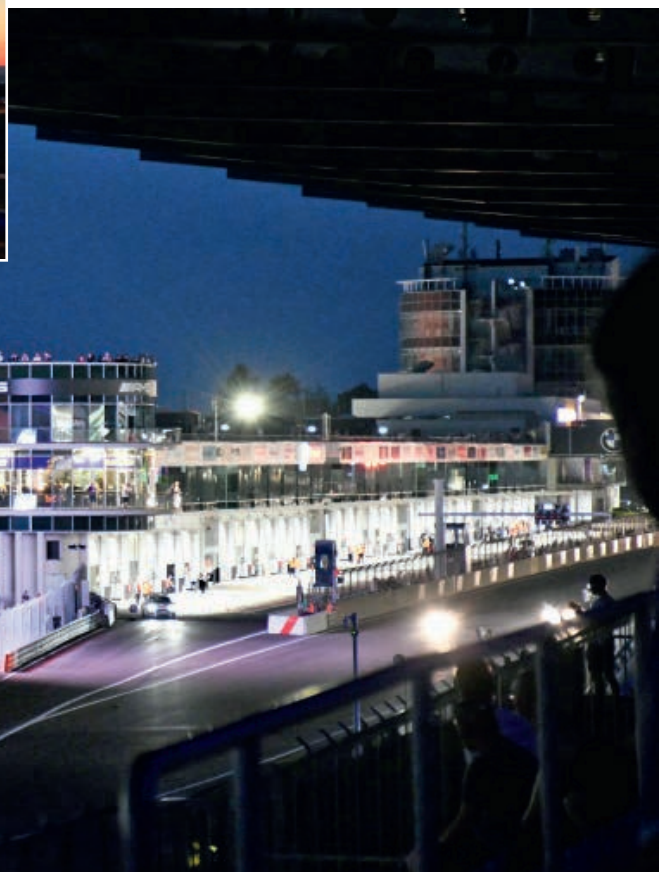
Wer heute schon weiß, dass er für zwei oder sogar drei Tage kommen will, sollte sich schon einmal um die Unterkunft vor Ort kümmern – Hotels, Ferienwohnungen, private Zimmer und Campingplätze gibt es rund um den Nürburgring genug! Bei der 50. Auflage erwartet die Besucher ein Wochenende, das die ganze Faszination historischer Rennwagen bietet.

Reinhard Krell
Leiter RT 34 Kassel



Das Programm 2023 im Überblick:

- Tourenwagen Golden Ära
- DRM – Deutsche Rennsport Meisterschaft
- HSCC Formel 2
- Formel 3 (AvD Race Cup)
- 2 sitzige Rennsportwagen & GT bis 1965 (Abendrennen)
- Formel Junior „Lurani Trophy“
- HGPCA Grand-Prix – Cars bis 1965 – front engine
- HGPCA Grand-Prix – Cars bis 1965 – rear engine
- FHR – HTGT um die Dunlop Trophy
- FHR – CanAm & Sportscars und Gruppe C
- FCD – Ferrari Club Deutschland Racing Series
- Vintage Nürburgring (histor. Fahrerlager, GP-Kurs, Nordschleife)
- DEMO-Läufe – Formel 1 + 2 & 50 Jahre OGP
- Motor-Klassik Leserlauf



Clubstatistik der Mitgliederverwaltung

Teil 1 - Fahrzeugentwicklung / Wachstumsrate von 2010 bis 2022

Ein Blick in die berühmte Glaskugel scheint wenig erfolgreich zu enden – eine Recherche in der Mitgliederdatenbank könnte zielführender sein!

Folgende Ergebnisse gilt es zu erhalten:

- die Bestandsentwicklung
(Anfangs- und Endwert über eine Anzahl von Jahren)
- die Netto-Zugangsentwicklung (jährlicher Zugang / Abgang)
- die Wachstumsrate
- die Prognose / Hochrechnung

* **CAGR** ist die Abkürzung des englischen Begriffes **Compound Annual Growth Rate** also der durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate einer Kennzahl über einen festgelegten Zeitraum. Genutzt wird der CAGR insbesondere bei der Betrachtung von Marktentwicklungen oder wenn man die Rendite einer Investition berechnen möchte.

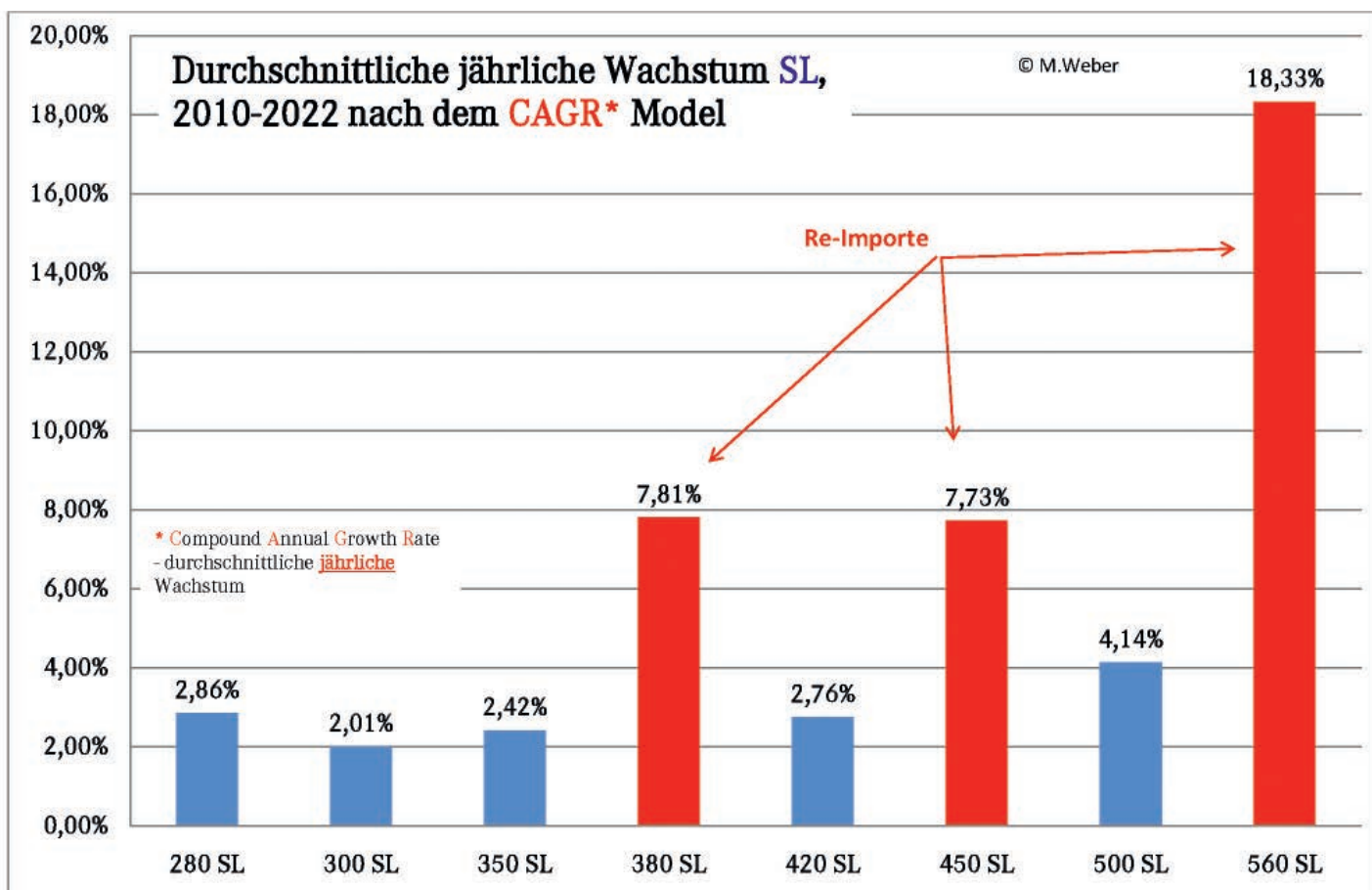
Man sollte die folgenden Diagramme nun auf sich wirken lassen und viel Spaß dabei haben. Alles ist möglich, aber nichts muss erreicht werden.

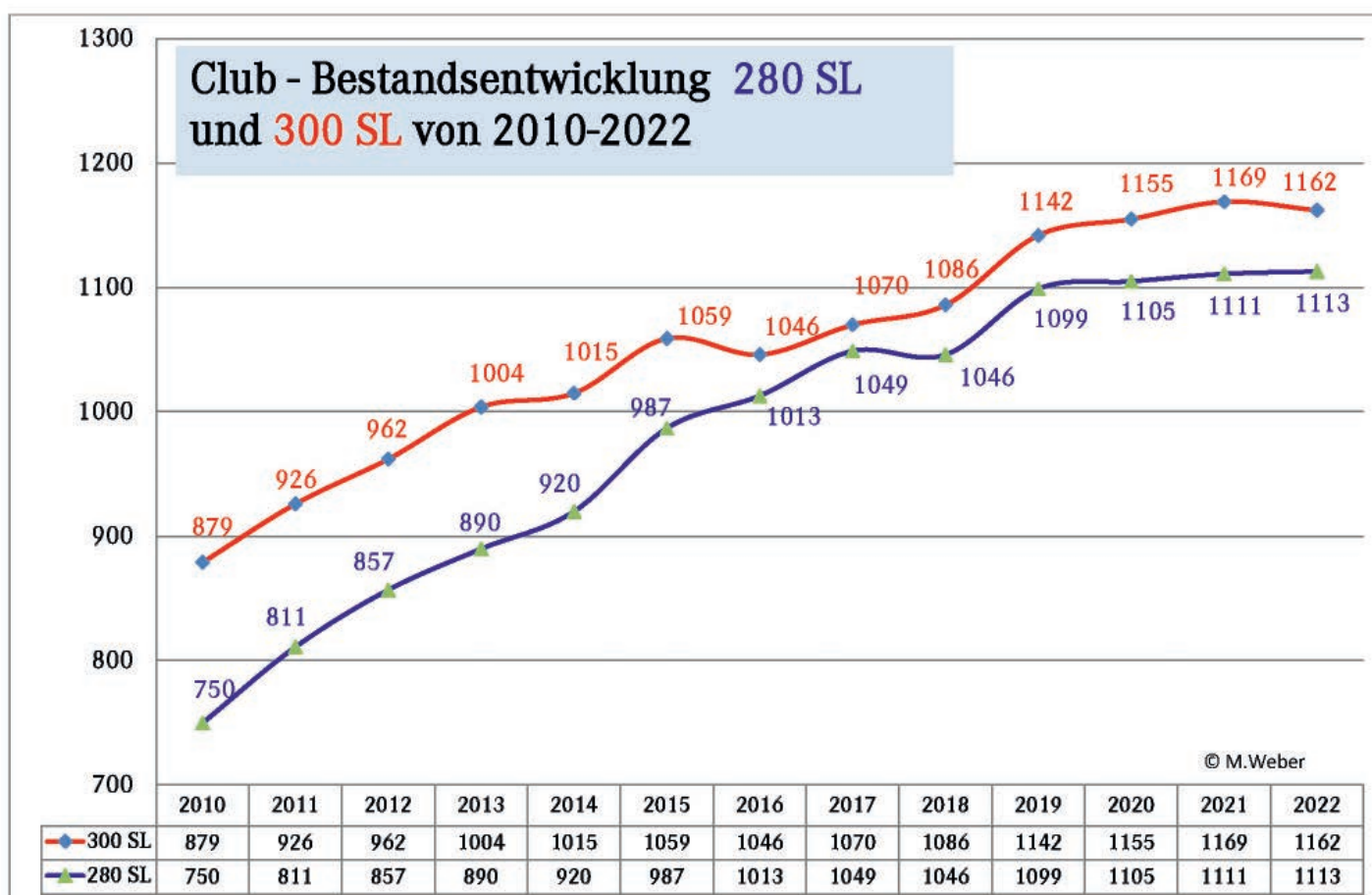
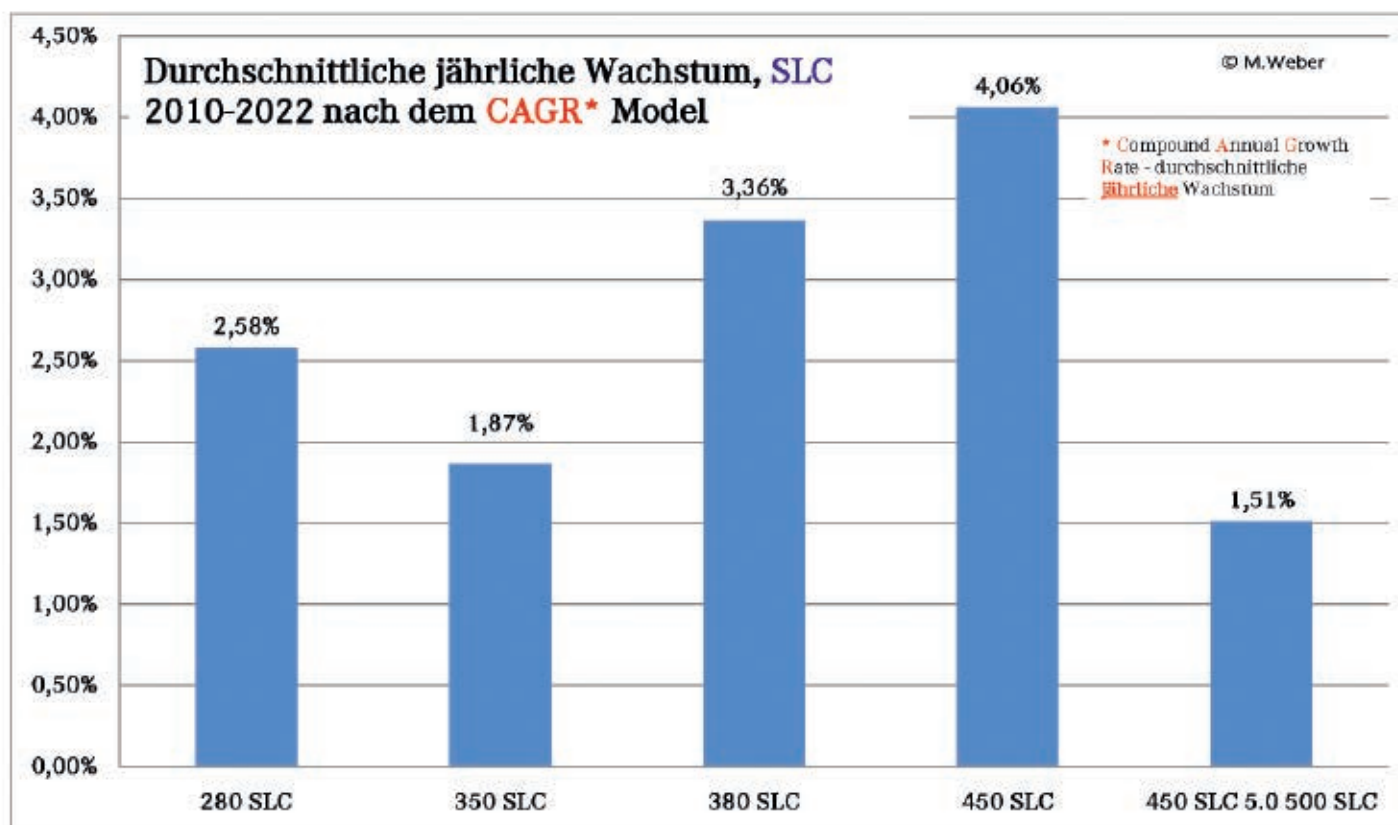
Eure Mitgliederverwaltung
Marcel Weber

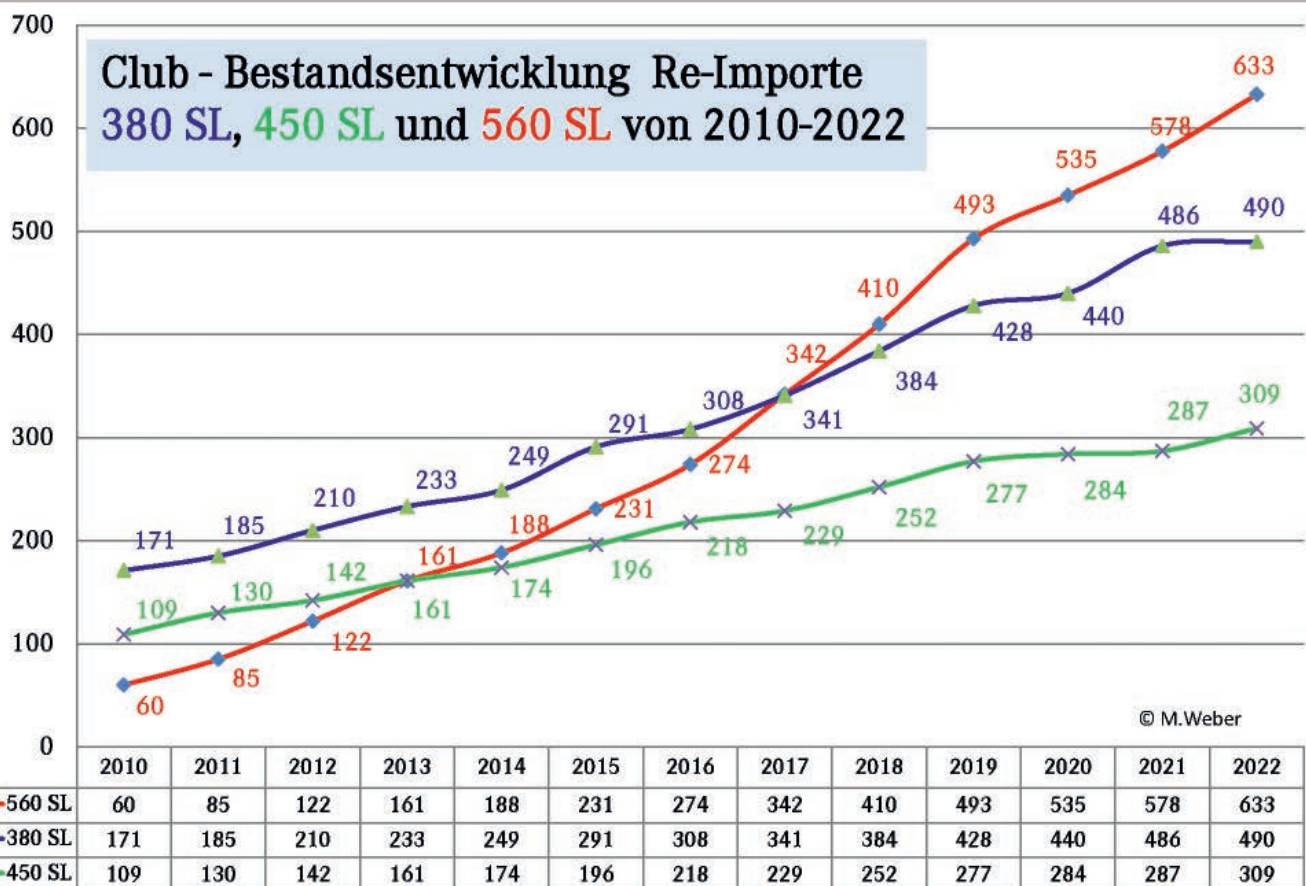
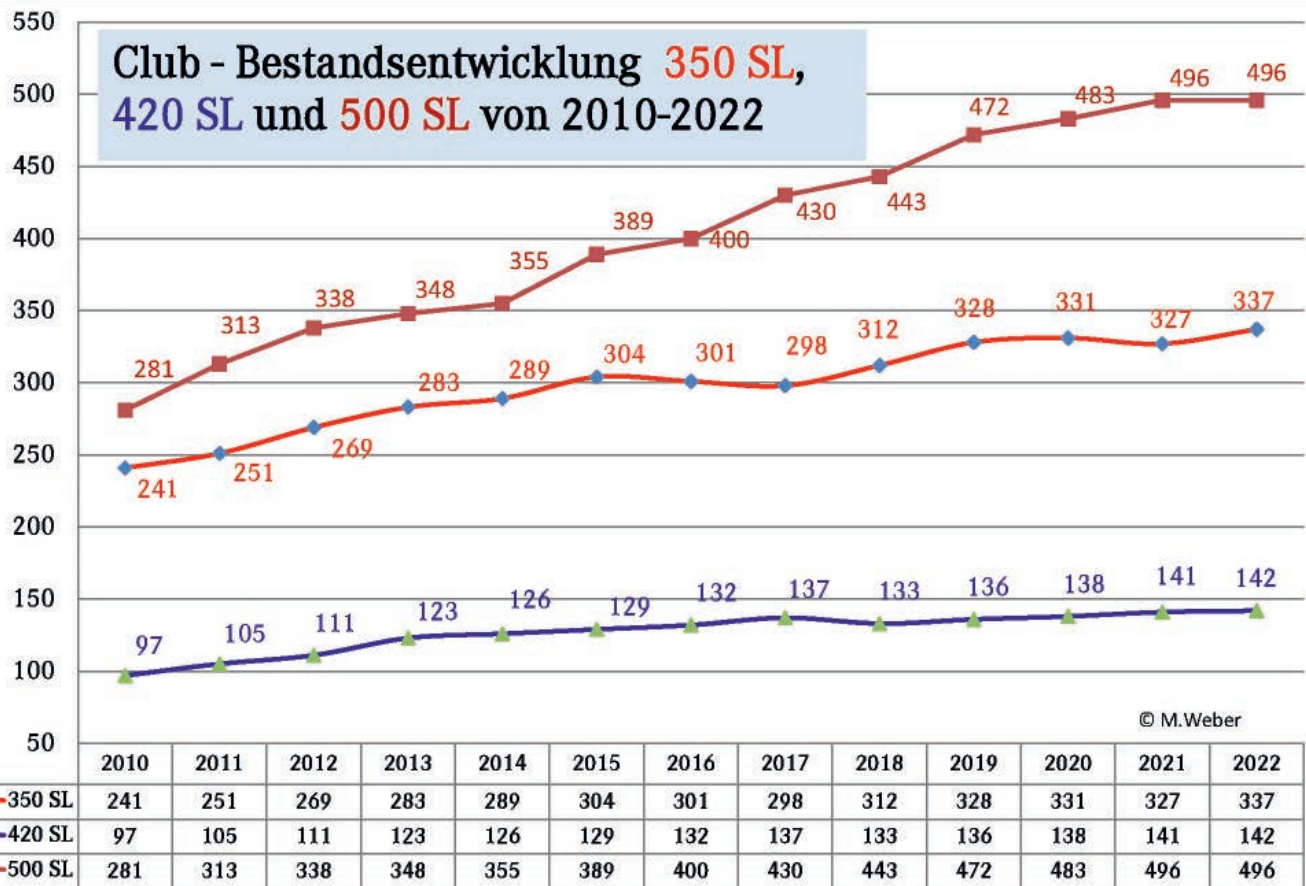
Voraussetzungen:

- der Oldtimer Höhenflug bestehen bleibt
- das Potenzial an (guten) Fahrzeugen weiterhin hoch bleibt
- die KBA Zahlen leicht positiv bleiben!
- viele Re-Importe von USA auf den Kontinent kommen
- das jährliche Mitgliederwachstum annähernd gleich bleibt
(Corona hatte etwas gebremst)
- Auswertungen der Mitgliederdatenbank für die letzten **12 Jahre**
- Anwendung der **CAGR*** Berechnung

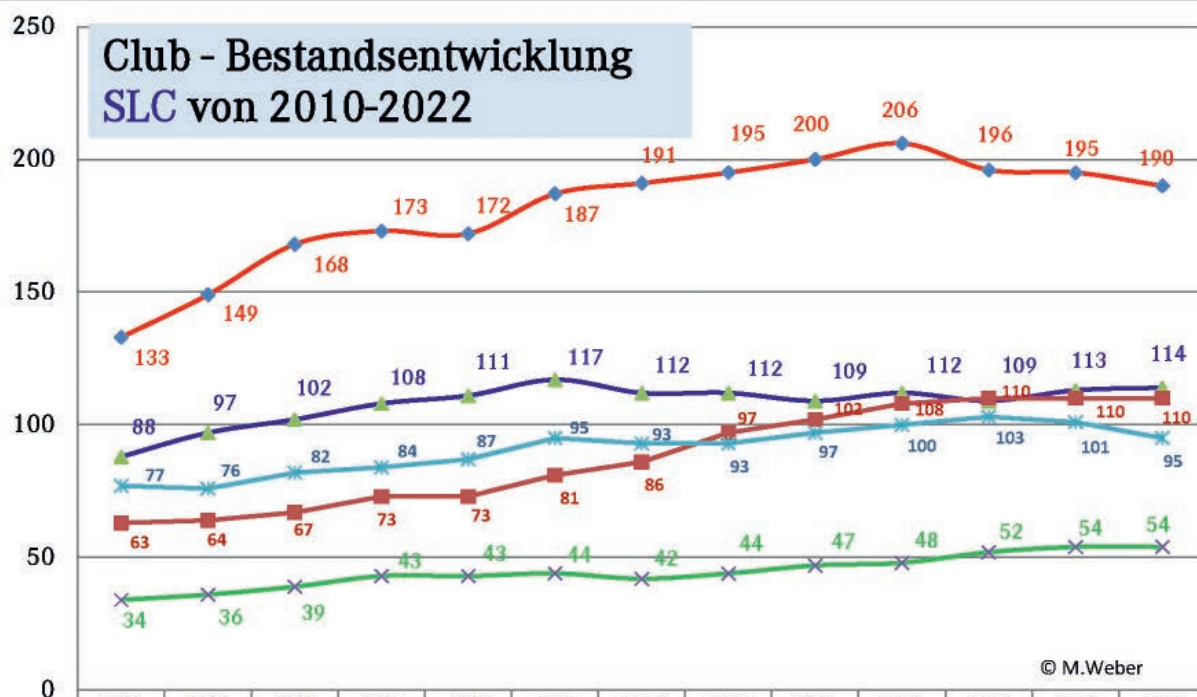
$$CAGR = \left(\frac{\text{Endwert}}{\text{Startwert}} \right)^{\frac{1}{\text{AnzahlPerioden}}} - 1$$







Club - Bestandsentwicklung SLC von 2010-2022



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
280 SLC	133	149	168	173	172	187	191	195	200	206	196	195	190
350 SLC	88	97	102	108	111	117	112	112	109	112	109	113	114
380 SLC	34	36	39	43	43	44	42	44	47	48	52	54	54
450 SLC	63	64	67	73	73	81	86	97	102	108	110	110	110
450 SLC 5.0 500 SLC	77	76	82	84	87	95	93	93	97	100	103	101	95

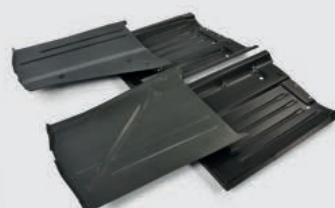
ERSATZTEILE FÜR MERCEDES BENZ SL FAHRZEUGE

1955
1989

TÄGLICHER VERSAND
Grosses
Teilesortiment
immer
auf Lager
SCHNELLE LIEFERUNG



z.B. Holzsatz 4-teilig
für Mercedes 230-280SL



z.B. Bodenblechsatz
für Mercedes 280-560SL



Großes Sortiment mit vielen Teile-Infos
in unserem Onlineshop oder Katalog

SLS

SLS Import- und Export Handels-GmbH
Industriestr. 2-4 | D-22885 Barsbüttel
Telefon +49 40 65 69 390
Fax +49 40 65 69 39 399
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.



Clubstatistik der Mitgliederverwaltung

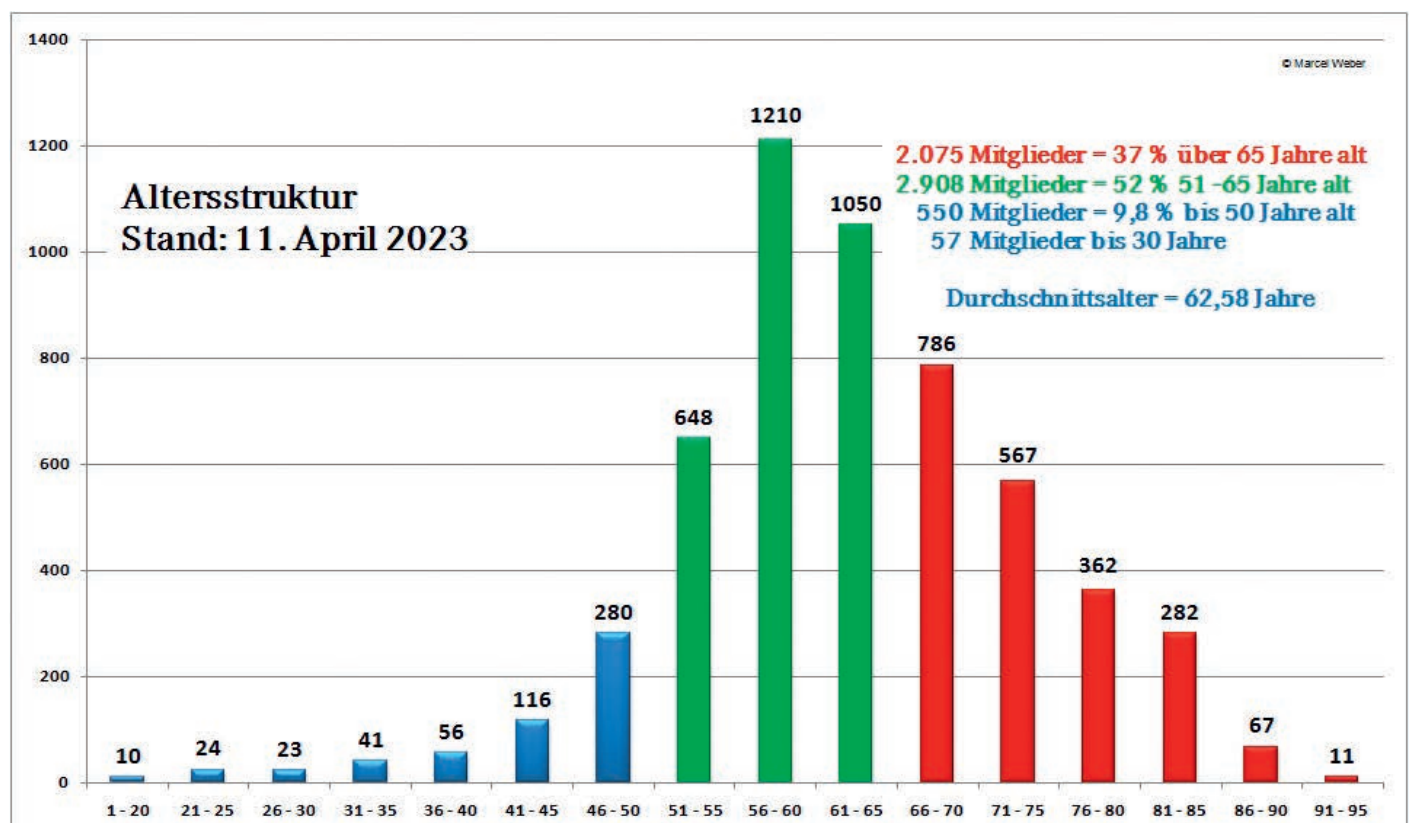
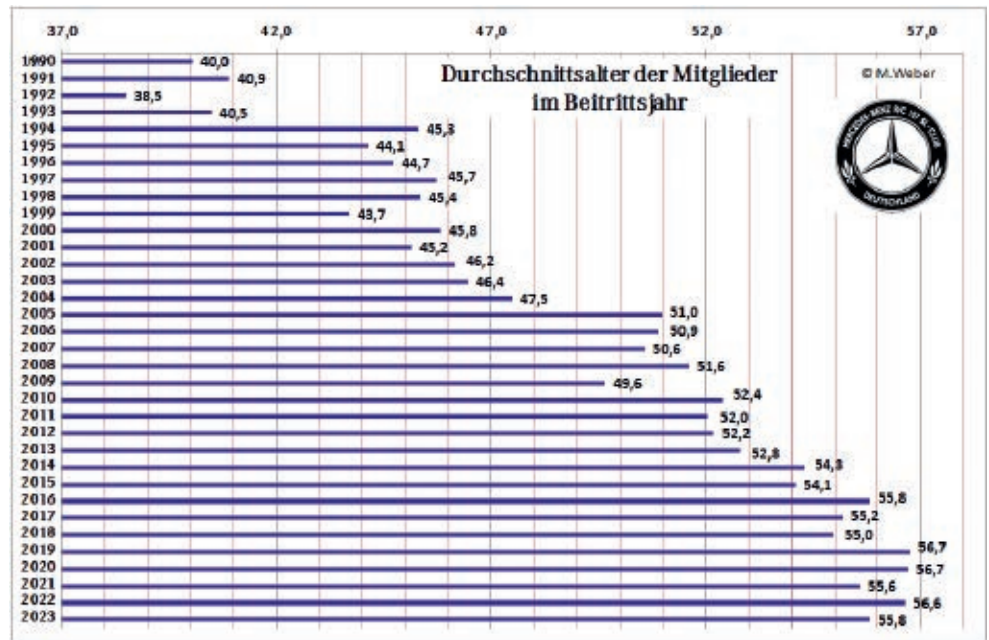
Teil 2 - Mitgliederentwicklung: Durchschnittsalter der Mitglieder im Eintrittsjahr von 1990 bis 2023

Das Durchschnittsalter aller 5.601 Mitglieder, mit Stand vom 11. April 2023, beträgt **62,58** Jahre. Beim fiktiven Einfügen von 140 Mitglieder im Alter von 50 Jahren, hat sich das Durchschnittsalter auf 62,27 reduziert! Wie hoch wird das Durchschnittsalter 2030 sein? Müssen wir uns nun Gedanken machen? Das Alter der mitgebrachten Fahrzeuge steigt stetig – und dieser Fakt ist unumkehrbar. Im 129er Club liegt das Durchschnittsalter 10 Jahre unter unserem.

Anmerkung:

Unser Mitglied: *Max Mustermann* war, als er 1990 Mitglied wurde, bereits 45 Jahre alt – er ist immer noch im Club und feiert in diesem Jahr seinen 79. Geburtstag.

Eure Mitgliederverwaltung
Marcel Weber





Layher®

Layher AllroundGerüst®
Layher Allround® Scaffolding

Layher® 

Mehr möglich. Das Gerüst System.

Mehr erfahren und bewerben unter
karriere.layher.com



Regional verwurzelt
Weltweit aktiv

Um unsere international führende Rolle im Bereich Innovation und Qualität noch weiter ausbauen zu können, suchen wir immer nach Menschen, die mit viel Herzblut für unsere Kunden mehr möglich machen. Gerne bilden wir diese auch aus: Als sehr erfolgreicher, regional verwurzelter Ausbildungsbetrieb sind wir mit den Siegeln DUALIS der IHK Heilbronn-Franken und als Best Place To Learn zertifiziert.

Teamgeist, Leistungsbereitschaft und ein guter Schuss „Gerüstverrücktheit“ sind der Schlüssel für Ihre Karriere bei einem dynamischen, von offenem und fairem Umgang geprägten Familienunternehmen. Egal ob als Verkäufer, Ingenieur, Statiker, Schweißer, Einkäufer, Werkzeugmechaniker (m/w/d) oder vieles mehr.

Technorama Kassel 2023

RT 34 Kassel und RT 37 Göttingen

Nachdem die Bremer Classic Motorshow und die Retro Classics Stuttgart als erste große Klassikmessen den Februar beherrscht hatten, war es für Kassel am 25. und 26. März 2023 an der Zeit, in der Mitte Deutschlands klassische Fahrzeuge interessierten Besuchern zu zeigen. Die Halle 5 in Kassel ist schon seit Jahren bekannt als die „Mercedes Halle“ und dort finden sich die Mercedes Clubs und Sammler, die ihre Schönheiten ausstellen.

Nachdem wir im Jahr 2022 erstmals nach Corona wieder ausgestellt hatten und die Besucherzahlen nicht schlecht waren, erwarteten wir im Jahr 2023 wieder die Zahlen von 2019 und so war es auch. Regnerisches und kühles Wetter spielte uns in die Karten und so waren wir und der Veranstalter rundum zufrieden mit dem Besuch.

Aber vor der Zufriedenheit hieß es erst einmal, mit der Planung zu beginnen und als RT 34 hatten wir die Verantwortung für den Clubstand und wurden, wie seit Jahren vom RT 37 Göttingen aktiv mit Fahrzeugen und Standpersonal unterstützt.

Rund 100 m² standen für unseren Clubstand zur Verfügung und das bedeutete, Platz für ca. 8 Fahrzeuge. In der Vergangenheit durften wir schon mit der Unterstützung unserer RT-Mitglieder tolle Fahrzeuge zeigen, vom M 110

Motor auf einem Anhänger, einem Unfall SL, der jahrelang in einer Garage darauf wartete, erwacht zu werden, einem Scheunenfund mit der Staubschicht von mindestens einem Scheunenjahrzehnt bis zum tiefergelegten, verspoilerten, breitbereiften und mit Recarositzen ausgestatteten citrusgrünen SL.

In diesem Jahr sollte es wieder eine große Bandbreite unserer Baureihe sein und so wurden es ein seltener brauner 280 SLC, ein dunkelblauer 450 SLC, ein signalroter 560 SL mit Hardtop, ein signalroter 280 SL aus 1985, ein silberner 450 SL, ein weißer 560 SL mit gekürzten US-Stoßstangen, ein anthrazitfarbener 300 SL und ein apricotoranger 450 SL.

Jedes dieser Fahrzeuge war im 2er-Zustandsbereich und hatte eine kleinere oder größere Besonderheit.

Der weiße 560 SL von Dieter wurde nach dem Kauf in den Niederlanden von ihm technisch und im Lack auf Stand gebracht inklusive neuer Innenausstattung, gepulverten Felgen und am Ende kamen noch um 5 cm gekürzte US-Stoßstangen dazu. Direkt daneben stand ein seltener brauner 280 SLC von Carsten, der mit hohem finanziellem Aufwand seinen SLC in einen schönen Zustand gebracht hat, inkl. einer individuellen Innenausstattung. Direkt daneben stand der 450 SLC von Axel und dieser ist mit heller Innenausstattung in absolut originalem Zustand und wurde aus der Schweiz importiert. Dort hatte er es zu einer kleinen Berühmtheit als Filmfahrzeug gebracht und wer kann schon seinen SLC auf 16 mm Zelluloid im Kino betrachten?





Weiß, Braun, Dunkelblau – jetzt war es an der Zeit einen Farbklecks zu präsentieren – ein 450 SL in sehr seltenem 482 apricotorange. Dieser SL ist dem Besitzer sprichwörtlich „zugelaufen“ – als er auf der Suche nach einem 107er war sollte es eine andere Farbe, eine andere Innenausstattung werden und plötzlich stand er mit seiner Frau vor diesem SL! Ich finde, es ist eine außergewöhnliche Farbkombination mit dunkelbraunem Leder!

Gleich daneben steht der signalrote 85er 280 SL von Claus, der ihn nach langer Standzeit in einer Garage von seinem Vater erbte und dann mit viel Liebe, Einsatz, Geduld und Unterstützung des RT 34 wieder auf die Straße gebracht hat. Für mich hat dieser SL eine wunderschöne Innenausstattung – mal nicht Leder, sondern Stoff 055 Creme. Wir haben dann auch die Zeit vor Ort genutzt und unser Technikbeauftragter Michael hat das Kombiinstru-





ment in wenigen Minuten ausgebaut und die vorhandenen Lämpchen gegen LED-Lampen ausgetauscht – man sieht jetzt wieder, wenn ein Lämpchen leuchtet.

Erst auf der Retro Classics – wenige Wochen zuvor – wurde der clubeigene Nachwuchs SL wieder für 3 Monate verlost und der aktuelle Gewinner Felix (heißt tatsächlich wie der Gewinner zuvor!) war mit seinem Kumpel aus dem süddeutschen Raum mit seinem 560 SL in Nordhessen zu Gast, um unserem jungen Publikum Rede und Antwort über dieses tolle Projekt zu stehen und das tat er mit großem Stolz! Welcher 21-Jährige kann schon einen 36 Jahre alten 8-Zylinder, technisch einwandfrei in wunderschöner Karosserie für 3 Monate sein Eigen nennen und damit überall unterwegs sein. Bis auf das Benzin trägt der Club alle Kosten und es gibt keine Einschränkung für Felix – keine Garagenbindung o. ä. und er kann ihn täglich nutzen. Er sagte mir, dass er den SL mit Spaß fährt und er auch den Verbrauch von 15 bis 18 Liter in Kauf nimmt, es ist natürlich zeitlich begrenzt und er will jede Minute mit „seinem“ SL genießen.

Direkt daneben steht ein wunderschöner anthrazitfarbener 300 SL in einem tollen Zustand. Das ist die Farbkombination, die zum 300er passt, so stellen sich die Besucher den 107er vor. Der Besitzer Dirk pflegt ihn seit Jahren und mit der dunkelbraunen Innenausstattung ist er eine Augenweide und in gleichem Zustand fährt Dirk auch noch einen wunderschönen 450 SLC (Erstauslieferung Japan), der im letzten Jahr ein Hingucker war.

Richtig – da fehlt noch einer! Hilmar hat seinen wunderschönen 450 SL von 1979 mit Weißwandreifen mitgebracht. Sein 450er mit Erstzulassung in Deutschland ging später über den großen Teich in die USA und ist einer der wenigen Rückkehrer nach Deutschland, wo er 2019 wieder in seinen Auslieferungszustand gebracht wurde.

Viele Besitzer von 107er und solche, die auf der Suche danach sind, haben die Gelegenheit genutzt und unseren



Stand aufgesucht, um mit den Fachleuten ins Gespräch rund um den 107er zu kommen. Einigen konnten wir direkt helfen und am Beispiel unserer Fahrzeuge zeigen, wo evtl. ein Fehler liegt, welches Teil wo sitzt oder wie Teile im System funktionieren. Unser Technikbeauftragter Michael war – wie wir alle – permanent im Gespräch, um zu unterstützen und Lösungen aufzuzeigen. Unseren Gästen konnten wir aber auch noch mehr bieten, denn meine Frau Susanne hat sich vom Aufbau bis zum Abbau um unser leibliches Wohl gekümmert und in einem Cateringbereich verschiedene Suppen, Kuchen und Kalt- und Warmgetränke durchgehend dem Standpersonal und unseren Gästen zur Verfügung gestellt. So hat sie die Möglichkeit geschaffen, dass wir nicht nur an den Fahrzeugen mit unseren Gästen in Kontakt kamen, sondern auch am Tisch bei Essen und Trinken entspannt kommunizieren konnten – vielen Dank dafür!

Ich habe verantwortlich seit einigen Jahren unseren Clubstand geführt und gebe die Verantwortung an meinen Stellvertreter und Technikbeauftragten Michael ab, der ab 2024 die Fäden in den Händen hält. Wir waren eine homogene und großartige Standtruppe und ich möchte



mich auf diesem Wege bei allen bedanken – ihr habt das klasse gemacht und gemeinsam hatten wir viel Spaß.

Reinhard Krell
Leiter RT 34

SONDERAUSSTELLUNG

technik-museum.de/le-mans



VON 20
1 - APR 23

EINHUNDERT
JAHRE
24H
VON

LE
MANS

BIS 20
7 - JAN 24



Technik Museum
Sinsheim



Bremen Classic Motorshow (BCM) 2023

Nach zwei Jahren Zwangspause startete die Oldtimer-Show mit einem Besucherrekord.

46.407 Besucher fanden den Weg in die Bremer Stadthalle (ÖVB-Arena). Auf 52.000 m² Fläche, verteilt auf sieben feste und eine Zelthalle, präsentierten sich ca. 730 Aussteller. Es war wieder für jeden Oldtimerfan etwas dabei und unsere Clubmitglieder mussten sich auf dem Weg zum Clubstand in Halle 5 beim Einlass in Geduld üben.

Auf der Gemeinschaftsfläche der zehn vertretenen Mercedes-Benz Markenclubs ging es diesmal entspannt zu. Die Messeleitung hatte auf zwei Laufwege verzichtet und damit die Gesamtfläche für die Clubs vergrößert. So konnten ein roter 420 SL mit Hardtop und ein silberner 500 SLC auf rotem Teppich präsentiert werden.

Der Stand war mit zwei Technikbeauftragten, zwei Technikreferenten, zwei Servicekräften, einem IT-Spezialisten und dem gelernten Fotografen Horst ausgezeichnet besetzt. Das eingespielte Team sorgte auch für den Auf- und Abbau des Standes.

Vom Vorstandsmitglied für Social Media wurden wir gebeten, auch vom Aufbau des Messestandes Fotos zu übersenden. Somit war es Interessierten und natürlich auch unseren Clubmitgliedern möglich, sich frühzeitig



über die BCM 2023 zu informieren. Auch während der drei Messtage wurde unser Social Media Beauftragter auf dem Laufenden gehalten bzw. er überzeugte sich vor Ort vom bunten Treiben am Messestand. Die Messegabe wurde verteilt.





Butterkuchen und Kaffee wurden zur Stärkung an Mitglieder und Begleitpersonen ausgegeben.

Ohne große Überzeugung leisten zu müssen, konnten 24 neue Mitglieder geworben werden. Diesen wurde sogleich erklärt, dass sie jetzt das Recht hätten, jeden Stammtisch in ganz Deutschland zu besuchen.

Das Fernsehen (SAT.1 Regional Nord) drehte die Einleitung und Abschluss ihres Sendeberichtes von der BCM vom Fahrersitz des roten 420 SL aus. Redakteurin war übrigens unser Clubmitglied Jessica Christiani.

Leider konnten diesmal keine Artikel aus dem Clubshop präsentiert werden. Ein großer Paketdienstleister stellte die am Montag in Stuttgart aufgegebenen Sachen doch tatsächlich am Donnerstag wieder in Stuttgart zu.

Einen Wermutstropfen gibt es noch zu verkraften. Für die vom Freitag, 02.02. bis Sonntag, 04.02.2024 stattfindende 21. Bremen Classic Motorshow wird ein neuer Messebeauftragter gesucht. Interessenten wenden sich bitte an den Vorstand des Clubs.

Messteam Bremen



Unser Club auf der Retro Classics Stuttgart 2023

Auf der diesjährigen Retro Classics (23. – 26. Februar) Stuttgart waren wir vom R/C 107 SL-Club mit 18 weiteren deutschen MB Clubs auf dem schon traditionellen Gemeinschaftsstand der offiziellen Mercedes-Benz Markenclubs vertreten.



Unser gegenüber dem Mercedes-Benz-Classic Bereich positionierter Stand wurde an allen 4 Messetagen sehr stark von unseren Clubmitgliedern sowie vielen interessierten Messebesuchern regelrecht belagert. Dies lag zum einen an unseren 3 farbenfrohen Exponaten, einem

350 SL in citrusgrün, einem 280 SLC in champagner und unserem clubeigenen, signalroten 560 SL, zum anderen aber auch an unseren Clubshopartikeln, die bei den Besuchern für starkes Interesse gesorgt haben.

Unser R/C 107 Standteam war permanent im Einsatz

um technische Fragen zu beantworten, Clubshop Artikel zu verkaufen oder um den vielen Clubmitgliedern unter den Besuchern die Messegabe (ein Benzin-Stabilisator) auszuhändigen.

Ein Höhepunkt war sicherlich die Pressekonferenz zu





unserem Nachwuchs-Projekt am Samstag, dem 25.2.23 mit der Übergabe unseres 560 SL an **Felix Schuler**, der sich sichtlich auf die kommenden 3 Monate im Fahrersitz und am Volant des signalroten 560 SL freute.

Nicht unerwähnt bleiben darf an dieser Stelle, dass Reinhard Krell mit Kamera und Touchpad bewaffnet die gesamte Messe begleitete und zeitnah unsere Online-Kanäle mit aktuellen Fotos, Videos und Storys fütterte.

Reinhard zu verdanken ist auch die Visite von Martin Utberg auf unserem Stand. Martin Utberg ist ein ehemaliger Formel-1 Testfahrer sowie Rallye-Profi und seit vielen Jahren Produzent und Moderator bei Top Speed TV. Von unserer Nachwuchsförderung und der SL-Verlosung ist er derart begeistert, dass er einen Beitrag über uns und unsere Aktion für die Top Speed Classic – Serie plant. Erste Interviews und Filmschnitzel hat Martin spontan, während seines Besuches auf unserem Messestand aufgezeichnet. Wir werden über den Fortgang berichten!

Erstmals haben übrigens alle Clubs gemeinsam den Schritt von einem reinen „Messeauftritt“ in Richtung „Messe-Event“ gewagt. Dazu gehörten unter anderem folgende Maßnahmen:

- Driving Experience
- Fotobox
- Pit-Stop-Challenge
- Offenes, einladendes Standkonzept

Die Driving Experience, eine Mitfahrgelegenheit in klassischen Fahrzeugen der Marke Mercedes-Benz außerhalb des Messegeländes, war bei den Besuchern besonders gefragt und an allen Tagen bereits wenige Minuten nach Messebeginn komplett ausgebucht.

Marcus Breitschwerdt, als Chef sämtlicher Klassik-Aktivitäten der Mercedes-Benz AG, ließ es sich nicht nehmen, die Messeteams der teilnehmenden Clubs am Donnerstagabend zu einem Meet & Greet inklusive Umtrunk einzuladen. Auch brachte er seine Begeisterung zum Ausdruck, mit welchem Engagement und Spirit die Clubs sich präsentieren und als Markenbotschafter die Geschichte der Marke Mercedes-Benz pflegen und für die Öffentlichkeit zugänglich machen.



Fazit:

Den neuen Messerekord von **82.000** Besuchern konnten wir vom 107er-Club hautnah erfahren, denn mit 35 abgeschlossenen Aufnahmeanträgen haben wir einen rekordverdächtigen Spitzenwert erreicht – das Interesse an unserem Club ist also ungebrochen! Was dabei besonders auffällt, ist die Tatsache, dass viele Interessierte bereits perfekt vorbereitet unseren Messestand besuchten – egal ob es dabei um Technik rund um den 107er ging, Tipps zur Pflege des Fahrzeugs, Ersatzteilbeschaffung etc. oder die Vorteile einer Clubmitgliedschaft.

Insgesamt zeigten sich der Veranstalter wie auch ein

Großteil der Aussteller sehr zufrieden mit dem Verlauf der Messe. Beim Stubengang durch die Messehallen waren bereits am Freitag viele Fahrzeuge mit einem Schild „verkauft“ versehen.

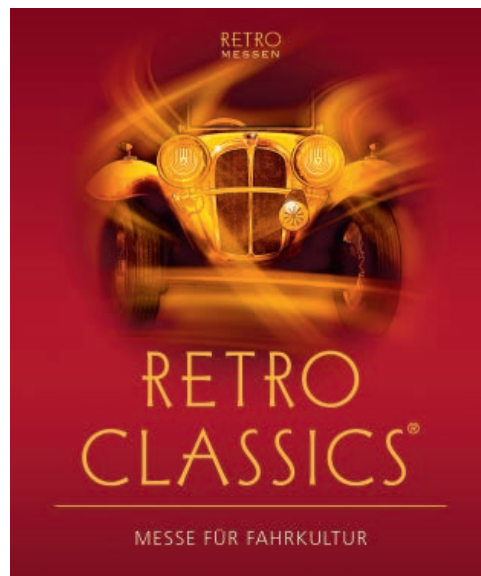
Tendenziell war zu erkennen, dass im Augenblick sowohl „Exoten“ sowie Oldtimer, die einen gewissen Spaßfaktor bieten, gepaart mit hohem Freizeitwert und Reisetauglichkeit, hoch im Kurs stehen – da sind wir mit unseren Roadstern und Coupés der Baureihe 107 ja ganz vorne mit dabei!

R/C 107 SL-Club



RETRO-Messen GmbH unter neuer Führung

In Insiderkreisen kursierte schon länger das Gerücht, die Retro Messen GmbH würde verkauft werden. Auf der Eröffnungs-Presskonferenz der RETRO Classics Stuttgart ließ Gründer und Geschäftsführer Karl Ulrich Herrmann die Katze aus dem Sack: zum 01.03.2023 übernimmt der Nürnberger Messeveranstalter AFAG Messen und Ausstellungen GmbH zu 100 % die Retro Messen GmbH.



Neue Geschäftsführer der RETRO Messen GmbH sind Henning und Thilo Könicke. Beide haben langjährige Messeerfahrung, leiten sie doch gemeinsam das Familienunternehmen AFAG, das auf eine über 70-jährige Tradition zurückgreifen kann, bereits in der 3. Generation.

Neben der Retro Classics Stuttgart gehören noch die Retro Classics Bavaria und die EuroMotor, eine exklusive Lifestyle -Messe, zum Portfolio der RETRO-Messen, die auch unter der neuen Leitung an den bekannten Standorten in Stuttgart und Nürnberg weitergeführt werden. Auch bleibt das bisherige Team der RETRO Messen bestehen.

Thilo Könicke erklärte, dass die Retro Messen mit dem bekannten Konzept weitergeführt und weiterentwickelt werden. Verschiedene konzeptionelle Anknüpfungspunkte zwischen den Veranstaltungen der AFAG und der RETRO Messen werden dafür eingebracht.

Wir dürfen also gespannt sein! Bereits von 8. – 10. Dezember 2023 findet die nächste RETRO Classics Bavaria, mit uns als Aussteller, in Nürnberg statt. Die nächste RETRO Classics in Stuttgart ist im Frühjahr 2024 geplant.

Günter Hoferer



**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

... haben Sie eine besondere Beziehung zu Mercedes?!

Ein wenig unvermittelt traf mich diese Frage. Doch der Reihe nach:

Ort des Geschehens war eine obligate Seenotrettungsübung, international vorgeschrieben, bevor ein Kreuzfahrtdampfer auf große Fahrt gehen darf. Es war im Theater der „Mein Schiff Herz“ im Hafen von Teneriffa. Wir Passagiere warteten auf den Beginn der Info-Veranstaltung.

Doch zurück zu dem Fragesteller hinter mir. Offensichtlich hatte mein Umhängeband vom Mercedes-Benz Museum – neudeutsch wohl "lanyard" geheißen – zu dieser Frage angeregt. Ich wandte mich um und bejahte sehr bestimmt meine ausgeprägte Begeisterung für das Mercedes Museum und insbesondere für den Oldtimer vom Typ R/C 107.

Und dann geschah es – ein Lächeln huschte über sein Gesicht und voller Stolz und mit Emotion erzählte er, auf der vergangenen Techno Classica in Essen auf unserem Clubstand Mitglied geworden zu sein! Weiter berichtete er, über die Sesselreihe hinweg, von seinem "Traum 107" seit Jugendzeiten. Diesen Traum habe er nun endlich verwirklicht. Noch bevor unser privates Gespräch von dem offiziellen Beginn abgelöst wurde, dann noch dieses: „Meine 107 Klassik ist im Reisegepäck, um mich in Ruhe ein wenig in die 107er Welt einzulesen.“

Dr. Arnold Hodes heißt mein neuer Clubfreund, wohnt in Hagen im Westfalenland. Er war sogleich einverstan-



den, als ich vorschlug, unserem ungewöhnlichen Kennenlernen auf dem Meer, ausgelöst durch ein Umhängeband des Mercedes-Benz Museums, einen Artikel in unserem Clubmagazin zu widmen. Dies sei hiermit geschehen!

Manfred Ehrhardt



Wir bringen Ihren R107 wieder auf die Straße!



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



Wichtige Jubiläen der Mercedes-Benz Markengeschichte 2023:



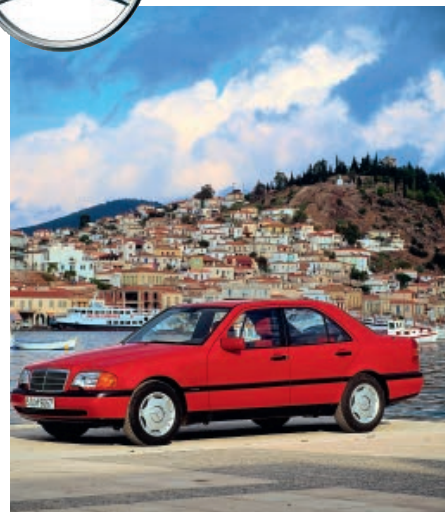
Mercedes-Benz Classic - Presse-Information - vom 10. März 2023

• 60 Jahre Mercedes-Benz 600 (W 100)

Dieses Fahrzeug ist 1963 eine Sensation auf der Internationalen Automobil-Ausstellung. Als „Der Große Mercedes“ 600 – Das exklusive Fahrzeug der großen Repräsentation“ kündigt die Marke das neue Spitzenmodell an. Mit Luxus, Komfort und Fahrsicherheit setzt sich der „600er“ in der kleinen Gruppe exquisiter Repräsentationswagen an die Spitze. Erhältlich ist der Mercedes-Benz 600 als Limousine, Pullman-Limousine und Landaulet. Er wird bis 1981 in Sindelfingen in Manufakturfertigung produziert.

• 60 Jahre Mercedes-Benz „Pagode“-SL (W 113)

Der Mercedes-Benz 230 SL der Baureihe W 113 löst im März 1963 gleichzeitig den 300 SL Roadster (W 198) und den 190 SL (W 121) ab. Er ist der weltweit erste Sportwagen mit Sicherheitskarosserie. Béla Barényi entwickelt das Prinzip mit stabiler Fahrgastzelle und Knautschzonen. Wegen der nach innen gewölbten Form des Hardtops erhält die Baureihe W 113 den Beinamen „Pagode“: Die Silhouette des Dachs erinnert an die gleichnamigen asiatischen Tempel. Bis 1971 wird der W 113 sukzessive als 230 SL, 250 SL und 280 SL angeboten.



Mercedes-Benz C-Klasse Limousine der Baureihe 202. Genrefoto von links vorn.

Mercedes-Benz „Pagode“ SL (W 113). Genrefoto in verschneiter hochalpiner Landschaft mit Wintersportausrüstung auf dem Heck.



• 30 Jahre 500 GE V8 der Baureihe 463

Das erste G-Modell mit V8-Motor hat im März 1993 auf dem Auto-Salon in Genf Premiere. Der 500 GE V8 ist Wegbereiter der leistungsstarken und luxuriösen Ausführungen der G-Klasse in den folgenden Jahren. Der V8-Motor M 117 mit Zweiventiltechnik entwickelt aus 4.973 Kubikzentimetern Hubraum 177 kW (240 PS) und ein Drehmoment von 375 Newtonmetern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 180 km/h, die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h gelingt in 11,4 Sekunden.



Mercedes-Benz 600 (W 100). Foto der Präsentation auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main vom 12. bis 22. September 1963.



Mercedes-Benz 600 (W 100). Genrefoto vor dem Schloss Rosenstein in Stuttgart.

Mercedes-Benz 500 GE V8 (W 463). Das Sondermodell wird auf dem Auto-Salon Genf im März 1993 vorgestellt und ist die erste G-Klasse mit V8-Motor (M 117, 177 kW/240 PS, Hubraum 4.973 Kubikzentimeter). Außenaufnahme von links vorn.



Mercedes-Benz C 36 AMG der Baureihe 202. Fahraufnahme von links hinten.

• 30 Jahre C-Klasse der Baureihe 202

Im Mai 1993 stellt Mercedes-Benz die zweite Generation der Kompaktklasse vor. Der Nachfolger des erfolgreichen „190er“ (Baureihe 201) etabliert eine neue Nomenklatur im Baureihenprogramm der Marke: Künftig heißt die Kompaktklasse „C-Klasse“, analog zur bekannten Bezeichnung „S-Klasse“. Diese Logik wird in den 1990er-Jahren auch auf E- und G-Klasse sowie auf neue Baureihenfamilien wie A-, B- und M-Klasse übertragen. Die erste Mercedes-Benz C-Klasse bringt unter anderem das Konzept verschiedener Design- und Ausstattungslinien sowie zusätzliche Systeme der aktiven und passiven Sicherheit ins Fahrzeugsegment.



Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Foto der Präsentation auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main vom 12. bis 22. September 1963.

Mercedes-Benz 500 GE V8 (W 463). Das Sondermodell wird auf dem Auto-Salon Genf im März 1993 vorgestellt und ist die erste G-Klasse mit V8-Motor (M 117, 177 kW/240 PS, Hubraum 4.973 Kubikzentimeter). Foto des Motorraums.



Pagoden-Premiere in Genf: Der Mercedes-Benz 230 SL im März 1963

Mercedes-Benz Classic - Presse-Information - vom 10. März 2023

- Die „Pagode“ ist Nachfolger von 300 SL und 190 SL
- Der weltweit erste Sportwagen mit Sicherheitskarosserie
- 230 SL, 250 SL und 280 SL sind begehrte Klassiker



Sportlich, komfortabel und ein Meilenstein der Mercedes-Benz Sicherheitsentwicklung: Vor 60 Jahren präsentiert die Marke den Mercedes-Benz 230 SL (W 113) auf dem Genfer Auto-Salon vom 14. bis 24. März 1963. Die Erwartungen des Publikums sind hoch. Denn der 230 SL löst gleich zwei Fahrzeuge ab: den 300 SL Roadster (W 198) und den 190 SL (W 121). Der W 113 wird bis 1971 gebaut.

Die Typen 230 SL, 250 SL sowie 280 SL sind begehrte Klassiker mit Stern. Das zeigen unter anderem die Preise für gut erhaltene Exemplare der Baureihe W 113: Der aktuelle Marktpiegel von Classic Data für 2022/2023 nennt für den 230 SL im Bestzustand (Note 1) 128.000 Euro und

für den 280 SL 156.000 Euro. Viele Besitzer von „Pagoden“-SL sind Kunden des Mercedes-Benz Classic Centers in Fellbach mit seiner einzigartigen Kompetenz rund um hochwertige Klassiker der Marke.

Vorreiter der Fahrzeugsicherheit bei Sportwagen

Der 230 SL überzeugt 1963 als komfortabler, zweisitziger Reisewagen mit hohen Fahrleistungen. Sein Design entsteht unter der Leitung von Friedrich Geiger. Es verbindet klare Linien mit dem klassischen SL-Gesicht samt großem Zentralstern im Kühlergrill. Das optionale Hard-

top weckt eine Assoziation: Seine nach innen gewölbte Dachfläche erinnert an asiatische Tempelbauten. Das verschafft dem Sportwagen den Beinamen „Pagode“. Paul Bracq entwirft das abnehmbare Coupédach.

Wegweisend für Sportwagen der Zeit ist das Sicherheitsniveau des W 113. Die Rahmenbodenanlage des 230 SL stammt von den Mercedes-Benz Limousinen der Baureihe W 111. Sie ist gegenüber den Viertüren verkürzt und verstärkt. Die „Heckflosse“ ist 1959 der weltweit erste Personenwagen mit Sicherheitskarosserie, entwickelt vom Mercedes-Benz Sicherheitspionier Béla Barényi. Die „Pagode“ profitiert als erster Sportwagen vom Prinzip der stabilen Fahrgastzelle mit Knautschzonen vorn und hinten. Hinzu kommt die hohe Fahrsicherheit des aus der Limousine übernommenen Fahrwerks. Es ist auf die Ansprüche des Roadsters abgestimmt. Die Federung ist straff und zugleich für einen Sportwagen der 1960er-Jahre fast untypisch komfortabel. Erstmals bei einem SL-Sportwagen ist auf Wunsch ein Viergang-Automatikgetriebe erhältlich. Bereits der 230 SL hat Scheibenbremsen an den Vorderrädern. Ab dem 1967 präsentierten 250 SL ist auch die Hinterachse mit Scheibenbremsen ausgestattet.

Mercedes-Benz bietet diesen SL in seiner achtjährigen Bauzeit sukzessive mit drei verschiedenen Motoren an. Das unterscheidet ihn von den Typen 300 SL und 190 SL. Die Motoren dieser beiden ersten, 1954 vorgestellten Seriensportwagen der SL-Tradition sind bis 1963 jeweils nahezu unverändert. Der sportlich ausgelegte Sechszylindermotor M 127 des 230 SL basiert auf dem M 180 des 220 SE. Der Hubraum ist für den Einsatz im SL auf 2.306 Kubikzentimeter vergrößert. Das Aggregat leistet 110 kW (150 PS), die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 200 km/h, und der Sportwagen beschleunigt aus dem Stand in 11,1 Sekunden auf 100 km/h.

„California“-Ausführung und bessere Beschleunigungswerte

Ende 1966 löst der 250 SL den 230 SL ab. Sein Reihen-sechszylindermotor M 129 verfügt über 2.496 Kubikzentimeter Hubraum. Leistung (110 kW/150 PS) und Höchst-

Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Fahraufnahme in der Steilkurve der Einfahrbahn des Mercedes-Benz Werks Untertürkheim.





Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Genrefoto beim Wintersport.

Mercedes-Benz 230 SL Rallyefahrzeug (W 113), gefahren von den späteren Siegern Eugen Böhringer und Klaus Kaiser (Startnummer 39) in der Rallye Spa–Sofia–Lüttich vom 27. bis 31. August 1963. Foto von der Kontrollstelle in Karlsruhe.



Mercedes-Benz 230 SL Rallyefahrzeug (W 113), gefahren von Eugen Böhringer und Klaus Kaiser (Startnummer 31) in der Rallye Spa–Sofia–Lüttich vom 25. bis 29. August 1964. Böhringer/Kaiser belegen den dritten Platz im Gesamtklassement.





Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Präsentation auf der Internationalen Automobil- Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main vom 12. bis 22. September 1963.



Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Detailaufnahme des Armaturenbretts mit Typbezeichnung.

geschwindigkeit (200 km/h) entsprechen dem 230 SL. Allerdings verkürzt das höhere Drehmoment die Beschleunigung von null auf 100 km/h um 1,1 Sekunden. Zudem erhält der 250 SL einen Bremskraftregler, vorn größere Bremsscheiben und zusätzlich an den Hinterrädern ebenfalls Scheibenbremsen.

Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Produktion im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen (links). Auf dem rechten Band wird der Mercedes-Benz 600 (W 100) montiert. Foto aus dem Jahr 1964.

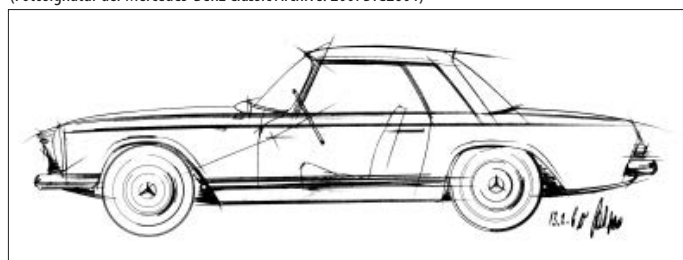


Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Detailaufnahme des Motorraums

Ein weiterer Unterschied: Der 250 SL ist auf Wunsch mit Coupédach und Fondsitzebank lieferbar. Diese „California“-Ausführung ergänzt die vom 230 SL bekannte Karosserievariante als Roadster mit Stoffverdeck und abnehmbarem Coupédach. Mercedes-Benz zeigt die Version mit Fondsitzebank erstmals im März 1967 auf dem Genfer Auto-Salon. Der „California“ besitzt weder Roadsterverdeck noch Verdeckkasten, um Raum für die hintere Sitzbank zu schaffen.

Der 280 SL mit dem 2.778 Kubikzentimeter großen Reihensechszylinder motor M 130 erscheint 1968. Es ist die dritte und erfolgreichste Version der Baureihe W 113. Die Leis-

Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Stilistikskeizze von Friedrich Geiger, 13. Februar 1960. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: 2007DIG2601)



tung steigt auf 125 kW (170 PS). Die Beschleunigung von null auf 100 km/h gelingt dem 280 SL in neun Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt nach wie vor bei 200 km/h. Im März 1971 endet die Produktion des W 113 nach insgesamt 48.912 gebauten Fahrzeugen. Hierbei entfallen 19.831 Exemplare auf den 230 SL, 5.196 auf den 250 SL und 23.885 auf den 280 SL.

Erfolgreich im Motorsport

Mercedes-Benz setzt den 230 SL auch erfolgreich im Motorsport ein. Herausragend ist der Sieg von Eugen Böhringer und Klaus Kaiser bei der mehr als 5.000 Kilometer langen Marathon-Rallye Spa–Sofia–Lüttich vom 27. bis 31. August 1963. Im Folgejahr erreicht das Duo ebenfalls mit dem 230 SL Platz 3 bei dieser Langstreckenrallye.



Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Produktion im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen. Foto aus dem Jahr 1964.

SAISON 2023*

ADAC Deutschland Klassik	24. – 27.05.2023	Dresden – Sachsen
ADAC Europa Classic	03. – 06.09.2023	Chiemgau
ADAC Classic meets Traunsee (Motorrad)	15. – 17.09.2023	Traunsee-Almtal Österreich
ADAC Classic meets Nordbaden (Motorrad)	04.06.2023	Nordbaden
ADAC Youngtimer Tour	2023	Deutschlandweit
ADAC Klassik Serien für Autos & Motorräder	2023	Deutschlandweit

*Stand Januar 2023, ohne Gewähr

ADAC KLASSIK SAISON 2023

Nähere Informationen und Anmeldung:
adac.de/klassik
klassik@adac.de
facebook.com/ADACKlassik



ADAC



Mercedes R 107 SL und seine Verkörperungen

Ein R 107 als Kopfkissen oder Telefon?

Ja, unsere Autos können auch andere Rollen spielen, wenn auch nur im Maßstab.

An welchen Faktoren kann man die Beliebtheit eines Autos messen? An der Anzahl der Verkäufe im Verhältnis zu seinem Preis? Daran, wie oft es in Filmen verwendet wurde? An der Anzahl der berühmten Personen, die es gefahren haben? Zumindest die beiden letztgenannten Zahlen können von den Herstellern leicht beeinflusst werden. Die erste durch das sogenannte „Product-Placement“ – die bezahlte Präsenz des Autos in einem Film – und die zweite durch spezielle Angebote für berühmte Personen. Und was kommt noch in Frage? Die Anzahl der darüber geschriebenen Artikel? Dokumentarfilme? Der Anzahl der Filme und Fotos auf YouTube, Instagram und anderen sozialen Medien?

Bei unseren Oldtimern kann man vergleichen, wie viele von ihnen noch gut erhalten auf den Straßen unterwegs sind im Vergleich dazu, wie viele produziert wurden und wie sich die Nachfrage nach den Gebrauchtwagen und deren Preis entwickelt.

Aber das ist noch nicht alles, es gibt ja noch die Werbematerialien. Man kann auch ein Autologo und/oder eine Autosilhouette auf fast alles drucken, angefangen bei T-Shirts, Krawatten und Baseballkappen bis hin zu Uhren, Taschen und Kaffeebechern. Es gibt auch Puzzles, Keramikplatten, Gürtelschnallen, ... und vieles mehr. Die Liste ist praktisch endlos.

Es gibt auch maßstabsgetreue Modelle aus Metall, Kunststoff, Glas, Holz und anderen Materialien. Dabei kann es sich um detaillierte Sammlerstücke handeln, aber auch um elektrisch oder mit Verbrennungsmotor angetriebene Spielzeuge oder Rennmodelle.

Jedes kleine Kind wünscht sich doch ein Modell eines roten Ferrari, eines gelben Lamborghini, eines silbernen Porsche oder eines grünen Jaguar.



Phones

Nun überlasse ich es eurer Einschätzung, wie beliebt ein Auto sein muss, damit es sich tatsächlich lohnt, All-

tagsgegenstände in seiner Form zu produzieren und zu hoffen, dass sich genügend Interessenten finden, die sie

Spardose



Schneekugel





Buchstützen

tatsächlich kaufen und die Produktion rentabel machen. Es sei denn, der Artikel wird vom oder für den Autohersteller selbst (oder einen Fan-Club wie den unseren) produziert und dient somit nicht dem Einkommen, sondern ausschließlich Werbezwecken.

Wie viele Autos können tatsächlich mit einem solchen Kultstatus rechnen? Ich habe keine detaillierten Nachforschungen gemacht, aber einige offensichtliche Modelle fallen mir ein: Mercedes 300 SL Flügeltürer, Jaguar E-Type, Ford Mustang, Porsche 911, Chevrolet Corvette, VW Käfer?



Kissen



Kerze



Keksform



Auto-Massage

Auch wenn mir keine wissenschaftlichen Daten vorliegen, weiß ich doch, dass die Zahl der Artikel, die die Form unseres R 107 nachbilden, groß ist und weiter wächst. Es gibt nicht nur Artikel, die in den ursprünglichen Verkaufsjahren zwischen 1971 und 89 auf dem Markt waren, sondern auch neue Artikel, die erst jetzt, 34 Jahre nach dem Ende der ursprünglichen Produktion, auf den Markt kommen. Dies bestätigt das stabile Interesse an unseren R 107 Fahrzeugen und eine ausreichend große Gruppe von Besitzern und Liebhabern, die bereit sind, für solche Artikel zu bezahlen.

Ich habe mir die Zeit und Mühe genommen, für euch ein Paar von diesen Artikeln aufzulisten und zu fotografieren. Absichtlich habe ich hier keine Artikel aufgenommen, bei denen der R 107 nur auf einem Artikel aufgedruckt oder

gezeigt ist. Ich habe versucht, nur Artikel aufzunehmen, bei denen die Form des Wagens tatsächlich eine Funktion hat – sieh selbst auf den Fotos, ob das mir gelungen ist. Natürlich erkennt ihr einige unserer Clubartikel wieder. Ich habe auch nicht die Modelle aufgenommen, die für verschiedene Arten von Rennen wie Carrera, Slotcars und Buggys verwendet werden. Sie verdienen einen eigenen Artikel.

Was sie auf den Bildern sehen, kann man in mehrere Kategorien einteilen:

- Herren-Accessoires: Krawattenklammern, Manschettenknöpfe, Anstecknadeln, Schlüsselanhänger - in verschiedenen Formen und Materialien
- Elektronik: Telefone (mindestens in 2 Versionen - für französischsprachige Länder und Englisch/in verschiedenen Farben) und Radios auch in verschiedenen Farben und Ausführungen
- Holzartikel: Bürsten und Massagegeräte
- Büroartikel: verschiedene Briefbeschwerer, Radiergummis, Buchstützen
- Spielwaren: „Transformers“, Schneekugel, Bobbycars, Boardspiele
- Diverse andere, wie: Kerzen, Sparschweine, Formen für Kekse, Kissen, Spiegel, Aufhänger für Schlüssel
- Und mein Favorit: Whisky-Behälter (in mindestens 2 Varianten und in vielen Farben)



R 107 Varianten



Irgendwie sieht es so aus, als ob das beliebteste Modell, das als Grundlage für die in den 1970er und 80er-Jahren produzierten Gegenstände verwendet wurde, die US-Version des 450 SL war. Was die Herkunft der Produktion betrifft, so kamen die meisten dieser Artikel aus Asien (z. B. Taiwan und Hongkong) und wurden überwiegend in den USA verkauft.

Die Produkte nach 1989 scheinen häufiger auf der europäischen Version unserer Autos zu basieren und wurden auch überwiegend in Europa verkauft.

Wie euch auf den Fotos sehen können, sind einige der Artikel wirklich so maßstabsgetreu wie möglich und einige sind aufgrund des verwendeten Materials und der Funktion eher freie Interpretationen, wie die Kissen.

Natürlich bin ich mir sicher, dass unsere Clubmitglieder in ihren Garagen, Männerhöhlen und Hobbyräumen weitere Artikel haben, die unseren echten Autos mehr oder weniger ähneln. Ich bin mir auch sicher, dass so lange es eine ausreichend große Gruppe von R 107-Besitzern und -Freunden wie uns rund um den Globus gibt, auch weiterhin neue Artikel auf den Markt kommen werden.

Dieser Artikel wäre nicht möglich gewesen ohne meine beiden Freunde und erfahrenen Sammler Hajo und Manfred, die mit ihrem Wissen, ihrer Leidenschaft und einigen Gegenstände/Fotos zu diesem Artikel beigetragen haben. Vielen Dank dafür!

Ich hoffe, dass euch das etwas andere Thema rund um unsere Autos gefallen hat.

Andrzej Mrozek



Buchbeschwerer



Pinns

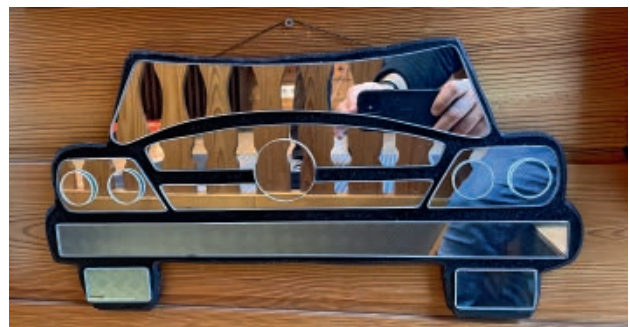
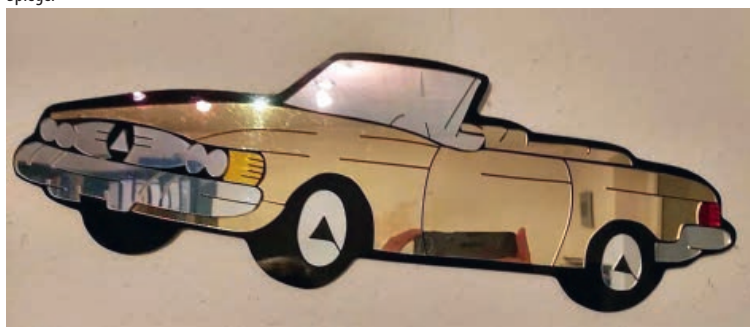


Krawattenklammern



Schlüsselanhänger

Spiegel





Bürste



Whisky-Dekanter-Modelle



Andrzej und Hajo



Phone-Boxen



Transformer

Manfred und Andrzej

Radiergummis



Bobby Car



Boardspiel



Radios



Schlüsselhalter



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 2023, 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:

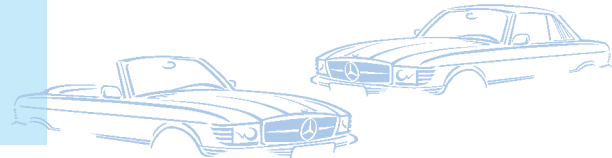
- Herkunftsland
- Laufleistung
- Anzahl Vorbesitzer
- Historie / Originalität
- Dokumentation
- Mängel
- Wartungsstau

Weiche Faktoren:

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

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

Horst Wolf



Chrom-Sitzblenden reparieren leicht gemacht

Wem ist das noch nicht passiert, die schönen Chromblenden am Sitz sind abgefallen, nur weil so ein kleiner Pin abgebrochen ist. Es gibt noch neue Teile sogar von Mercedes und oft als Repro-Nachfertigung aus den bekannten Quellen. Hier ein Tipp für die Handwerker und Schrauber unter uns, die Teile lassen sich auch gut und leicht reparieren. Zwei Methoden beschreibe ich hier mal:

- Derjenige, der eine kleine Drehbank sein Eigen nennt, kann aus Kunststoff oder Alu solche Pins drehen und entsprechend aufkleben
 - Ich habe mir solche Pins im CAD konstruiert und im 3D-Druck hergestellt, sprich ausgedruckt.
- Die Pins werden in 2 unterschiedlichen Höhen, 7 und 12 mm benötigt; der Durchmesser beträgt 7,2 mm.

An jeder der 8 Blenden ist je ein niedriger und ein hoher Pin zu finden.

Vorgehensweise:

Die Lage des defekten Pins anreißen/anzichnen, um die Position wieder herstellen zu können. Dann den kaputten Pin abschleifen und dabei eine plane Fläche von

Fläche geschliffen



Neuer Pin aufgeklebt

ca. 20 x 20 mm Chrom mit einem Dremel oder ähnlicher Schleifer vollständig abschleifen, bis der weiße Kunststoff sichtbar ist.

Anschließend den Pin mit einem guten Kunststoffkleber (ich nehme z.B. UHU Allplast) ankleben, ausrichten und andrücken und schon ist es fertig.

Viel Spaß beim Reparieren
Rolf

Unterschiedliche Pins



Ausfahrt RT 57 ans „Meer“

Eigentlich schon 2020 geplant, durch „Corona“ zunächst verhindert, konnte unser Club mit einer Teilbesetzung von 8 Fahrzeugen vom 10. bis 12. Juni 2022 seinen Ausflug nach Bad Zwischenahn mit ca. 310 km ans gleichnamige „Meer“ endlich in die Tat umsetzen.



Gemütlich ging es weiter in Richtung Bad Zwischenahn, über kleine, wenig befahrene Landstraßen mit einem weiteren Zwischenstopp, um die Rückenmuskulatur unserer Fahrer zu entlasten, inklusive schönem Foto unserer 107er-Flotte. Bei herrlichem Sonnenschein fuhren wir selbstverständlich mit offenem Verdeck und zur Freude der Passanten durch die belebte Innenstadt zu unserem Hotel in unmittelbarer Nähe zum Zwischenahner Meer. Der ebenfalls direkt am Hotel gelegene, sehr gepflegte und großzügig angelegte Kurpark lud zu Spaziergängen mit Biergartenbesuch bis zum Abendessen ein, dem sich ein gemütlicher „Absacker“ am späteren Abend bei sommerlichen Temperaturen anschloss.

Von Kreuztal (Kreis Siegen) ging es los, zunächst durch die nervige Umleitung Lüdenscheid über die A 1 bis Ausfahrt Lengerich, zum Zwischenstopp in Tecklenburg für das obligatorische Picknick aus dem Kofferraum unserer Fahrzeuge. Eine Umleitung führte uns durch einen wunderschönen

ländlichen Ortsteil von Tecklenburg, mit seinen tollen gepflegten alten Fachwerkhäusern, mit anschließendem Spaziergang durch den historischen Altstadt kern, passend zu unseren aufpolierten 107er-Oldtimern.





Schon traditionell und professionell plant unser „Rudelführer“ Christian Fugmann am 2. Tag anlässlich unserer 107er- Ausfahrt eine spezielle Tour mit rund 100 km rund um den Zielort. Dazu fand er passend zu unserem Aufenthalt am „Meer“ eine landschaftlich reizvolle Tour durch schöne Orte zum Nordseebad und Fischerdorf Dangast. Hier hatte unsere Teilnehmer Gelegenheit für Spaziergänge, und Café Aufenthalte mit noch mehr Meerblick am Nordseestrand bei strahlend blauem Himmel und steifer Brise.



Nach dem Motto: Gemütliche Fahrten statt Beschleunigung neben Leitplanken, ging die Rückfahrt entlang von schönen, einsamen Alleestraßen und kleinen Dörfern zurück zu unserem Hotel, rechtzeitig um noch an einer Bootsrundfahrt über das Zwischenahner Meer teilzunehmen inklusiven launigem Lautsprecherkommentar zur Geschichte der schönen Gegend. Auf dem Oberdeck des Ausflugsbootes mit schöner Aussicht über „Meer“ und

Ufer wurde schon mal ausgiebig vom freundlichen Bord-service Gebrauch gemacht.

Zurück an Land bot ein Rundgang durch das Freilicht-museum mit, wunderschön restaurierten reetgedeckten Bauernhäusern willkommene Gelegenheit, die an Bord begonnenen Benzingespräche fortzuführen.

Auf dem Weg zum Abendessen fanden wir Kontakt zu einem ehemaligen 107er-Besitzer, der unseren Korso durch die Stadt beobachtet hatte, und uns jetzt ermöglichte, ein zukünftiges Mini-Elektrofahrzeug zu besichtigen.

Bei ausgelassener Stimmung, mit reichlich benzin- getränkter Unterhaltung, angereichert durch einige edle Tropfen auf der Außenterrasse einer Pizzeria, konnten wir den sommerlichen Abend zum Abschluss unserer Tour genießen. Vor Beginn unserer Rückfahrt am nächsten Morgen gab es noch die Möglichkeit einen Bad Zwischenahner Aal zu erwerben als typisches Andenken an den Zielort unserer Ausfahrt. Vor dem Start sollte ein schönes Gruppenfoto mit unseren Oldtimern ebenfalls nicht fehlen.

Für die Rückfahrt schlossen sich die Teilnehmer gerne der von Rudelführer Christian ausgearbeiteten Route über reizvolle norddeutsche Ortschaften bis zur Autobahnauffahrt Vechta an. Die letzte gemeinsame Pause bei „Dammer Berge“ nutzte die Truppe dann auch für ein rundum positives Resümee der Clubveranstaltung bei stets strahlender Sonne, offenem Verdeck, guter Laune, lustigem und unterhaltsamen Zusammensein in herrlicher Umgebung.

RT 57



Appetit & Leidenschaft im Koch- und Technikseminar des RT 04 Leipzig

... oder warum ein 107er und gutes Essen die drei schönsten Dinge des Lebens sind.

Alte Autos und Fleisch, dies klingt nach ewiger Buße in der Schäm-dich-Ecke für Umweltsünder, in welcher uns aber Wilhelm Busch mit den Worten „Es wird mit Recht ein guter Braten, gerechnet zu den guten Taten“, die Absolution erteilen würde. Wer isst, der ist. Sehen wir es also vielmehr als göttliche Vorsehung, um Muskelmasse in eine biblisch weiche Knautschzone zu verwandeln. Mit einem derartigen Feinkostgewölbe kommen wir zwar nicht in den nächsten Pirelli, aber eigentlich bevorzugen wir diese auch lieber auf unseren 107ern, genau wie uns 4 Michelin am Stern wichtiger sind als nur ein Stern für unsere Küchenteams, wobei - verdient hätten sie einen. Also egal ob Pirelli oder Michelin, an Bodenhaftung mangelt es uns nicht, und so ein Rinderrücken und Apfelstrudel verbessert letztendlich zusätzlich unseren Anpressdruck in der Kurve.

Während bei den Technikteams in der Werkstatt der Anspruch auf Originalität am 107er dominierte, herrschte bei den Kochgruppen in der Küche viel Kreativität sowie das Credo, Neues auszuprobieren.

Diese Symbiose aus Schrauben & Mampfen weckte in den verschiedenen Technik- & Kochteams mal wieder den Spiel- und Entdeckertrieb. Leidenschaften, mit welchen wir nicht allein sind. Beispielsweise pflegte es Nathan Myhrvold (Mathematiker und Physiker bei Stephen Hawking), diverse technische Geräte aus seinen Laborräumen zum Kochen zu nutzen, um dann mit wissenschaftlicher Akribie zu erklären, warum z.B. die Temperatur nicht abnimmt, wenn man den Grillrost höherstellt. Blasphemisch auch seine Art den Küchenmixer zum Dekantieren von Wein zu missbrauchen, nur um zu beweisen, dass nicht der Kontakt mit Sauerstoff allein entscheidend ist, sondern die Entgasung des Weines. Da wir aber automobil unterwegs waren, fehlte uns die Gelegenheit die beschriebene turbo-dekantierte Weinlüftung zu testen.



Zudem sind erlesene Weine und ein 107er wie Frau und Mann: von Geburt an irgendwie füreinander bestimmt,

aber deswegen noch lange nicht beliebig kombinierbar. Die Fahrt mit zu viel gegorenem Sorgenbrecher am Steu-





er gleicht dann schnell einer Ehe, in der es eines Tages ordentlich kracht, Totalschaden inbegriffen.

Zurück aber zum Schrauben & Brutzeln, also mit hochwertigen Ersatzteilen oder Zutaten etwas Außergewöhnliches zu erhalten bzw. zu schaffen. Beides braucht Zeit und Hingabe, ermöglicht danach aber den Genuss mit allen Sinnen. Zwar kann auch die Beschleunigung in einem E-Auto oder kultiges Fast Food die Sinne erwecken, aber da fehlt es dann nicht nur an Charakter, sondern vor allem an Improvisation, die wohl wichtigste Zutat beim Reparieren und Kochen. Alles andere ist wie Fahren nach Landkarte oder Nahrungszubereitung nach Kochbuch.

Bekanntlich isst das Auge mit, also widmete sich die Technikgruppe nicht nur den inneren Werten des 107er, sondern gönnte dem vom Straßenalltag gequälten Lack geschundener Blechkleider eine „Männerkosmetik“.

Mittags ging es dann aus der Werkstatt von geölten Öfen mit 6–8 Töpfen und polierten Grills zu den kleineren Pendants in der Küche. Aber genau wie beim 107er der



Kompressor ein Tabu ist, wurde auch in der Küche nicht mit Dampfdrucktöpfen beschleunigt. Wir fahren und kochen entspannt und ohne Druck. Das 3-Gänge-Menü,

welches unser Chef de Cuisine Patrick Frensch zusammen mit den Kochteams zauberte und im Oldie-Theatrium kredenzte, würde selbst Großmeister Siebeck erlassen lassen, da sind wir uns bei aller Bescheidenheit sicher.

Für 107er-Enthusiasten bzw. angehende Gourmet-Köche liegt der Wert von entschleunigendem Fachsimpeln und gutem Essen in der geselligen Gemeinschaft des RT 04 mit seinen Freunden. Nahrungszubereitung und Fortbewegung sind Bedürfnisse, beides jedoch zu genießen ist eine Kunst und das Leben ist zu kurz, um schlecht zu essen oder hässliche Autos zu fahren.

Zum Schluss ein großes Dankeschön an Maik Urbansky von Fa. WÜRTH und das Team der IW Classic GmbH, welches nicht nur das Oldie-Theatrium, die Werkstatt und die Küche zur Verfügung gestellt hat, sondern auch mit engagiertem Personal das Kochen, quasi mit allen Mitteln der Technik, ermöglichte.

Prof. Thomas Köhler



RT 726 Nürtingen/Neckar stellt sich vor

Mitte August 2020 gab der Vorstand bekannt, dass der viel zu groß gewordene RT 70 Stuttgart in Sektionen aufgeteilt wird, mit dem Ziel, eigene RTs zu etablieren. Ein Gebiet davon war der Raum Nürtingen/Reutlingen/Tübingen (der südliche Stuttgarter Bereich). Dieter Doll und ich nahmen das Thema auf und Günter Hoferer lud zum ersten Regionaltreff am 9. September 2020 in einem Nürtinger Biergarten ein.

Aufgrund der guten Resonanz luden wir anschließend zu vierwöchigen Treffs ein. Die Teilnehmerzahl hielt sich jedoch in überschaubarem Rahmen; die Corona-Pandemie war ebenfalls noch aktuell.

Ab dem Sommer 2021 führten wir wieder regelmäßige Treffen ein. Die Saison beendeten wir mit einer ersten, kleinen Albrundfahrt.

Ab dem Frühsommer 2022 stieg das Interesse an den Regionaltreffs merklich. Ein Ergebnis der regelmäßigen Einladungen und Informationen an ca. 60 Mitglieder und sicher auch der Erleichterungen bei Corona-Themen. Somit organisierten wir eine größere, ganztägige Ausfahrt bis runter nach Ehingen/Donau.

Inzwischen hat sich ein fester Besucherkreis von ca. 10 Mitgliedern etabliert, der sich regelmäßig einbringt. Ein Grund jetzt beim letzten Treffen am 29.3.23, ein Start-Team für die RT-Gründung zu wählen (Thomas



Stix, Manfred Buchman und Roland Dorau). Siehe auch Informationen in 107 Klassik und Internetauftritt. Beim Regionaltreff am 26.4. 2023 erfolgte unter Teilnahme unseres Präsidenten Günter Hoferer die formelle Eröffnung des RT 726.

Zuerst machten wir jedoch am 20.4. unsere ganztägige Schönbuchausfahrt. Fest geplant ist die dreitägige Allgäu-Rundfahrt Ende Juni. Der Themenspeicher ist darüber hinaus gut gefüllt für den weiteren Ausbau des RT 726. Wir danken schon jetzt für die Unterstützung durch die entsprechenden Funktionsträger des Vorstands und der RT 71 Leitung.

Roland Dorau
RT 726 Leitung



hämmerlein.
KFZ - WERKSTATT

Mit Liebe zu klassischen Fahrzeugen ...

Als Profi des Kfz-Handwerks für Oldtimer- und Youngtimer-Restauration 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!

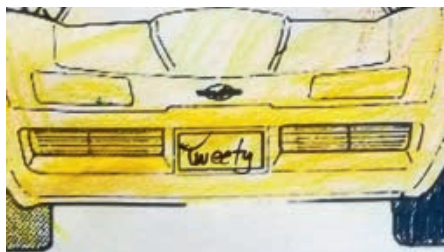


Ein Stern über der Garage

So könnte man es möglicherweise mit einem Satz überschreiben. Also nicht über einem Stall und auch nicht über Bethlehem – sondern genau hier über unserem Haus aus oder besser gesagt eben über unsere Garage.



Aber jetzt erst einmal von ganz vorn. Es begab sich vor einiger Zeit eben vor dieser Garage. Wir waren gerade vom Urlaub zurückgekommen und hatten die S-Klasse zum besseren Ausräumen der Gepäckstücke noch an der Straße geparkt.



Ich wurde dabei von einem überaus freundlichen jungen Herrn angesprochen, der neben einem Kinderwagen auch noch zwei weitere recht kleine Mädels für einen Sonntagvormittag Spaziergang an seiner Seite hatte. Die vier mussten schon eine Weile hinter mir stehen geblieben sein, als er mich ansprach. Er outet sich und seine Familie sofort als Mercedes-Liebhaber und im Laufe des Gesprächs stellte sich dann heraus, dass er im benachbarten Affalterbach bei AMG als Ingenieur arbeitet. Daher also auch offensichtlich das detaillierte Interesse und der Sachverstand zu meinem seltenen S 63 L, V 221 ... ich denke, sie kennen das, an der im Sturm verfliegenden Zeit merkt man erst im Nachhinein die beiderseitige Begeisterung und Passion zu einem Thema. Sozusagen im Handumdrehen hatte ich erfahren, dass zu Hause ein wunderschöner früher CLS steht, dass dieser besser als neu war verstand sich sehr schnell von selbst. Ich erfuhr dass das Schmuckstück zwecks bis einfacheren Transport der kleinen Damen aktuell leider gegen eine V-Klasse verloren hatte und – zum tiefsten Bedauern – zum Verkauf stand. Bei der Übergabe meiner Visitenkarte zum

Abschied kam dann natürlich noch die gemeinschaftliche weitere Begeisterung für den 107 ans Licht. Ich habe da noch erfahren, dass die ganze Familie nur ein paar Blocks weiter wohnt. Seitdem haben wir regelmäßig benzingschwängerten Kontakt. Mit der Zeit haben wir uns für die ein oder andere Probefahrt verabredet und darüber ging das Jahr zu Ende ...

Es war der späte Heilige Abend und mich erreichte noch eine letzte WhatsApp „Die Weihnachtswichtel seien wohl aktiv gewesen“ und ich solle doch noch kurz in meinem Briefkasten nachschauen. Die Freude und die Überraschung haben sich daraufhin die Waage gehalten und ich bin gleich mal aus den sprichwörtlichen Socken gefallen.

Die ganze Familie hatte sich ins Zeug gelegt und die drei jungen Damen haben sich alle Mühe gegeben, meine Ga-

rage und insbesondere deren Inhalt sehr detailliert und farblich natürlich passend wiederzugeben. Das meisterhafte Ergebnis habe ich mal zur besseren Anschauung beigefügt. Nicht nur die Idee und die Garage als solche sind bemerkenswert, ganz besondere Freude haben mir die vielen kleinen Details gemacht. Angefangen von den dargestellten Kennzeichen (die Corvette heißt tatsächlich „Tweety“) über die Farbgebung und auch die spezielle Darstellung der Scheinwerfer und deren Farbe ist alles grandios getroffen. Selbst die Ausstattung wie z. B. der Radar für die DISTRONIC sind perfekt getroffen. Ein besonders schönes Detail ist, dass die S-Klasse in Langversion auch tatsächlich deutlich länger dargestellt ist und förmlich nicht ganz in die Garage hineinpasst. Da war natürlich auch schnell vergeben, dass ein 107 ab der Modellpflege einen serienmäßigen rechten Außenspiegel hat – so wie auch mein Nauticblauer ... ;-))

Also an dieser Stelle noch mal ein ausdrückliches und herzliches Dankeschön an Stefan und besonders natürlich an Amelie, Luisa und Melina. Es ist wirklich nicht nur ein Stern über meiner Garage aufgegangen und hat mir das Weihnachtsfest erhellt.

Die versprochene Probefahrt mit Tweety wird natürlich für die Mädels und für den Papa noch eingelöst.

Grazie Mille
Ralf



Lack(ge)schichten am R 107

Es wird viel diskutiert, welche Lackschichtdicken an unseren Fahrzeugen auf Erstlack oder Nachlackierungen schließen lassen. Bei meinem USA 560 SL hält unser magnetisches Clubschildchen nicht am Heckdeckel. Bei den Ausfahrten habe ich den fragenden Clubkameraden schon gesagt, dass der 560er einen Alu-Heckdeckel hat. Das ist natürlich Quatsch! Ich habe eine Lackschichtdicke von ca. 1,2 mm (1200 µm)! Da hat das Magnetschild keine Chance.

Die Lackierung unserer Fahrzeuge hat ab Werk eine Lackschicht von ca. 100–150 µm. Wobei metallic-Lackierungen eher am oberen Ende zu finden sind.

Senkrechte Teile der Rohkarosserie, wie z. B. die A-Säule hat eher weniger Lackauftrag, weil man das Risiko von Läuferrisiken beim Lackieren (umgangssprachlich „Rotzhasen“) vermeiden wollte. Es gibt massenweise Hinweise auf Lackschichtdicken und deren Herkunft. Aber alles um 150 µm ist als original zu betrachten. Aber aufgepasst: Auch im Werk wurde bei Lackfehlern großflächig nachlackiert. Durchaus können dann einzelne Bauteile ab Werk 200–250 µm aufweisen.

Ist es nun schlimm, wenn ein Fahrzeug nachlackiert wurde und Lackschicht-

dicken >300 µm aufweist? Wenn das Fahrzeug beim Kauf mit Erstlack beworben wurde, dann schon. Aber wenn man weiß, dass es komplett lackiert wurde, ist das kein Problem. Und das ist bei sehr vielen Fahrzeugen unserer Baujahre so. Wichtig ist, dass man die Lackschichtdicken an vielen Stellen am Fahrzeug prüft. Denn nicht die absolute Lackschichtdicke, sondern verschiedene Lackschichtdicken oder gar große Sprünge deuten auf schlechte Arbeit hin. Wenn kleinere Stellen der Türen oder Kotflügel plötzlich 700 µm oder gar mehrere Millimeter aufweisen, deutet dies auf Spachtelmasse und eine schlechte Reparatur.

Größere Schwankungen der Lackschichtdicken zwischen Bauteilen, oder auch innerhalb eines Bauteils, deuten

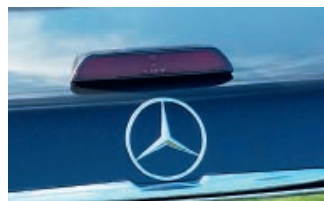
auf Reparaturen hin. Das ist akzeptabel, wenn das kommuniziert wurde und wenn die Reparaturen oder Lackierungen ordentlich ausgeführt wurden. Die Fahrzeuge standen ja nicht im Museum.

Wenn ihr euer Fahrzeug, oder das Kaufobjekt, richtig prüfen wollt, dann solltet ihr nicht nur eine Messung pro Bauteil machen, sondern viele Messungen an verschiedenen Positionen. Besonders die üblichen Stellen von Feindkontakten, wie die Kotflügeldecken oder die Tür-Mitte und Heckblech beim Nummernschild, genau prüfen. Wenn die Motorhaube deutlich andere Werte aufweist, solltet ihr überprüfen, ob das Messgerät auf Aluminium umgestellt wurde. Die meisten 107er haben eine Alu-Motorhaube. Wir haben das Messverfahren an unserem Bewertungstag des RT 74 mit Horst Wolf so praktiziert und auch protokolliert.

Bei modernen Fahrzeugen sind einige Teile aus Kunststoff (hauptsächlich Stoßfänger). An nichtmetallischen Bauteilen kann die Lackschichtdicke nur mit einem speziellen Ultraschallmesskopf und entsprechendem Know-how gemessen werden. Die wenigsten Betriebe verfügen über solches Equipment. Ist das ein Problem? Sicher ist, dass der Kunststoff-Stoßfänger nicht rosten wird. Und wenn schlecht repariert wurde, dann sieht man das oft schon mit dem Auge. Es ist auch nicht nachhaltig, wenn man wegen eines Kratzers das ganze Bauteil wechselt. Smart Repair hat nach meiner Meinung seine volle Daseinsberechtigung.

Zurück zu meinem Heckdeckel mit 1,2 mm Lackschicht. Daran bin ich selbst schuld. Die 3. Bremsleuchte musste weg.

Deckel mit Bremsleuchte



Die entstandenen Löcher wurden zugeschweißt, geschliffen, fein gespachtelt, gefüllt und lackiert. Und da der Lackierer das blauschwarzmetallisch nicht perfekt getroffen hat, wurde der Deckel nochmals lackiert. Genau das ist nun das Problem. Viele Lackschichten, mit teilweise unterschiedlichen Lacken und chemischen Eigenschaften.



Deckel zugeschweißt

Wenn man den Lack genau unter die Lupe nimmt, sieht man bereits nach wenigen Jahren einen unebenen Lackverlauf (leichte Orangenhaut). Auf einem Foto kommt das schlecht rüber. Ein Laie hält den Lack für trotzdem schön.

Ich habe nun einen Profi zu Rate gezogen. Der RT 74 hat im Februar 2019 eine Besichtigung bei der Fa. Carblast / Entlackungsfabrik GmbH in Welzheim veranstaltet. Kurzerhand habe ich mit Herrn Schwan Kontakt aufgenommen, und wurde über die notwendigen Schritte, Ergebnisse und Kosten sehr gut informiert. Mein Gedanke, „Lack runter – KTL-Beschichten – lackieren – Deckel wie neu“, ist ins Wanken geraten. Das Thema ist so komplex, dass ich darüber separat berichten werde. Ich möchte nur vorwegnehmen, dass die 150 µm Lackschichtdicke des Neufahrzeuges im Restaurationsbereich sehr hohe Anforderungen an das Blech und die auszuführenden Arbeiten haben, und, wenn überhaupt, nur mit hohen Kosten zu erreichen ist. Im Restaurationsbereich ist man normalerweise schnell bei 250 µm und mehr. Wer also Erstlack hat, sollte ihn erhalten. Der Lack muss / kann nach so vielen Jahren nicht perfekt sein. Meine Meinung.

Thomas Kraft RT 74

Tapis-DELUXE



ab 382 €



Kofferraum ab 256 €



ab 136 €



Türverkleidung ab 72 €

• Maßgeschneiderte Fertigung •

• Große Auswahl an Qualität und Farben •

• Teppiche für alle Marken und Modelle •

Alle unsere Modelle auf www.tapis-deluxe.com

shop@tapis-deluxe.com | Tel. 09171 8531911



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!

560 SL

oder R 107 "five-point-six" – eine Besonderheit? Ja, dass es Den überhaupt gibt!

Im Rahmen der letzten MOPF (Modellpflege) sollte die Baureihe R 107 noch mal den für dieses alte „Fahrwerk“ machbar stärksten Motor bekommen; in seinem 15. Baujahr wurde der 500 SL neu aufgelegt und in die Serie gebracht! Das war der mit der Gummi-Lippe auf dem Kofferdeckel. Zeitgleich erging aber auch der **Vorstandsbeschluss**: es werden KEINE größeren Motore als der M 117 "5,0" mehr für diesen Typ freigegeben!

Eindeutig: KEIN M 117 "5,6" oder größer im R 107!

Nun folgen mit gewissem Zeitverzug immer dann die Länder-Varianten eines neuen Typs. Also hieß es, den 500 SL für die Bedingungen der jeweiligen Länder-Gesetze weiterzuentwickeln / anzupassen; motorseitig, also Anpassung an Abgasgesetze länderspezifisch!

Gerne möchte ich hier im Zusammenhang mit dieser Motorenentwicklung einmal berichten, welche wunderbaren „Freiheiten“ in den 80er-Jahren beim „Daimler“ in der Entwicklung herrschten, oder zumindest manchmal auch erst im Nachhinein abgesegnet wurden; ja belobigt wurden, wenn sie gut waren!

Heute würde man sagen: Commitment wurde belohnt! ICH sage, wir hatten das große Glück, noch im »Uhlenhaut-Geist« leben und arbeiten zu dürfen: *Mach! Wenn es gut ist, bringen wir's! Wenn nicht, müssen wir's anders probieren!* (unausgesprochen: ICH stehe in JEDEM Fall dahinter)

Der Mercedes SL der Baureihe 107 sollte jetzt nach über 15 Jahren Bauzeit zu seinem Karrieren-Ende noch mal eine „Auffrischung“ erfahren: es wurde 1981 der 500 SL (5.0 L) mit dem M 117 mit 240 PS geboren.

Nun folgten natürlich zwingend die Typ-Varianten in die Exportländer (wichtigster Markt, die USA). Der dort zu dieser Zeit stärkste ausgelieferte Typ war der 380 SL, mit

seinen Leistungsdaten von 155 (SAE) PS und einem max. Drehmoment von 267 Nm nun wahrlich keine Rakete!

Natürlich wussten wir, dass die Anpassung an die US-Abgasgesetzgebung doch deutliche Leistungsreduzierung nach sich ziehen würde; das war auch bisher schon so: durch späteren Zündzeitpunkt, niedere Verdichtung wegen schlechterer Kraftstoff-Qualität, mehr Katalysator-Volumen etc. Dem vorliegenden 500 SL würde also ein Großteil seines schönen Leistungspotentials wieder genommen!

Gedanken-Funke: „Hey, hoppla, muss DAS denn sein, wir haben doch da noch den fast baugleichen 5,6 Liter M 117 im W 126-Programm! Wenn wir den als Grundmotor nehmen, kommen wir zumindest beim Drehmoment auf nur vergleichbar gute Werte, wie im 500 SL -Europa-Version (ECE)!“

Oh, Mist, der 5,6 Liter ist per Vorstandsbeschluss für den SL "out" – verboten!?

Mutige Idee: „Das ignorieren wir mal ganz einfach und – machen!“

Habe zusammen mit meinem damaligen Vorgesetzten, Dipl.-Ing. Jürgen Frey - völlig inoffiziell und ohne jeden Projekt-Auftrag – einen "ausrangierten" älteren R 107

mit eben einem niederverdichteten und weiter nachbehandelten 5,6 M 117 aufbauen lassen! Um ALLES im kleinen Rahmen – "under cover" – laufen zu lassen, haben wir dabei sogar noch selbst "Hand-angelegt" bei der Unterbringung einer erweiterten Katalysator-Anlage im alten Unterboden des R 107. Für die neuen – nun noch schärferen Abgas-Grenzwerte USA – benötigte dieses "Abgaspaket" unbedingt noch zusätzlich einen ganz motornahen Start-Katalysator zum weiter hinten liegenden Haupt-Kat. Wir haben dann einfach "Dellen" in den Unterboden gedrückt, um einigermaßen Bodenfreiheit zu bekommen; verwendet haben zunächst im Programm vorhandene Katalysatoren und die noch eigenhändig "drunter-gezaubert"! Die nächste Runde war das „Bestehen“ der Abgastests! Nach einem gewissen Feinschliff haben wir auch das geschafft, und wir konnten – wieder nur über (gute) Beziehungen – das Auto zur „Dauerlauf“ – Erprobung auf die Freiluft-Test-Rolle bringen! Die Abgas-Tests nach den ersten 20.000 Meilen konnten wir als bravourös bestanden nachweisen und stolz (geheim) präsentieren! Langsam war die "Sache" auch nicht mehr so ganz GEHEIM! Tatsache ist, dass das damals NIEMAND für machbar gehalten und auch nicht gewagt hätte!

Als beides - Abgas-Test und fahrfähiges Auto vorlagen, haben wir das Auto für eine Vorstands-Testfahrt vorbe-

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



reitet und einfach dazu gemeldet: Die „ach-so-schlauen“ Planer waren nicht wenig überrascht über dieses Auto! Schon am 2. Tag dieser Vorstands-„Ausfahrt“ kam das Signal: „Das könnten wir doch so für USA und Japan bringen!“ (Eigentlich nicht schwierig zu entscheiden, wenn's schon da ist, sollte man meinen!)

So wird überliefert, dass Werner Breitschwert – ja immer Technik-offen – schier begeistert war von der „Sache“, denn der derzeit in den USA angebotene 380 SL war

ja nun wirklich kein Ausbund an Power. So hat er diese „Sonder-Aktion des Versuches“ im Nachhinein begrüßt, ja – immer mal wieder lobend erwähnt!

Anmerkung im Presse-Text anlässlich 50-Jahre R/C 107, hier 560 SL

> **Versuchingenieure haben zu einer Entscheidungsfahrt unter Anderem neben den 380 SL für den US-Markt auch die Version eines R 107 mit**

5,6-Liter-Motor ZUGestellt – worauf der Vorstand sich klar für diese Version für USA, Japan und Australien entschieden hat! <

Wenn DAS – siehe blauer Text oben – so in einer recht öffentlichen Presse-Verlautbarung auftaucht, ist das eine wohlthuende Ehre für unsere „Arbeit“ von damals im Nachhinein!

Breuberg /Stuttgart, März 2023
WOLFGang Kalbhenn

Gegenüberstellung:

500 SL (ECE) = 241 PS und Nm Max. = 392 (Serie in Europa)

560 SL (USA) = 231 PS und Nm max. = 373 (nach-genehmigt für USA)

abgelöstes Modell (Stand Modell-Jahr: 1980): 380 SL (USA) = 155 PS und Nm Max. = 267 (abgelöster SL-Typ)



Technische Erläuterung und Hintergründe zum Einbau des M 117, 5.6 in den R 107

Zur Erfüllung der Abgas-Grenzwerte für USA - Modell-Jahr 1981, fff. war für den hubraumgroßen und leistungsstarken 5,6 L M 117 ein möglichst motornaher, erster Katalysator notwendig! Also ein kleiner, aber sich schnell erwärmender Vor-Katalysator, der nach Start schnell seine Reaktion-Temperatur von ca. 800 °C erreichen wird. Für Abdeckung und Sicherung aller Fahr- und Betriebs-Zustände benötigte man aber noch mehr Kat.-Volumen; es wurde eine Aufteilung notwendig! So musste ein zweiter größerer Katalysator nachgeschaltet werden, für den aber vorhandene Schalldämpfer-Mulden genutzt werden

konnten! **DAS PROBLEM** war hier – im R 107 – eben die Unterbringung dieses Vor-Katalystors! Wir brauchten im Fußraum vorn eine "Aussparung", in die dieser Kat eingepasst würde. (Wir hatten mit Schweißgerät und Hammer provisorisch eine Delle im Unterboden ausgebildet, um einigermaßen Bodenfreiheit zu bekommen!)

Bei den endgültigen Vorbereitungen für die „Serien“ stellte sich dann heraus, dass sogar ein Rahmenlängsträger "verlegt" werden musste! >Aufschrei im Karosserie-Werk Sindelfingen!

Wir hatten ein funktionierendes Konzept vorgestellt und vorgelegt, welches genehmigt wurde. Die Serien-Vorbereitungen war dann eine andere Baustelle! Das Ergebnis jedenfalls – **DER 560 SL** – konnte sich sehen – und fahren – lassen und wurde ein Verkaufserfolg weltweit; er wurde dann ja – fast baugleich – auch nach Japan und Australien so übernommen.

Hier dann noch etwas „Technik im Detail“ warum die „Geburt“ des R 107 "five-point-six" neben der Notwendigkeit den Vorstand von der Machbarkeit zu überzeugen auch einbautechnisch eine Herausforderung war.

Das Problem



Motornaher Vor-Katalysator (Anordnung nach "Querohr" und neben dem Getriebe)

Um Platz zu schaffen, musste sogar der Längsträger rechts neben dem Getriebe-Tunnel verlegt UND eine „Beule nach oben“ vorgesehen werden



Die notwendige "Beule" im Fußraum Beifahrerseite (für Anordnung / Unterbringung des Vor-Katalysator) in unserer (ersten) Versuchsanordnung hatten wir wegen zu geringer Bodenfreiheit zunächst sogar zwei kleinere Einzel-Katalysatoren vorgesehen, um einigermaßen Bodenfreiheit zu bekommen.



Später (für die Serie) wurde dann dieser flache Vor-Katalysator entwickelt und übernommen.

Der Einsatz / die Verwendung einer Sekundärluft-Pumpe war dito notwendig, um den motornahen Vor-Katalysator schnell auf-zu-heizen! Das waren aber vergleichsweise einfache Anpassungsarbeiten.



Sekundärluft-Pumpe - unterhalb der Lima - sichtbar: Riemenscheibe mit der Magnet-Kupplung)



Ansaugleitung Sekundär-Luft aus dem Luftfilter „Rohluftseite“



Der Nebel des Grauens

Da hat man sich eine Nebelmaschine angeschafft und auch gleich einen passenden Adapter für den Anschluss der Staudruckscheibe konstruiert und im 3D-Druck gleich angefertigt und will das Ganze nur mal eben am eigenen SL testen, da „is“ ja nix (meint man).

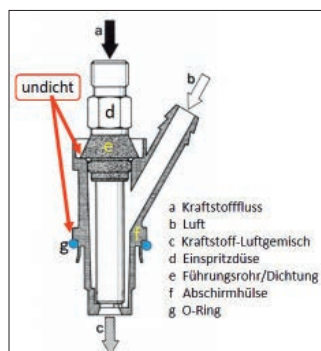


Oh Schreck, oh Grauen, da qualmt es ja überall heraus, das ist aber gar nicht gut, das gehört so nicht!



Bei genauerer Betrachtung wurde als Verursacher mehrere Abdichtungen der Einspritzdüsen diagnostiziert. Die 8-Zylin-

der ab Energiekonzept (Herbst 81) haben sogenannte luftumspülte Einspritzdüsen.



Also die nötigen Teile bestellt, man benötigt dazu bei einem 560er, wenn man alles tauscht

- 8x Führungsrohr A1160700077
- 8x Abschirmhülse A1170400455
- (8x Dichtring A0099971048) hier bin

ich mir nicht sicher ob man die O-Ringe wirklich benötigt, da diese zwar in der Doku extra aufgeführt sind, aber in anderer Farbe auf der Hülse schon draufgesteckt sind. Ich habe die dann genommen, weil ich sie jetzt eh schon hatte.

Für andere 8-Zylinder sollte man erst prüfen, ob das passt, was eigentlich wahrscheinlich ist, aber nicht sicher, die 6-Zylinder haben ein anderes Dichtkonzept.

Der Luftfilter war ja bereits demontiert, also die beiden Luftverteiler auch demontiert und abermals einzeln die Dichtungen angenebelt, es waren dann 6 von 8 undicht und die haben jetzt erst mal dran glauben müssen.

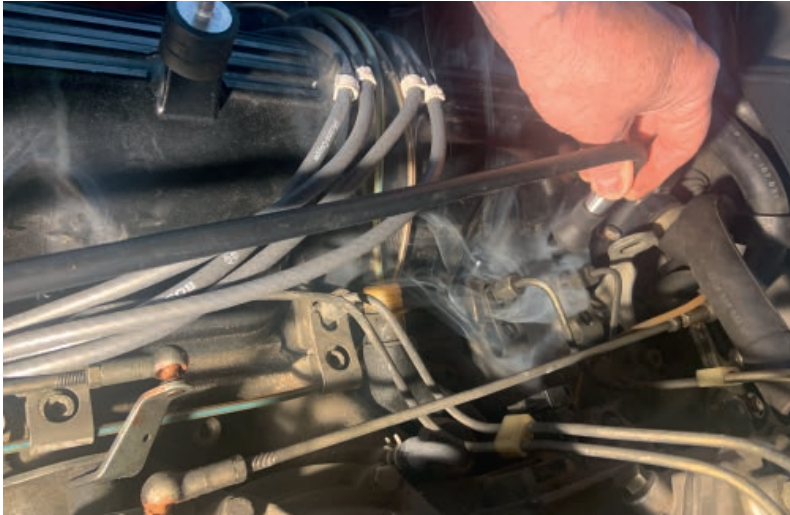


Ihr Partner für Sattlerarbeiten und Verdecke.

Wir helfen Ihnen gerne!

Autosattlerei und Polsterwerkstätte Erwin Schuchhardt

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



Als Nächstes die Kraftstoffzuführleitungen an den Düsen und am Mengenteiler abgeschraubt (SW12), sofern notwendig oder nur gelöst, dann die Klammern der Dichtungen entfernt, Inbus 5 mm und die Düsen samt Dichtung herausgezogen. Hier mal wieder eine japanische Besonderheit entdeckt (leider schon zum dritten Male an diesem Auto), die Einspritzdüsen wurden zwar mal getauscht, denn die ursprünglichen Stahldüsen waren schon durch die neueren Messingdüsen ersetzt worden, aber die Dichtungen wohl nicht und sowas macht man nicht. Dann die Hülse rausgezogen und manchmal auch den festgeklebten O-Ring. Alles schön gereinigt, Dichtring und Hülse mit Öl benetzt und wieder in den Zylinderkopf eingeführt. Mit der Düse durfte ich zum nächstgelegenen Schraubstock wandern und unter sanfter Gewalt musste ich die Dichtungen, oder auch offiziell Führungsrohr genannt, abpressen und entfernen. Die Dinger waren dermaßen hart und störrisch, die neuen Dichtungen ebenfalls mit etwas Öl benetzt und einfach aufgeschoben.

Hier im nächsten Bild die übelste aller Dichtungen, die anderen, obwohl auch undicht, sahen nicht so schlimm aus.



Anschließend die Düsen samt Dichtung wieder eingeschoben, mit der Klammer befestigt und alle Leitungen wieder montiert. Bevor ich die

Verteilerschläuche wieder montierte, habe ich sicherheitshalber alle Lufteinlässe nochmals mit dem Nebler abgeprüft und erst dann alles wieder zusammengebaut. Alles ist nun dicht.

Unser 560er hatte eigentlich kein wirkliches Problem, er war zwar etwas unruhig im Standgas, aber nicht wirklich erwähnenswert, obwohl 2 unterschiedliche Meister das schon mal unabhängig festgestellt hatten. Ich hatte es nicht groß weiterverfolgt, da es zwar ein „Schönheitsfehler“ war, aber doch eher ein kleines Manko und vor allem hätte es so ziemlich alles an Ursachen sein können. Es gab wichtigere Themen am Auto.

Als ich den Motor dann startete und auch ein digitales Drehzahlmessgerät anschloss, traute ich meinen Augen und meinem Gehör nicht, das „Kätzchen“ schnurrte wie noch nie und der digitale Drehzahlmesser stand wie angenagelt auf 650 1/min und weder die Öldruckanzeige noch die Drehzahl zuckten mehr. Das wurde dann gleich mit der ersten Ausfahrt des Jahres belohnt.

Fazit der Geschichte, aus einem Test wurde eine unbeabsichtigte Problemlösung und solch eine Nebelmaschine ist zur Diagnose nicht nur für Undichtheiten am Unterdrucksystem geeignet, sondern auch für kleineren Undichtheiten an der Einspritzanlage.

Ich hätte dieses Resultat nicht erwartet und freue mich dies berichten zu dürfen, falls mal jemand ein ähnliches Problem hat. Unsere Nebelmaschine wird bei den Techniktagen immer wieder mal zum Einsatz kommen.

Euer Rolf aus dem wilden Süden

ZIEGLER CLASSIC CARS



An-/Verkauf



Werkstatt



Showroom



Teleshop



Wir sind einer der größten Händler für klassische Mercedes SL Cabrios (R107) im gesamten süddeutschen Raum mit ca. 20 Fahrzeugen in unserem Showroom. Zudem finden Sie bei uns im Teleshop Stoßstangenteile und Umrüstsätze aus eigener Fertigung mit höchster Passgenauigkeit und Qualität.



SL-Kit "EUROPA" mit original Mercedes-Schweinwerfern oder alternativ mit Nachbau-Scheinwerfern erhältlich!

www.ziegler-classic-cars.com
Telefon +49 (0)8253-99970
info@ziegler-classic-cars.com

Aktueller Fahrzeugbestand online auf unserer Internetseite und bei mobile:
<https://home.mobile.de/ZIEGLERGBH>



Unseren Showroom finden Sie direkt hier:
Schrobenhausener Str. 56, 86554 Pöttmes



Bei Technikfragen – Technik fragen

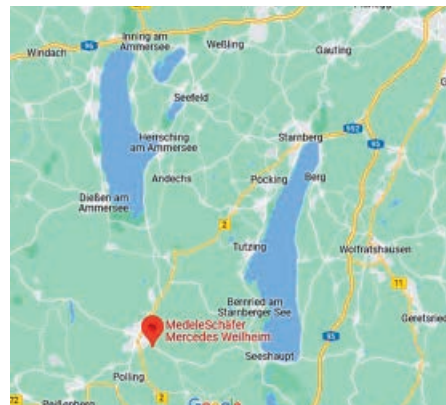
Zum ersten Mal der Geschichte unseres Clubs haben wir ein Jahrestreffen bzw. ein Herbsttreffen der etwas anderen Art auf dem Schirm. Ganz im Gegensatz zu den bisherigen Treffen, die sich im Wesentlichen mit Ausfahrten oder kulturellen Begebenheiten beschäftigt haben, ist dieses Herbsttreffen in besonderer Weise der Technik gewidmet. Aber was bedeutet das genau – oder anders gefragt, wie funktioniert das genau?

Wir möchten Euch einladen, Euch an interessante technische Arbeiten einmal selbst heranzutrauen. Wir haben eine Veranstaltung geplant, welche vollständig in einer großen Partnerwerkstatt ablaufen wird. Wir möchten Teilnehmer ansprechen, welche die eine oder andere etwas schwierigere Arbeit gerne selbst in Angriff nehmen möchten und sie sich auch fast zutrauen, gleichzeitig aber ein wenig Angst vor der eigenen Courage haben.

Wir wollen 50 interessierte und technikbegeisterte Clubmitglieder dazu gewinnen, sich die eine oder andere Arbeit an ihrem eigenen Wagen zu „wünschen“. An dem benannten Wochenende 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 infrage kommen. Wir werden uns Freitagmittag in der Mercedes Werkstatt von Firma Medele in Weilheim www.weilheim.de (Bayern) treffen. Dort werden wir neben einer Reihe von Hebebühnen auch weitere Arbeitsplätze zur Verfügung stellen und wie zuvor erwähnt zu jedem Platz auch die notwendige technische Unterstützung bieten können.

Alle Teilnehmer können sich im Vorfeld 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, sodass an unserem Wochenende nichts schiefgehen kann. Hans Medele bietet hier an, Mercedes-Benz Teile im Auftrag zu bestellen und bei sich dann vorzuhalten. Natürlich freuen wir uns auch über Teilnehmer, die „nur“ eine Kleinigkeit selbst angehen mögen und vorwiegend etwas lernen möchten ...

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 Zuseher können in Gruppen zwischen den einzelnen Baustellen dynamisch wechseln. Abgerundet wird die Veranstaltung durch eine Reihe von interessanten technischen Vorträgen, die wir parallel in einem Schulungsraum anbieten.



Also, was müsst ihr tun? Eine einfache Anmeldung mit dem beiliegenden Formular genügt. Dort könnt ihr die gewünschten Tätigkeiten, die ihr angehen möchtet, eintragen und an uns senden. Wir werden alle gemeinsam mit viel Spaß und Kollegialität an diese neue Art eines Treffens herangehen und Euch natürlich 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 Formulare und zwei Fahrzeuge. 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 allerdings 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 aber nur eine Zusammenfassung und einen gegenseitigen Erfahrungsaustausch in der Werkstatt geplant haben. Bei Bedarf könnt ihr Euch für Sonntagmittag noch zu einem gemeinschaftlichen Abschlussessen 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 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; Kühlwassersertauch; Abläufe kontrollieren; Sitze - Reibschleiben und Gleitstücke gegen Spiel; Verdeck einstellen; Türen einstellen; Verdeck Notentriegelung; Kondensatoren (Uhr); Birnchen im Kombi tauschen, Masseleitung; Motor- & Getriebelager; Ventile einstellen (280 SL); Gasgestänge einstellen; Benzindruck messen (z. B. bei schlechtem Start); Benzinflter wechseln; neuer Unterbrecher; Analysen an der Unterdruckanlage / Nebelmaschine, Unterdruck Zentralverriegelung prüfen; Umrüstung auf hellere Leuchtmittel, ggf. mit Anpassung des Lampenkontrollgerätes; Lichtmaschinenregler; Sicherungskasten revidieren ...

Sollten wir Euer Interesse geweckt haben, dann 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 nötig)

Für Eure Übernachtung haben wir ein entsprechendes Kontingent an Zimmern vorgehalten, nach der Bestätigung durch den Veranstalter möchtet Ihr diese dann bitte entsprechend selbst reservieren und buchen.

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



Tipp des Monats: Lenkanschläge fetten

Meist wird dem Lenkanschlag keinerlei Bedeutung zugeteilt und irgendwann auf einem Parkplatz beim Rangieren knarzt und quietscht es ganz fürchterlich, man sucht und sucht und findet aber nichts. Der Lenkanschlag wurde womöglich nicht oder gar noch nie gefettet! Wie so oft, kleine Ursache und große Wirkung. Bei unserem RT-Schraubertreff 2022 war das an 7 von 9 Fahrzeugen der Fall.

Was ist der Lenkanschlag und wie sieht der aus, es gibt 3 Varianten über die 18-jährige Bauzeit:

Der Lenkanschlag als Funktion bildet den Endanschlag des Lenkeinschlags und befindet sich am Querlenker hinter der Radmitte, man kommt bei Volleinschlag auch ohne Hebebühne hin.

Baujahre 1971–1985 (d.h. bis MOPF) haben einen Lenkanschlag mit einer Blechklammer auf jeder Seite (A1153300177) und einem Anschlag, oft fehlt eine der Klammern schon, daher die Nummer zur Nachbestellung anbei. Die Klammer und das Gegenstück sind 1x jährlich einzufetten.



Version 1 ohne Kappe



spätere Version 2 mit Kappe



Blechklammer



Querlenker mit Blechklammer

Baujahre danach also alle MOPF ab 1985 haben einen Bolzen, auch der und das Gegenstück sollten 1x jährlich eingefettet werden. Es gibt 2 Arten von dem Bolzen, und zwar mit und ohne Kappe.

Bei der Version mit Kappe kommt es dann häufig vor, dass die Kappe gerissen und beschädigt ist, hierzu kann man den Bolzen austauschen, den gibt es noch als Komplett-Ersatzteil (A2013300080) oder ... (oder man fragt mich, ich habe die Kappen nachgebaut und drucke diese 😊 im 3D-Druck erschwinglich nach)

Und woher weiß ich das alles, ganz einfach so sahen meine beiden Lenkanschlagkappen (re. oben) vor einiger

Zeit noch aus und unten aktueller Stand.



Defekte Kappe...

... und mit neuer nachgedruckter Kappe



Viel Spaß beim Fetten, euer Rolf aus dem wilden Süden

D.T.L

Innovationen für Mercedes-Benz R/C 107

www.sl-repro.de www.sl-edition.de

www.slc-rallye.de

Dirk Lange
Lütgendortmunder Hellweg 265
44388 Dortmund

Tel: 0231 96987184

Fax: 0231 96987200

E-Mail: info@sl-edition.de



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 Gebrauchteile 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.classic-stars-automotive.de

Dreieinhalbmal Lebenslänglich

Das ist genau die Zeit die unsere ältesten Autos mit einer angedachten „Lebenszeit“ von 15 Jahren hinter sich gebracht haben. Die jüngsten Autos sind 33 Jahre, die ältesten 52 Jahre alt.

Arbeitstreffen Oktober 2022 in Geseke: Arbeitsgruppe Technik. Moderator: Ralf Cyriax
Besprechungsthemen waren unter anderen: Modifikation Wartungsplan für den R/C 107.
Die für mich vorab wichtigsten Themen unter anderen waren:

Ölwechsel am Differentialgetriebe.

Ölwechsel am Getriebe mit Austausch der Verschleißteile.

Öl- und Filterwechsel an der Servolenkung.

Diese Ölfüllungen werden oft als Lebensdauerschmierung bezeichnet. Da die Lebensdauer von 15 Jahren von unseren Fahrzeugen inzwischen mehrfach überschritten wurde besteht Handlungsbedarf.

Das Differentialgetriebe der Hinterachse.



Ablassen der alten Ölfüllung durch die Öl-Ablassschraube. Anzugsdrehmoment 50 Nm.



Abschrauben des alten Gummilagers. Dabei muss das Differentialgetriebe unterstützt werden.



Differentialdeckel abschrauben.

Sichtkontrolle der Zahnräder auf Verschleiß. Innenflächen reinigen und Dichtflächen von alten Dichtmassen säubern.

Dichtflächen mit einer nicht aushärtenden Dichtmasse bestreichen und wieder anschrauben. Die 8 Sechskantschrauben mit 45 N anziehen.



Dauerelastische Silikon Dichtmasse. Temperaturstabil bis 315 Grad Celsius

Zur Information:

Ausbau der Hinterachswellen



Zum Ausbau der Hinterachswellen muss jeweils der entsprechende Sicherungsring mit einem entsprechenden Haken oder Zange aus der Hinterachswellenut gezogen werden.



Nach 39 Jahren habe ich dem Differentialgetriebe auch ein neues Gummi Lager gegönnt.

Anzugsmomente: M8 Schrauben Gummilager zum Rahmenträger = 30 N Schraubensicherung. Beide Schrauben vom Gummilager zum Deckel = 120 N Schraubensicherung



Neubefüllung des Getriebes mit einer Spritze. Füllmenge 1,3 Liter SAE 85W-90



Das neue und abgelassene Hinterachsöl



Das Ausgleichsgetriebe mit neuem Getriebeöl, neuer Farbe und einem neuen Gummilager.

Wartungsvorschlag: Ölwechsel alle 10 Jahre, egal welche jährliche Fahrleistung gefahren wird.

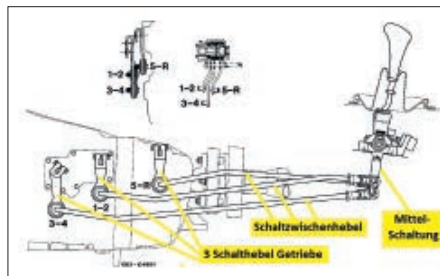
Das 5 Gang Schaltgetriebe Typ 717.402.00



Zu sehen sind das 5 Gang Schaltgetriebe, gut versteckt hinter der Getriebebrücke und dem nachträglich angebauten Katalysator von der Fa. GAT.

Die Schaltung des Getriebes

Ansteuerung des Getriebes durch 3 Schaltzwischenhebel vom Schalthebel.



Neue Lagerbuchsen mit Klippsicherungen für alle 3 Schaltzwischenhebel.



Der Schalthebel für den Rückwärtsgang ist auf diesem Bild oben nicht zu sehen.

Durch einbringen eines Zylinderstiftes, Durchmesser 6 mm Länge 60 mm, in die dafür vorgesehene Bohrungen, können die Schaltzwischenhebel in Grundstellung gebracht werden.

Beim Einbauen der Schaltstangen dürfen die Schalthebel am Getriebe nicht aus ihrer Grundstellung gebracht werden. Bei Bedarf müssen die Schaltstangen auf die richtige Länge eingestellt werden. Danach die Schaltstangen mit den Klippsicherungen sichern.



Zur besseren Montage der Schaltstangen habe ich die Getriebeunterstützung abgeschraubt. Mit einem Hydraulischen Wagenheber habe ich das Absinken des Getriebes verhindert

Die Kupplung am Schaltgetriebe

Die Kupplungsbetätigung bei diesem Getriebe erfolgt Hydraulisch mit einem Geber- und einem Nehmerzylinder. Die Hydraulikflüssigkeit wird aus dem Bremsflüssigkeitsbehälter gespeist. Diese Verbindung vom Ausgleichsbehälter zum Geberzylinder wird mit einem Spezialschlauch (Bremsflüssigkeitsfest) realisiert. Leider werden diese Schläuche nach mehr als 30 Jahren auch spröde und können brechen. Diesen Hinweis brachte auf dem Arbeitstreffen in Geseke Herr Udo Schmitt. Wie wichtig eine Schlauchkontrolle ist zeigt das nachfolgende Bild.



Bruchstellen im Gummi ohne Ende/Der Anschlussstutzen für den Schlauch am Ausgleichsbehälter

Die Teilenummer für den Schlauch lautet: A 009 997 38 82 Durchmesser 7,3 x 2 mm Mindestabnahmemenge DB = 2 Meter. Benötigt werden 38 Zentimeter. Weiterhin stellte ich eine beginnende Undichtigkeit am Geberzylinder der Kupplung fest.



Oben: Alt mit Undichtigkeit, unten Neu
Die Teilenummer des neuen Geberzylinders von DB: = A 001 295 87 06



Um den Abnutzungsgrad der Kupplung im eingebauten Zustand überprüfen können, gibt es ein Sonderwerkzeug bei MB. Die Kontroll-Lehre. Eine Verdickung der Kolbenstange lässt die Kontroll-Lehre nicht, oder ganz einschieben. Sind die Nuten an der Verschleißlehe sichtbar ist der Abnutzungsgrad der Kupplung erreicht.

„Kupplung Tauschen“

Kerben nicht sichtbar = Kupplung OK.

Da ich auch mit größter Mühe die Kontroll-Lehre nicht in die dafür vorgesehen Nut eistecken konnte, habe ich den Nehmerzylinder ausgebaut und die Zwischenplatte zum Reinigen herausgenommen. Danach habe ich die Korrosion an der Anschraubfläche im Bereich der Nut entfernt.

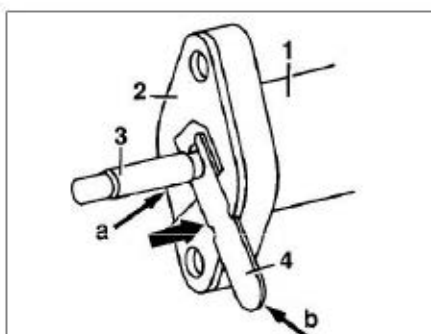


Die gereinigte Zwischenplatte

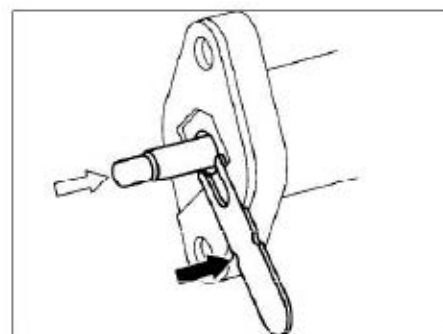
Zur besseren Montage und mehr Platz zum Schrauben habe ich den Fahrersitz und das Kombiinstrument ausgebaut. Bremsflüssigkeit war abgelassen. Mit einem gekürzten Besenstiel das Bremspedal ganz durchgedrückt damit man die Schrauben vom Geberzylinder überhaupt heraus bekam. „Wer bisher keine Enge beim Schrauben kannte, der kennt sie danach umso besser“.

Für mich habe ich aus Sicherheitsgründen den Anschluss am Bremsflüssigkeitsbehälter und am Eingang des Geberzylinders jeweils eine Federbandschelle verbaut. Diese sind wegen des statischen Druckes im Schlauch nicht nötig sollen ein unbeabsichtigtes Abstreifen bei Wartungs- oder Pflegearbeiten verhindern.

Der Nehmerzylinder mit seinen Besonderheiten.



- 1 Nehmerzylinder
- 2 Beilage zwischen Nehmerzylinder und Kupplungsgehäuse
- 4 Kontroll-Lehre



P25-5009-13



Links der Alte und rechts der neue Geberzylinder.



Die Zwischenplatte mit eingesteckter Kontroll- Lehre

Jahrzehnte langer Schmutz und Korrosion können die filigrane Nut zur Kontrolle leicht verschließen. Ein Versuch diesen Nut zu öffnen mit einer Spitzen Nadel oder durch reiben mit der Kontroll-Lehre gelingt dann oft nicht. Die Kontroll-Lehre



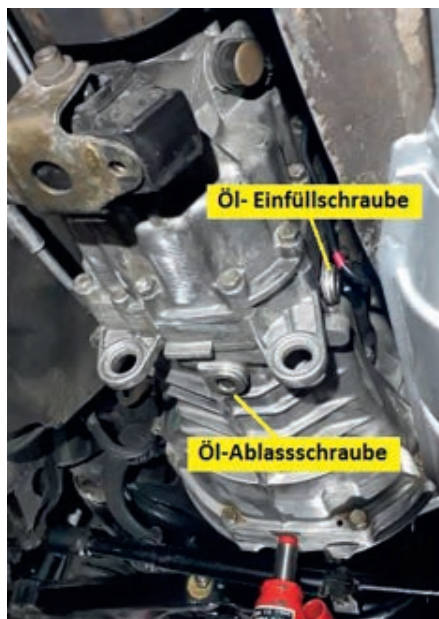
Gekauft bei Ebay aus USA Standort: Pittsburgh, Pennsylvania, USA, Mercedes Clutch Wear Gauge w123 w124 r129 w201 115589072300. Preis: US \$2,68 (inkl. MwSt.) (Ca. EUR 2,48), Versand: US \$1,19 (ca. EUR 1,09) Entlüftung der Kupplung = Geber und Nehmerzylinder von unten mit einer 100 ml Spritze.



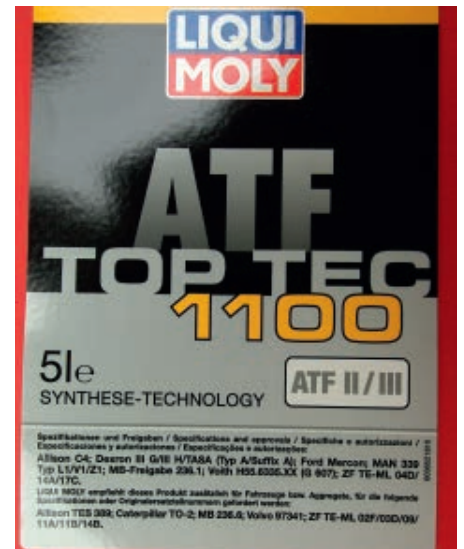
Anschluss an der Entlüftung des Nehmerzylinders und danach die Bremsflüssigkeit mit der Spritze von „Unten nach Oben“ gedrückt. Nur so kann man einwandfrei sicherstellen dass alle Luft aus der Hydraulischen Kupplungsanlage entweicht. Danach die vorher komplett entleerte Bremsanlage mit neuer Bremsflüssigkeit auffüllen, Bremsen entlüften und den Flüssigkeitsstand im Bremsflüssigkeitsbehälter richtig stellen.

Die Bremsflüssigkeit der Hydraulischen Kupplung immer mit der Bremsflüssigkeit wechseln. Empfehlung Daimler: 1 x Jährlich jedoch spätestens alle 2 Jahre (Korrosion in der Bremsanlage)

Ölwechsel am 5 Gang Schaltgetriebe



Das Fahrzeug muss zum Ölwechsel und zur Ölstands Kontrolle waagrecht stehen. Wenn möglich das Öl bei betriebswarmen Getrieben ablassen. Füllmenge des 5 Gang Getriebe 717.40 = 1,6 Liter ATF Öl. Füllstand des Öles bis



zur unteren Gewinderand der Einfüllschraube. Anzugsmomente der Ablass- und Einfüllschraube = max. 60 Nm Werkzeug: 14 mm Innensechskantnuss mit Drehmomentschlüssel.

Wartungsvorschlag: Ölwechsel alle 10 Jahre, egal welche jährliche Fahrleistung gefahren wird.

Zur Info:

Außerdem sollte alle 10 bis 15 Jahre auch das Hydrauliköl im Lenkgetriebe mit Filter gewechselt werden.

Siehe 107 Klassik Ausgabe 04/2013

Der oft vergessene Filterwechsel. Anleitung auf youtube.com www.youtube.com/watch?v=pz9boTEWCIU

Herbert Koch
RT 59 Westfalen-Mitte



Wir bieten Ihnen Sicherheit für Oldtimer und Youngtimer ab 20 Jahre, Wertsteigerung bis 30 %, kein Abzug neu für alt, Einschluss Vandalismus, Allgefahrenschutz und vieles mehr.

Ich berate Sie gerne.

Guido Wisgen e.K.

Versicherungsfachwirt

Generalvertretung der Allianz

Dülkenstraße 9, 51143 Köln-Porz

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

Telefon 0 22 03.93 54 80



Frühjahrscheck des RT 50

Traditionelle Veranstaltungen zu bewahren ist nicht immer ganz einfach, benötigen sie doch Menschen, die sie durchführen.

Glücklicherweise haben wir, der RT 50 Köln einen Gastgeber, Fred Atallah, der mit seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seine großzügige Werkstatt zur Verfügung stellt und für das leibliche Wohl in Form eines deftigen Frühstücks sorgt: denn die ganze Sache geht früh los – da bleibt kaum Zeit für das häusliche Frühstück. Aber was wäre das alles ohne jemand, der unsere Autos durchsieht?



Unser Lars Birnbaum mit Mitarbeiter Peter war über die Anmeldung von 25 Wagen, die auf den Check warteten, doch etwas besorgt, schließlich wollten wir bis abends fertig sein und noch ein Nachmittagsessen zu uns nehmen ...

Aber der Wettergott hatte Erbarmen mit Lars: statt der angemeldeten 25 kamen am Ende nur 14 – hatten die anderen Teilnehmer Angst, dass ihre 107er durch Regen eingehen würden? Wahrscheinlich! Dann kann man eines (fernen) Tages in der Verkaufsanzeige schreiben: „nie bei Regen gefahren“ – das hebt doch den Wert, wie man weiß!

Als besondere Überraschung hatte Lars übrigens ein Vespa Ape Kaffee mobil mit einem echten Barista gemietet – so blieben wir alle wach und konzentriert!





Und so versammelten sich dann die stolzen Besitzer, um sachkundige Gespräche zu führen über, neben und unter den Autos. Das war dann doch etwas zu viel für die begleitenden Damen (außer einer!). Wohlweislich hatte Helga Paffgen (auch Tradition!) für ein Damenprogramm gesorgt, dazu mehr weiter unten.

Am späten Mittag wusste nun jeder um die Punkte, die der Wartung bedurften: neue Reifen, Bremsbeläge oder auch das Trockenlegen von Ölflöcken.

Sie sind Mitglied im Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland?

Die **Helvetia** ist einer der führenden Oldtimer-Versicherer in Deutschland und bietet Ihnen exklusiv über die Geschäftsstelle Hamburg für das laufende Jahr **besonders attraktive Clubkonditionen bei erstklassigem Service.**

Reichen Sie einfach Ihre letzte Prämienrechnung bei uns ein und sparen Sie als Clubmitglied **10% auf die Prämie.**

Kontaktieren Sie uns jetzt direkt per Whatsapp:
+49 (0)173 2759004

helvetia

Geschäftsstelle Hamburg
Schwarz & Sohn OHG
Cuxhavener Str. 36 | 21149 Hamburg
E-Mail: schwarz.sohn@partner.helvetia.de



INSTAGRAM



FACEBOOK



WHATSAPP

JETZT
SCANNEN



Helvetia Hamburg ClassicCar

R/C 107 SL.

Sorglos.



Genießen.

einfach. klar. helvetia
Ihre Schweizer Versicherung





Zusammenfassend hatten wir alle unsere Freude an dem geselligen Vormittag, denn nicht nur die Autos zählen, sondern auch der Mensch.

Da jedoch allen die Anstrengung der letzten Stunden anzusehen war, wurde der Technik Check mit einem leckeren Nachmittagsessen beschlossen. Froh waren wir, dass wir unsere Damen dort wieder in die Arme schließen konnten.

Herzlichen Dank an Helga, Fred und Lars für die Bewahrung dieser Traditionsveranstaltung!

Dr. Knut Sagner
RT 50 Köln



Ein Damenprogramm der besonderen Art

In diesem Jahr hatte Helga wieder ein besonderes Highlight ausgesucht: das „Schulmuseum“ in Bergisch Gladbach.

Trotz heftigem Regen ging's mit 14 Damen verteilt in drei Fahrzeugen dorthin. Vor dem alten Schulhaus, einer damals einklassigen Volksschule, erwartete uns die „Lehrerin“, eine ältere Dame, so um die 80, um uns durch die nächsten Stunden zu führen. Bei den Älteren von uns wurden viele Erinnerungen wach: Handarbeitstechniken und Utensilien, Schulranzen, Lehrmittel für Rechnen und Heimatkunde waren ausgestellt und entlockten uns immer wieder Ausrufe des Erinnerns.

Diese Retrospektive unterhielt uns an diesem regnerischen Vormittag und hat uns allen viel Spaß gemacht. Eine wirklich gelungen ausgefüllte Zeit bis zum Mittagessen im „Lenbacher Hof“, wo uns unsere besseren Hälften hungrig erwarteten. Danke Helga!

Marlies Klement
RT 50 Köln



Scheinwerfer-Restaurierung

(ab Mopf 8/85 mit pneumatischer Höhenverstellung)



Anmerkung: Bitte zuerst die grundsätzliche Beschreibung im Clublexikon Gruppe 82 ab Seite 5 oder auf USB-Stick (Clubshop) studieren. Hier findet ihr nur die ergänzenden Tipps aus meiner Arbeit:

Es empfiehlt sich bei laufendem Motor vor Beginn der Arbeiten an der weißen Garagenwand die Scheinwerfereinstellung mit schwarzem Klebeband und die Fahrzeugposition zu markieren. Falls eine Scheinwerferreinigungsanlage vorhanden ist die kleinen Wischerarme abmontieren (SW 10, nur lockern, Arme geschlitzt), Blende abschrauben.

her mit einem Schraubenzieher abhebeln. Die Streuscheibe mit Werkzeug nicht berühren/belasten, weil es sonst Glasbruch gibt. Beim Zusammenbau unbedingt die umgekehrte Reihenfolge beachten.

Bei meinen Bosch-Scheinwerfern habe ich die Reflektoren mit Sidolin Glasreiner und Mikrofaser-Brillenputztüchern und ganz wenig Druck behandelt (Ohne Gewähr). Unglaublich wieviel Schmutz



rechts alt



Vergleich



links neu

Nach dem Entfernen der 3 Kreuzschlitzschrauben am Scheinwerferahmen diesen vorsichtig nach unten kippen und herausziehen.

Prüfen ob Rostansätze im Scheinwerfertopf, insbesondere an der Chromleiste oben sichtbar sind und behandeln. Neue Glühlampen: Je 2 Osram Nightbreaker+ 200 % o.ä., Blinker 21 W und Standlicht 4 W. Neue Streuscheiben mit Dichtungen zwischen Glas/Rahmen und Dichtungen zwischen Karosserie/Rahmen. Originale Formdichtungen von MB kaufen. Bei den neuen Streuscheiben (Zubehöerteil) lag billige Meterware bei, die nicht brauchbar ist.

Zum Lösen der Streuscheibe zunächst die 3 angelenkten Federklammern an der Rahmenunterseite einsprühen und nach kurzer Einwirkzeit mit Spitzzange um 90 Grad drehen. Dann die 3 Klammern an der Oberseite vorsichtig vom Metallrahmen

sich nach 38 Jahren und 360 Tkm löst. Die Verspiegelung war noch gut, nur im oberen Teil des Reflektors war sie durch die Hitze der Lampen grenzwertig. Beim Zusammenbau die Dichtungen rahmenseitig mit Gummi-/Metallkleber festheften. Ich habe die Dichtungen zwischen Karosserie/Rahmen bei den Öffnungen für die Höhen- und Seiteneinstellung auf den Innenseiten aufgezwängt, weil man dann nicht die Verstellerschrauben zerlegen muß und die Grundeinstellung der Scheinwerfer erhalten bleibt. Den Unterdruckanschluß für die Höhenverstellung aufdrücken und sichern. Alle elektr. Kontaktstellen mit Kontaktspray betupfen. Schrauben einfetten, insbesondere die Seiten- und Höhenverstellung. Hier noch ein Lieferanten Tipp für Einstellschrauben bzw Scheinwerferzubehör falls Bedarf besteht.

<https://www.motorform-shop.de/Zubehoer-Teile/Mercedes-Benz/R/C107/Beleuchtung/1-Satz-Einstellschrauben-Scheinwerfer-mit-LWR-SL-R107::23776.html>
<https://www.motorform-shop.de/Zubehoer-Teile/Mercedes-Benz/R/C107/Beleuchtung/1-Satz-Einstellschrauben-EURO-Mercedes-SL-SLC-W107::23773.html>

Kurze Lichtprobe vor dem Einbau. Dann zum Überprüfen der Scheinwerfereinstellung fahren und alles komplettieren. Wenn es vermeidbar ist, sollte man die Hauptscheinwerfer im Stand nicht länger eingeschaltet lassen, weil die sehr heißen Lampen dann keine Fahrtwind-Kühlung über die Streuscheiben haben.

Die neuen Streuscheiben und gereinigten Reflektoren können auch als Vorarbeiten für den Einbau von LED-Lampen gesehen werden, sobald/sofern sie die

Typgenehmigung erhalten. Alles in allem ein bezahlbares Vergnügen mit einem echten Sicherheitsgewinn bei Nacht.

Viel Erfolg und helle Nächte

Hans Träg
RTL 83





Werkstatttag des RT 71

in Althengstett 15. April 2023

Zum zweiten Mal seit Bestehen des jungen RT 71 haben wir einen Techniktag durchgeführt.



18 Interessierte waren dabei und 12 Fahrzeuge wurden angeschaut und geprüft. Die Schwerpunkte unseres heutigen Werkstatttages waren diesmal die Scheinwerfereinstellung überprüfen, Dichtheits-/Falschlucht-Prüfung im Einspritzsystem mit der Nebelmaschine, Batteriecheck, Bremsflüssigkeitscheck und Sichtung auf der Hebebühne. Es hat sich wieder bestätigt, wie wichtig solche Checks sind und dass die Alterungsthemen an unseren Fahrzeugen den Schwerpunkt bilden.

Zu Beginn wurde der Einsatz und der Sinn der Nebelmaschine erklärt, und so wirklich konnte sich keiner vorstellen, wie das gehen soll, zur Frage, was das für eine Flüssigkeit ist, die da eingesetzt wird, sorgte für einen

Lacher, denn es ist Babyöl und was für Babys gut ist, muss ja auch für unsere 107er gut sein.

Eingesetzt wurden, um alle Motoren abzudecken, 2 selbst entwickelte und 3D-gedruckte Adapter für die 6-Zylinder und neueren 8-Zylinder-Motoren und ein aufblasbarer Universaladapter für ältere 8-Zylinder.

Auf der Ebene wurden während des Dichtheitstests noch die Batteriestärke mit einem Testgerät überprüft und der Wassergehalt der Bremsflüssigkeit im Ausgleichsbehälter. Die Batterien waren in recht gutem Zustand, bei der Bremsflüssigkeit hat sich gezeigt, dass sobald die 2 Jahre überschritten wurden auch ein Wech-

sel der Bremsflüssigkeit gemacht werden sollte. Beim Nebeltest wurden dann an einigen Fahrzeugen schon leichte Undichtheiten an den Dichtungen der Einspritzdüsen festgestellt, die mit großer Wahrscheinlichkeit auch für den leichten unrunder Lauf verantwortlich sind. An zwei Fahrzeugen nebelte es schon deutlich mehr und an einem wurde eine gebrochene Unterdruckleitung und eine abgezogene Leitung entdeckt und beide, wie es Murphy will an sehr unzugänglichen Stellen.

Auf der Bühne machte Willi unser Spezialist einen Check der Räder, Bremsen, Achslager und vielem mehr. Jeder Teilnehmer war selbst eingebunden und hielt die

Einführung





Wo Klassiker zu Hause sind.

Ob Instandsetzung, Teilrestauration, Wartung oder Service, wir achten auf Detailgenauigkeit und absolute Perfektion Ihrer Mercedes-Benz Oldtimer. Von der KFZ-Technik über Motorenbau, Sattlerei, Karosseriebau und eigener Lackiererei, in unserer professionellen Werkstatt haben Sie garantierte schwäbische Handarbeit. Wir bieten auch An- und Verkauf von Young- und Oldtimern der Marke Mercedes-Benz. Nutzen Sie unsere 80-jährige Erfahrung und geben Sie Ihren Oldtimer in meisterliche Hände.

LORINSER *Classic*

Autorisierter Mercedes-Benz ClassicPartner
Autohaus Lorinser GmbH & Co. KG · Alte Bundesstr. 45 · 71332 Waiblingen
Tel. +49 07151 1362450 · oldtimer@lorinser.com · www.lorinser-classic.de



Nebelprüfung mit dem Adapter

Nebelprüfung M116



Themen von seinem Fahrzeug auf einer kleinen Checkliste fest.

Es gab reichlich Hinweise auf anstehende und mögliche Mängel, die inzwischen aufgrund der Alterung der Fahrzeuge schon regelrechter Standard geworden sind. An drei Fahrzeugen waren die Kunststoffpuffer der Lenkschläge weggebrochen, an zwei Fahrzeugen fehlten zumindest teilweise die Buchsen der Schaltgestänge, einige fällige Achslagerungen, eine undichte Getriebeölwanne sowie eine festsitzende Bremszange/Kolben wurden erkannt. Das Fazit hier, man findet etwas, was gut ist und zum Erhalt unserer Fahrzeuge beiträgt, manches konnte gleich erledigt werden, anderes ist dann eine Aufgabe die mitzunehmen ist.



Achschek

Natürlich ist auch die Verpflegung neben dem Check wichtig und es wurde für Brezel, Muffins und 107er-Kekse nebst Kaffee gesorgt.

Der über viele Jahre gewonnene Eindruck hat sich wieder bestätigt, dass Gummi- und Kunststoff einer Alterung unterliegen, die zu unseren Hauptschwerpunkten am 107er zählen, und auch bleiben werden. Eine ständige Kontrolle und ggf. der Austausch dieser Teile ist anzuraten.



großes Interesse

Viele der Punkte kommen bei jedem Fahrzeug, beim einen etwas früher, beim anderen aber bestimmt später. Und da sind die Achslager vorn und hinten, die Kappen der Lenkschläge, die Buchsen der Schaltung, festsitzende Bremskolben, undichte Abdichtungen der Einspritzventile, Falschluff im Ansaugsystem, Steckergehäuse im Motorraum, die weg platzen und so weiter und so fort. Und da ich immer meine kleinen Kästchen mit den Nachbauteilen aus dem 3D-Druck dabei habe, konnten doch viele Punkte, wenn gewünscht gleich sofort erledigt werden. Und da gab es dann auch gleich zufriedene Gesichter und Rückmeldungen.

Der nächste Techniktag kommt bestimmt, denn es macht Spaß.

Das Leitungsteam des RT 71
Rolf, Astrid, Willi, Thomas



Brezel und Kekse





Die Restaurierung eines 280 SLC, Bj. 1979

Teil 7: Zusammenbau und Montagearbeiten (Fortsetzung)

Türverkleidungen montieren

Dies ist mal wieder eine Arbeit, bei der das Arbeitsergebnis klar sichtbar ist. Nachdem ich die Türverkleidungen und alle dazu gehörigen Teile aus dem Lager geholt hatte, begann ich mit der Säuberung der Teile. Nach fast 2 Jahren waren sie nun doch ein wenig verstaubt! Die Folie zwischen Tür und Innenverkleidung war nicht mehr besonders schön, ich hätte sie zwar noch verwenden können, aber sie hatte doch schon die eine und andere Beschädigung. Man sieht es zwar nicht mehr, wenn sie verbaut ist, ich wollte aber kein Risiko eingehen und Feuchtigkeit keine Chance geben, die Innenverkleidung evt. aufzuweichen. Deswegen besorgte ich mir neue Folie, die aber nicht für unseren 107 gedacht ist, aber man kann sie entsprechend zuschneiden. Als Schablone habe ich hier die alte Folie genommen. Das klappte ganz gut, die nächste Frage war: Wie befestige ich die neue Folie? Ich machte einen Versuch mit einem Reststück und als "Kleber" wieder meine Scheibenabdichtmasse. Hält prima, also die Ränder der Türinnenseite mit Dichtmasse einschmieren und die neue Folie aufkleben.

Aufgetragener Kleber für die Türfolie



Jetzt noch kontrollieren, dass die Kunststoffbefestigungen an der Türinnenverkleidung vollständig vorhanden und die zwei Befestigungsschrauben "greifbar" sind (einmal für die Griffmulde am Türöffnungshebel (nur Beifahrerseite) und einmal unten an der Armauflage) und die Verkleidung kann befestigt werden.



Kunststoffbefestigungen für die Türinnenverkleidung

Am Besten beginnt man mit dem Blechhaken in Höhe der Armauflage und der Kunststoffnase vorne an der Tür. Wenn diese in den Befestigungsschlitzen sind, hängt man die Innenverkleidung mit den Haken oben an der Schachtelleiste ein, dann läßt man die Verkleidung (mit einem gewissen Anpressdruck) nach unten gleiten bis sie einrastet. Als nächsten

Türinnenverkleidung montiert



Schritt drückt man nun die Kunststoffverbindungselemente in die Türlöcher. Jetzt können die beiden Schrauben festgezogen werden und die Innenverkleidung ist fest.

Montage Fensterschlösser, Hutablage

Da ja die Heckscheibe ausgebaut wurde, mussten folgerichtig auch die Seitenverkleidungen inklusive der Verkleidungen der A- und C-Säule vorher ausgebaut werden. Ebenso die Verkleidungen unterhalb und oberhalb der Heckscheibe sind auszubauen. Ich nutzte die Chance und reinigte die Verkleidungen vor dem Einbau mit einem speziellen Innenraum-Schaumreiniger, sie sehen nun wieder aus wie neu.

Beim Einbau drauf achten, dass die richtige Reihenfolge eingehalten wird, da die Verkleidungen überlappen und auf der Hutablage aufsitzen. Also als erstes wird die Hutablage eingelegt und dann die Seitenverkleidungen.

Innenverkleidungen montieren

Das sind Arbeiten, die Spaß machen, da man hier in kurzer Zeit große optische Fortschritte sieht. Empfehlenswert ist, sich die einzelnen Teile vorher zusammenhängend hinzulegen (vorausgesetzt man hat den Platz dafür). Ansonsten besteht die Gefahr, dass man vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr sieht. Damit meine ich, es sind so viel Schrauben, Befestigungselemente wie Klammern, Kunststoff-Stecker etc. vorhanden, dass man vielleicht die eine oder andere Schraube verwechselt und / oder evt. nachher noch Schrauben „übrig“ hat und nicht mehr weiß, wo sie hinkommen. Aus diesem Grund lohnt es sich schon bei der Demontage genügend Magazine mit Unterteilungsfächern bereit zu legen und zu beschriften. Das klingt zwar alles selbstverständlich, aber schnell erliegt man der Vorgehensweise: „Das weiß ich doch, wo die Schraube hinkommt, beschriften brauch ich das nicht!“ Mit der Zeit kommen aber so viele Bauteile zusammen,



Fensterschlüssel gereinigt

Fensterschlüssel eingebaut





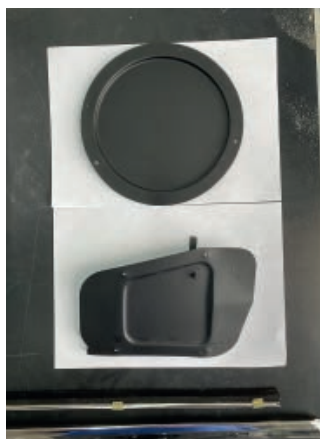
dass einem nach längerer Zeit (z.B. nach eineinhalb Jahren Restauration) die Erinnerung verschimmt und man es eben nicht mehr weiß! So nun genug von Lehrer Lempel mit dem erhobenen Zeigefinger!

Bei mir begann die Montage der Innenverkleidungen von "hinten nach vorne". Da die Heckscheibe ausgebaut wurde, habe ich, nachdem ich mir die Teile erstmal zurechtgelegt hatte, auch gemerkt, dass eine gewisse Reihenfolge beim Einbau zu berücksichtigen ist, damit alles zusammen passt.

Begonnen habe ich mit dem Einbau der oberen Heckscheibenverkleidung, sie wird einfach nur durch Klammern gehalten und wieder aufgesteckt. An jedem Ende hat sie 2 Laschen, wo später die C-Säulen Verkleidungen die Befestigung unterstützen. Danach habe ich die untere Verblendung montiert. Sie wird durch drei Schrauben mit großen Unterlegscheiben gehalten, die eine Mixtur aus Unterlegscheibe und

Zahnscheibe sind. Danach kann man die Hutablage einfach in die Führungsschiene der unteren Blende einführen. Jetzt kommen die Seitenverkleidungen hinten dran. Da mein Fahrzeug versiegelt wurde waren auch die Blechkappen (für zusätzliche Lautsprecher und Serviceklappe für den Antrieb der elektrischen Fensterheber gedacht) entfernt worden. Da diese Blechdeckel mit einer Dichtmasse am Rand versehen sind, musste ich diese alte Dichtmasse erst einmal entfernen und na ja, wenn man schon mal dran ist, neu lackieren. Die neue dauerelelastische Dichtmasse habe ich aufgetragen und die Kappen verschraubt.

Jetzt kommen die Innenverkleidungen hinten; sie werden an der Fensterleiste eingeklinkt und seitlich verschraubt. Erst jetzt kommen die C-Säulen Verkleidungen, die obere Heckscheibenverkleidung und Hutablage einklemmen, damit sie fest sind.



Blechkappen unbehandelt



Blechkappen neu lackiert und eingebaut

Diese C-Säulenverkleidungen sind ein Stück, beginnend mit der A-Säule über die gesamte Dachpartie und breit auslaufend in der C-Säule. Befestigt werden sie mit dem vorderen und hinteren Griffschloß (Haltegriffe). Einfacher montiert man es mit 2 Leuten oder einem Monteur

mit langen Armen, damit man die ersten Schrauben befestigen kann und die Verkleidung schon mal grob fixiert ist.

Jetzt kann die A-Säulenverkleidung montiert werden, was relativ einfach ist, da sie nur mit Halteklammern befestigt ist.



- ✓ 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.





Ein 280 SLC erwacht zu neuem Leben



A_Säulenverkleidung aufklipsen

Zu guter Letzt kommen noch die Sonnenblenden, wenn die Halter nicht gebrochen sind (so wie es leider bei mir der Fall war, siehe Kapitel Sonnenblende). Sind diese Arbeiten erledigt, kann man die Sitzgarnitur einbauen, was zügig geht und plötzlich: Der Innenraum bekommt schon wieder den Charakter eines Fahrzeuges!

Aufbereiten und Montage Teppichböden

Den Teppichbodenbelag der Hutablage habe ich zuerst mit Pressluft ausgeblasen und dachte, der Schmutz ist raus. Das Ergebnis hat mir aber nicht gefallen, da der tieferliegende Schmutz noch drin war. Also nahm ich kurzerhand die Hutablage und alle Teppichböden mit nach Hause und reinigte sie mit einer harten Haushaltsbürste und Spüli, danach mit dem Wasserschlauch ausspülen und trocknen lassen. Das Arbeitsergebnis war sehr zufriedenstellend.

Montage Gummischutz der Trittschweller

Hier schwankte ich zuerst, ob ich die originalen Teile aufbereiten oder neue kaufen sollte. Zunächst entschied ich mich für das Aufbereiten. Den Kleber auf der Rückseite zu entfernen, erfordert schon ein wenig Geduld (und Zeit). Ungefähr nach der Hälfte der Arbeit verlor ich die Geduld ... und wollte neu kaufen. Bei Mercedes sagte man mir dann: „diese sind nicht mehr lieferbar“. Das heißt: weitermachen wie angefangen, allerdings bekam ich noch einen Tipp: Den Kleber

mit Silikonentferner einweichen und mit einem Kunststoffschaber bzw. Keil den Kleber (auch in den Rillen) entfernen. Mit guter Musik aus dem Radio, die Laune hebt, war es dann doch noch eine entspannte Arbeit.



links aufbereitet, rechts Ursprungszustand

Aufregender wurde dann das Einkleben; mit Profilmummikleber den Gummischutz und den Trittschweller vollflächig einpinseln. Dann je nach Temperatur 5-10 Minuten warten und auslüften lassen. Jetzt wurde es spannend: mit ruhiger Hand den Gummi auf dem Trittschweller sauber auflegen, fest und kurz andrücken, mit dem Daumen noch schnell die überlappende Gummikante mit Druck entlang streichen und fertig. Man hat halt nur "einen Schuß" frei, nochmals abheben und nachjustieren geht nicht. Zum guten Schluss noch die Chromleisten, die auch die Funktion von Kabelkanälen haben, angeschraubt und ich konnte mich froh genug der nächsten Aufgabe widmen.

Trittschweller gereinigt und vorbereite



Montage Schottbleche vorne

Die Schottbleche waren auch sehr überarbeitungswürdig. Im Laufe der Zeit haben sie sehr viel Nässe in den Radläufen abbekommen und sahen dementsprechend, speziell an den Kanten verrostet aus. Also hieß die Ansage: Aufbereiten! Gott sei Dank haben sie von ihrer Größe her in die Granulatstrahlbox gepasst, so dass das Abstrahlen Fehlanzeige! Die Bleche passen zwar in die Box rein, aber aufgrund der Steinschlagschutzbeschichtung tut man sich mit dem Granulatstrahlen schwer! Durch den elastischen Zustand und die Eigenschaften des Steinschlagschutzes wird die Energie der Strahlkörner größtenteils aufgefangen und der gewünschte Strahleffekt wird aufgehoben. Also habe ich diese Bleche mit einer Schleif-Reinigungs- und Rostentfernerscheibe blank geschliffen.

Danach Primer auftragen, dann grundieren und lackieren. Interessanterweise waren die Abdichtgummis, deren Aufgabe es ist, die Abdichtung zwischen Kotflügel und Schottblech sicherzustellen, noch recht passabel. Nach dem Säubern und dem darauf folgenden zweimaligen einsmieren mit einem Gummipflegemittel (ich nehme hier meistens ein Produkt der Firma Sonax), waren sie wieder geschmeidig und konnten bündig am Rand des Schottbleches aufgesetzt werden und somit ihre Abdichtfunktion wieder aufnehmen. Nun kamen noch die Befestigungsschrauben, die die Schottbleche mit der Karosserie verbinden an die Reihe. Diese habe ich nicht Granulat gestrahlt, da hierbei schnell das Gewinde

verletzt werden kann und die Schrauben dann nicht leichtgängig eingedreht werden können und durch die Verletzung des Gewindes die Versiegelung an den Befestigungslöchern abgeschabt wird. Ich habe sie gründlich mehrmals mit einer Drahtbürste gesäubert, dabei immer Rostlöserspray satt aufgetragen und dann mit einem Leinenlappen, der mit Silikonentferner getränkt war, abgerieben. Danach grundiert und in „Schottblechfarbe“ lackiert. Vor der Montage der Schottbleche habe ich sie mit Versiegelungswachs dick eingeschmiert und dann „geschmeidig“ eingedreht. Warum habe ich diese „Pins“-Arbeit so ausführlich beschrieben? Ich wollte einfach zeigen, dass auch im Detail Sorgfalt gefragt ist, damit man sich die ganze Mühe und Arbeit, die man sich gemacht hat, nicht im Nachhinein durch solche „Kleinigkeiten“ wieder zu Nichte macht!

Video:

Befestigen der Schottbleche



QR-Code link:

https://youtu.be/7N2_nf5tbeQ

Montage Spritzschutz vordere Radlaufkästen

Den Spritzschutz der vorderen Radlaufkästen habe ich nachträglich eingebaut. Es ist eine sinnvolle Ergänzung zum Schutz vor Feuchtigkeit, deren Erkenntnis wohl erst in späteren Jahren beim 500er kam. Das heißt aber auch, dass bei meinem 280 SLC gar keine Befestigungsmöglichkeiten existierten. Vorgesehen ist beim Original eine Schraubverbindung, die Sechskant-Kunststoffmuttern wurden mitgeliefert. Jetzt fehlt halt nur noch der Schraubenbolzen. Diese wurden mittels einer Spezialpunktschweißpistole angeschweißt. Dies geschieht so, dass der Schraubenbolzen wie bei einem "Vorderlader" in den "Pistolengang" der Schweißpistole eingesetzt wird und dann unter hohem Schweißstrom (dauert nur

Gummi am Trittschweller verklebt



Ein 280 SLC erwacht zu neuem Leben

ca. 1 Sekunde) wie bei einer Punktschweißnaht mit dem Kotflügelblech verschweißt wird.

Anmerkung: Beim Schweißen ist eine intensive Masseverbindung mit der Karosserie wichtig!

Nach einer Abkühlphase kann der Spritzschutz probeweise montiert werden und der Sitz geprüft werden. Danach wird er wieder abmontiert und dann folgen erst einmal die Versiegelungsarbeiten und die Montage der Schottbleche, dass ich im letzten Abschnitt beschrieben habe.

Video: Befestigen des Spritzschutzes



QR-Code link:

<https://youtu.be/zD64dIHC9Zo>

Montage der Radzierblenden

Diese Zierblenden an den Radläufen werten das Fahrzeug optisch noch einmal auf (natürlich Geschmacksache). Mein Vater hatte diese in gewohnter Handwerkermanier an den Kotflügeln verschraubt und verklebt. Die hätten sich von selbst nicht mehr gelöst ... und saßen „bombensicher“ ... und genau das war das Problem! Schon beim Entfernen zu Beginn der Restauration brauchte man genau so viel handwerk-

liches Geschick, um sie wieder zu lösen ohne sie zu verformen. Die zweite Anstrengung war die Wiederaufbereitung der Zierleisten; der Abdichtgummi war marode und Klebstoffreste „everywhere“. Dagegen war die spätere Bearbeitung mit Chrompolitur „ein Klacks“.

Jetzt, bei der Montage nach der Restauration, brauchte man nochmal ein bisschen mehr Geschick, um sie wieder anzubringen. Was waren die Schwierigkeiten? Zunächst sei gesagt, dass die Ränder der Zierblenden relativ scharfkantig sind und man (schon beim Anprobieren der Chromleisten am Fahrzeug) schnell die aufwendig aufgetragene Versiegelung abschaben kann oder sogar den (neuen) Lack verkratzt. Also habe ich zuerst die neuen Gummis an den Abschlusskanten befestigt. Aber wie? Wieder festkleben? Gibt es keine andere Möglichkeit? Aber ja doch, mit Scheibenabdichtmasse. Damit hält der Gummi auf der Zierleiste und man kann nun bequem die Zierleisten anpassen. Hier kam jetzt eine weitere spezifische Besonderheit: was mir mein Vater verschwiegen hatte: er war wohl offensichtlich einmal hinten rechts „zart“ irgendwo „vorbei gestreift“, d.h. die Zierleiste hatte eine horizontale Delle, die erst jetzt auffiel. Hier war ich jetzt wieder froh, direkt mit Andrey einen Blechkünstler zur Seite zu haben, der diese Delle mit Feingefühl heraus „den-gelte“. Der ganze Aufwand hat sich gelohnt; ich habe die Originalteile wieder zu altem Glanz erscheinen lassen!

Herausdengeln der horizontalen Delle



Aufbereitung Radzierblenden



CAROLA DAIMLER CLASSICS

DIE KLASSIK RALLYE
RUND UM STUTTGART

15. JULI 2023



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

AMG
EXPERIENCE

BELMOT
AGENTUR SVEN FLOEGEL

CLASSIC TRADER
DAIMLER AG

Creditreform
STUTTGART

GEOPARD
STUTTGART



MARCCAIN

GINSTR
STUTTGART

STELP
STUTTGART





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



Prüfen der Arbeit



Radzierblende montiert

Montage der Sonnenblenden

Die Befestigung der Sonnenblende mit 2 Schrauben ist eigentlich nicht erwähnenswert. Warum verliere ich dennoch einige Sätze darüber? Weil, tja weil die Befestigungselemente bei der Demontage gebrochen sind, ein bekannter Klassiker! Kann man doch wieder zusammenkleben, oder? Ja, hält aber den mechanischen Beanspruchungen bei unterschiedlichen Temperaturschwankungen nicht lange stand. Die Alternative: Komplette neue Sonnenblenden kaufen (obwohl die alten noch "gut" sind!). Ich bin zwar Rheinländer, aber da sträubte sich irgendein Schwäbisches Spar-Gen in mir! Dieses Spar-Gen sagte mir: "Es muß auch noch eine zweite Lösung geben!" Da kam mir die Idee: 3D-Druck!

Es ist immer gut, wenn man einen kennt, der einen kennt, der weiß wie es geht, in diesem Fall über meinen guten Bekannten, Volker Steiger, seines Zeichens Werkzeugmachermeister. Er hat das wieder zusammengeklebte Befestigungselement mit einem 3D-Laserscanner abtasten lassen und speicherte die Daten.



Weitergabe und Vervielfältigung dieser Unterlage, sowie Verwertung und Mitteilung ihres Inhalts nicht gestattet, soweit nicht ausdrücklich zugestanden. Alle Rechte vorbehalten

Copying of this document and giving it to others, and the use or communication of the contents thereof, are forbidden without express authority. All rights reserved.

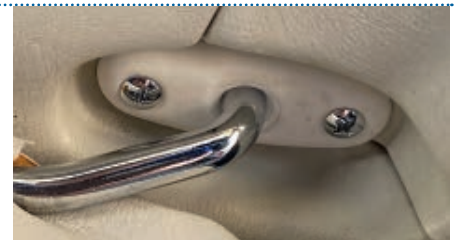
	1	2	3	4	5	6																																																											
A																																																																	
B																																																																	
C																																																																	
D																																																																	
		<table border="1"> <tr> <td>Made in mm Dimensions in millimeters</td> <td>Zul. Abw. f. Maße ohne Toleranzang. General tolerances</td> <td>Fertigzustand finished cond.</td> <td>Maßstab Scale</td> <td>Menge Quantity</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ISO 2768-MK</td> <td></td> <td>2:1</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Rohstoff/Raw material</td> <td colspan="2">-</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Rohteil-Nr./Raw piece No.</td> <td colspan="2">-</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Werkzeug-Nr./Tool No.</td> <td colspan="2">-</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Benennung/Designation</td> <td colspan="2">Volker Halter Mercedes Sonnenblende</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Sachnummer/Part-No.</td> <td colspan="2">2021.000.000.002.001</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Ausg. Issue</td> <td colspan="2">Ursprung Source</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Änderung Modification</td> <td colspan="2">MegaCAD</td> </tr> <tr> <td colspan="3">Datum Date</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="3">Name Name</td> <td colspan="2"></td> </tr> <tr> <td colspan="3">Dateiname Filename</td> <td colspan="2"></td> </tr> </table>		Made in mm Dimensions in millimeters	Zul. Abw. f. Maße ohne Toleranzang. General tolerances	Fertigzustand finished cond.	Maßstab Scale	Menge Quantity		ISO 2768-MK		2:1	1	Rohstoff/Raw material			-		Rohteil-Nr./Raw piece No.			-		Werkzeug-Nr./Tool No.			-		Benennung/Designation			Volker Halter Mercedes Sonnenblende		Sachnummer/Part-No.			2021.000.000.002.001		Ausg. Issue			Ursprung Source		Änderung Modification			MegaCAD		Datum Date					Name Name					Dateiname Filename						
Made in mm Dimensions in millimeters	Zul. Abw. f. Maße ohne Toleranzang. General tolerances	Fertigzustand finished cond.	Maßstab Scale	Menge Quantity																																																													
	ISO 2768-MK		2:1	1																																																													
Rohstoff/Raw material			-																																																														
Rohteil-Nr./Raw piece No.			-																																																														
Werkzeug-Nr./Tool No.			-																																																														
Benennung/Designation			Volker Halter Mercedes Sonnenblende																																																														
Sachnummer/Part-No.			2021.000.000.002.001																																																														
Ausg. Issue			Ursprung Source																																																														
Änderung Modification			MegaCAD																																																														
Datum Date																																																																	
Name Name																																																																	
Dateiname Filename																																																																	

Zeichnung der gesannten Daten

Ein erstes Muster mit einem 3D-Drucker sah schon gut aus, aber das verwendete Material und die Farbe (orange) waren nicht geeignet.

Ich habe mich dann für einen professionellen Auftragsdruck entschieden, dem ich die Datendatei als Anhang mitlieferte und habe auf Empfehlung von Volker die Materialeigenschaften noch vorgegeben:

- Temperaturbeständigkeit
- Hohe Festigkeit und Steifigkeit
- Hohe Langzeitstabilität
- Gute Trennschärfenauflösung und Detailtreue
- Vielfältige Nachbearbeitungsmöglichkeiten (z.B. Metallisierung, Einbrennlackierung, Gleitschleifen, Tauchfärben, Beklebung, Pulverbeschichtung und Beflockung)



Fertig montierte Sonnenblendenhalterung

Erstes Muster 3D Druck



Erstes Muster 3D Druck





Ein 280 SLC erwacht zu neuem Leben



Auslieferungsfeier



3 Generationen und ein Coupéchen

Somit gibt es in der Tat eine 2te Lösung, die unterm Strich auch noch günstiger war als neue Sonnenblenden und weitere Clubkameraden davon profitieren können! (Da ich einige Befestigungselemente mehr geordert hatte, verkauf ich diese gerne bei Bedarf).

Auslieferungsfeier

Endlich war es soweit; der Tag, auf den ich exakt 2 Jahre und einen Tag hingearbeitet hatte. "Mein Coupéchen" glänzt wieder von oben und von unten wie "neu". Carlos

hatte es mit viel persönlichem Engagement professionell poliert, dafür auch an dieser Stelle nochmals vielen Dank. Es war (und ist es immer noch) ein sehr erhabenes Gefühl; ein Glücksgefühl voller Emotionen. Man kann das Ergebnis vieler Hände Arbeit wirklich anfassen, es ist

The World Of Classic Cars



Als der führende Restaurierungsbetrieb für Mercedes-Benz-Klassiker setzen wir seit fast vier Jahrzehnten Qualitätsmaßstäbe bei Teil- und Vollrestaurierungen, Reparaturen und Wartungen.

Zudem verfügen wir über eines der größten Ersatzteillager für Original- und hochwertige nachgefertigte Teile und erstellen Gutachten für Mercedes-Benz-Klassiker.

Öffnungszeiten: Montag-Freitag 8-17 Uhr, Samstag 9-12 Uhr.
Unser Firmenportrait ist als Broschüre für € 10,- erhältlich.



KIENLE
Automobiltechnik GmbH
The World Of Classic Cars -
Restoration And Trading

www.kienle.com
email: info@kienle.com

71254 Heimerdingen (bei Stuttgart) · Max-Planck-Str. 4
Tel. (49) 71 52/901 63-0 · Fax (49) 71 52/901 63-115

Besuchen Sie unsere große Verkaufshalle mit über 50 klassischen und exklusiven Fahrzeugen!





Ansprache zur Mannschaft der Schad Oldtimer Manufaktur



Sekттаufe

nichts Virtuelles! Man kann sich hineinsetzen, es mit allen Sinnen spüren, sogar und erstaunlicherweise ist sogar noch der Geruch im Auto der Gleiche, wie bei meinem Vater! Zusammen mit der Familie, 3 Freunden, die auch Oldtimerrestaurationen machen, und natürlich allen Beteiligten der Firma Schad Oldtimer Manufaktur haben wir dies gebührend und coronakonform in der Auslieferungshalle gefeiert. Ich hatte extra ein Verhüllungstuch nähen und dieses mit einem großen Mercedes-Stern bedrucken lassen. Als wir vor dem 280 SLC standen, der noch etwas erhöht auf der Scherenhubbühne stand, und das Tuch mit einer epischen Musik langsam nach hinten abgezogen wurde, das Fahrzeug immer mehr im Glanz der Lichter seine Schönheit zeigte, lief mir wirklich vor Freude ein Schauer über den Rücken. (Wer auch sein Auto mal gerne zu einem besonderen Anlass „enthüllen“ möchte, kann es gerne bei mir gegen eine Leihgebühr ausborgen 😊)

Jetzt ergriff ich die Gelegenheit noch ein kurzes Interview mit Herrn Schad zu machen, in dem ich ihm neugierig Fragen stellte über seinen Werdegang und die Entstehung der Schad Oldtimer Manufaktur, die meine Familie und mich schon immer interessiert haben, bisher

aber bisher noch keine Zeit dafür war, Antworten zu bekommen. Bedankt habe ich mich auch bei der Mannschaft, die wirklich immer auf meine Wünsche eingegangen ist und mir professionelle Hilfestellung gegeben haben, wenn ich mal nicht Weiter kam, respektive Restaurationsarbeiten erledigt haben, die ich nicht kann.

Ein weiteres Highlight war die Sekттаufe, die mein Sohn Thorsten durchführte; analog zur Schiffstaufe wurde der Wagen getauft mit den Worten:

- „Ich taufe dich auf den Namen ‘sein Coupéchen’“
- Ich wünsche der Besatzung allzeit gute Fahrt und dir immer eine Handbreit griffigen Asphalt unter den Reifen und
- Ich grüße dich mit einem dreimaligen Hipp-Hipp-Hurra!

... Und da ich nun mal Kölner bin, kam auch noch ein „dreimal Kölle Alaaf“ dazu!

Damit aber auch genug der Zeremonie und das Buffet wurde eröffnet. Zum Schluß noch eine Anmerkung und die ist mir persönlich sehr wichtig: Ich habe Wort gehalten und mein Versprechen gegenüber meinem Vater eingehalten. Der Glanz des Lackes glänzt nach überall,

wo immer es auch sein mag und die Geschichte des „sein Coupéchen“ wird fortgeschrieben.

Hier endet (vorläufig) meine Restaurationsdokumentation „Re_DoC_107“ und ich widme mich jetzt mehr den Ausfahrten, um noch lange von dem schönen Gefühl zu zehren. Ich danke euch für euer Interesse an meiner ganz persönlichen Geschichte und hoffe, es hat Spaß gemacht, diese Restaurierung mit verfolgt zu haben. Ich verbleibe mit 107 Sternengrüßen.

Euer Günter Kalscheuer

Video: Auslieferungsfeier



QR-Code link:
<https://youtu.be/uJ441mHRZvQ>

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



Autohaus Siegfried Knoch
Tel: 09171/62290

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!)

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 ...





Blüten der Leidenschaft!

Blick über den Tellerrand:

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

Teil 22: Armaturenbrett + Kabelbaum

Bei diesem Nachkriegsklassiker handelt es sich beim Armaturenbrett praktisch um ein separates Brett aus Blech, das aber zunächst einmal hergerichtet werden muss.

Um spätere Rostdurchschläge sicher zu verhindern, hatte ich das Brett gereinigt, vorhandene Rostansätze weggeschliffen, dann mit Zinkphosphat grundiert und 2K-lackiert. Nach guter Durchtrocknung bezog ich die Frontfläche mit hellgrauem Leder. Zwei komplette Rinderhäute standen mir anfangs zur Verfügung. Natürlich sollten diese für die gesamte Innenausstattung reichen. Aber ich konnte deshalb, ohne zu stückeln, das gesamte Armaturenbrett an einem Stück belegen. Dabei muss auf peinlichste Sauberkeit geachtet werden. Denn selbst kleinste Fremdkörper zwischen Kleber und Leder, z. B. Schleifkorn- oder Kleberreste, drücken sich sonst später durch die Lederoberfläche. Diese „Pickel“ lassen sich nicht mehr entfernen. Man muss dann von vorn beginnen, wobei der Lederlappen verloren ist und die gesamten Kleberreste vom Blech mühselig völlig entfernt werden müssen, eine richtig zeitintensive und zugleich ärgerliche Arbeit, die es unbedingt gilt, zu vermeiden.

Die Krönung bietet beim Lederbezug allerdings der vermeintlich uninteressante Handschuhkasten. Er erfordert höchste Konzentration, Vorausschau und Geduld, um keine Falten „einzubauen“. Mein Eigenlob an dieser Stelle: Das Ergebnis kann sich sicher sehen lassen (Bild 1+2).

Sämtliches Interieur-Zierholz hatte ich schon vorher provisorisch probemontiert, um die exakte Passung zu prüfen, bzw. anzupassen. Auch diese waren mit der ursprünglichen Karosserie-Nr. 229 markiert (Bild 3). Alle Holzzierleisten hatte ich im Vorfeld schon längst vorbereitet, nämlich alte Lackierung weggeschliffen, farblos grundiert und achtmal mit Bootslack gespritzt. Zwischen



Auch Originalzierleisten aus Holz obligatorisch mit Karosserienummer 229 markiert



Sämtliche Holzzierleisten für den finalen Einbau vorbereitet

jedem Lackierdurchgang schmirgelte ich von Hand immer wieder nass mit bis zu 2000er-Körnung Glasschmirgelpapier (Bild 4).

Bevor ich das Armaturenbrett endgültig einpflanzen konnte, musste der Kabelbaum hergerichtet werden.

Neuer Bauabschnitt: Der Kabelbaum

Im Prinzip stand mir ein nagelneuer Kabelbaum in Standardausführung zur Verfügung. Diesen zog ich zunächst einmal provisorisch lose durch die gesamte Karosserie. Jedoch musste ich die Strippen etwas ergänzen, und zwar wegen der Zuleitung und Schaltung der Nebelleuchten, Zuleitung und Schaltung der originalen Deckenleuchte im Verdeckhimmel, insbesondere aber auch wegen der Blinker-/Winkereinrichtung in Verbindung mit der Warnblinkerfunktion. Zudem störten mich die nur gequetschten Kabelanschlüsse, fehlende Adernendhülsen oder passende Ringösen, usw. Ich weiß, dass das alles auch so funktioniert, zumindest wenn noch alles frisch ist und noch keine natürlichen Oxidationen der blanken Kupferseelen begonnen hat. Aber bei 6 Volt muss ausnahmslos auf niedrige Übergangswiderstände auch in spe geachtet werden. Denn zwei Faktoren sind hier maßgeblich anders

Passende Ringösen immer parat



Das fertig bezogene Armaturenbrett



Provisorische Probemontage vor dem endgültigen Einbau





Kein Kabelanschluss ohne Adernendhülsen



Ringösen nicht nur gequetscht, sondern zusätzlich verlötet. Das hält eine halbe Ewigkeit



Jede freie Flexader bekommt eine passende Adernendhülse aufgestülpt und gecrimpt

als bei einer modernen 12 Voltanlage gleicher Leistung: der Spannungsverlust an Zuleitung und Anschluss sowie der Gesamtstrom ist glatt doppelt so hoch. Deshalb habe ich alle Ringösen nicht nur gequetscht, sondern zusätzlich noch verlötet (Bild 5-7). Sämtliche Kabeldirektanschlüsse

versah ich mit entsprechenden Adernendhülsen (Bild 8).

Man hatte ursprünglich bei Daimler auf Adernendhülsen verzichtet, obwohl es in den 50er-Jahren schon diese Konfektionen gab. Bei Daimler wurden damals die Kabel-Leitungsenden stattdessen verlötet. Das ließ sich schnell

im Rhein-Mosel-Dreieck
zwischen Loreley und
Cöchem 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





und einfach verarbeiten. Aber – ein Lot bleibt in gewissem Maße weich, sodass es mit der Zeit durch die normalen Fahr vibrationen platt gedrückt wird und dann später lose unter der Anschlussschraube liegt. Das führt zuerst zum Wackelkontakt und später fällt die Verbindung ganz aus, was oft zu einer umfangreichen Fehlersuche führen kann. Adernendhülsen bestehen aus vernickeltem Messing. Diese werden ebenfalls mit einer Spezialzange um die blanke Flexader gecrimpt. Der Vorteil liegt darin, dass die Messinghülse stabil und damit auch der Anschluss für viele Jahrzehnte 100 % intakt bleibt.

Der Batteriekasten bekam noch einen vorschriftsmäßigen Ausschlag aus hellgrauer, gesandeter Teerpappe. Das Schottbrettchen war für die Juroren beim Concours d'Elegance einer der letzten wichtigen Bauteile zum Er-



Das originale Schottbrettchen schützt vor gefährlichen Kurzschlüssen an Leitungsanschlüssen vor der Absicherung



Probemontage der noch „trockenen“ 6V Batterie

Kontrollierte Spannungsversorgung des Kabelbaums zunächst nur über Netzgerät mit elektronischer Strombegrenzung



reichen der vollen Punktzahl. Es schottet die Batterie vor den Anschlussklemmen des Sicherungskastens ab (Bild 9+10). Da hier ja die volle Batterieenergie vor den Sicherungen ansteht, führen hier Kurzschlüsse schnell zum Brand bis hin zum vollständigen Abfackeln des gesamten Fahrzeugs.

Neue Arbeitsstelle im „Haus“

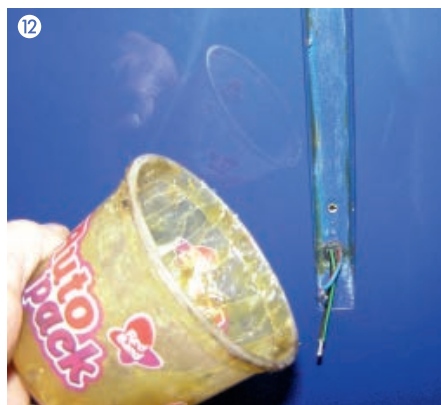
Systematisch arbeitete ich mich hier durch: vom Batterieanschluss, über Zündschloss, Sicherungskasten, allen möglichen Schalter bis hin zu den eigentlichen Verbrauchern.

Das Austesten nach jedem Komplettschritt erfolgte immer nur mit dem elektronischen Netzgerät mit 100%iger Strombegrenzung. So konnte mir nie bei Fehlern, Defekten oder Kurzschlüssen der neue Kabelbaum überlasten oder gar komplett verbrennen (Bild 11).

Die Blinker-/Winkerfunktion.

Diese simple klingende Funktion hat es im Detail in sich. Deshalb sind die Winker in Oldtimern meistens nur als optische Attrappen ohne Funktion montiert.

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und somit auch der TÜV schreibt zur Blinker-/Winkerfunktion



Getrennte Zuleitung: 1x für Winkerspule, 1x für Winkerlampe. Nebenbei: Montage nur mit MS-Fett

wichtige Vorschriften vor, z. B. dass jede Seite alle Blinkleuchten, auch im Winker, mit der gleichen Blinkfrequenz arbeiten/aufleuchten. Dabei muss der Winker ausgefahren bleiben. Deshalb ist per se am Winkerklamm Brett die Spule und die Lampe anschlussmäßig aufzutrennen. Folglich benötigt man auch zwei getrennte Zuleitungsadern (Bild 12). Früher, also bis 1958, hatte man als Fahrtrichtungsanzeiger nur den Winker in Gebrauch. Er fuhr aus und die Lampe im Winkerarm leuchtete dabei konstant. Es wurde dann logischerweise nur eine Zuleitungsader gebraucht. Deshalb erweiterte ich den Kabelbaum zu den Winkern entsprechend.

Eine größere Herausforderung benötigte dann noch die Warnblinkfunktion in Verbindung der originalen Zweikammer-Schlussleuchte, aber mit drei Funktionen für Schluss-, Blinker- und Bremslicht. Die Betätigung erfolgt



Kabelbaumende aus dem hohlen Lenkstock endend, für Blinker-/Winkerbetätigung mit Lenkrad-Hupenring + Kontrollleuchte



Versuchsaufbau zur Steuerung der gesamten Blinker-/Winkerfunktion mit Warnblinkschaltung

Hinter den Kulissen:

Zuleitung für Winker + Deckenleuchte unter dem Verdeckhimmel





Funktionsprobe für den Winker

natürlich nur über den Lenkrad-Hupenring, der zudem noch eine Kontrollleuchte für den Blinker beinhaltet (Bild 13). Diese gesamte Zuleitung zum Lenkrad erfolgt durch das komplette Lenkgetriebe und dem hohlen Lenkstock. In dem über einen Meter langen Lenkstock kann sich das 5-adrige Zuleitungskabel beim Drehen des Lenkrades genügend zu jeder Seite hin torsionsmäßig aufwickeln.

Dazu musste noch eine zwingend erforderliche Warnblinkanlage, mit automatischer Abschaltung der Winker, und das alles noch in 6 Volt-Ausführung installiert werden. Das waren schon interessante Herausforderungen. All diese Funktionen tüftelte ich zunächst auf der Werkbank aus, fertigte mir dafür eigene Schaltpläne mit umfänglicher Beschreibung an, um auch der Nachwelt zu zeigen im Fall des Falles, wo es langgeht. So sind spätere Reparaturen auch in Zukunft immer möglich, ohne die gesamte Verkabelung auseinanderzureißen zu müssen (Bild 14-16).

Der Kabelbaum führt im Prinzip durchs gesamte Fahrzeug, von den vorderen Hauptscheinwerfern bis hin zur Nummernschildbeleuchtung im Heck. Verschiedene Dinge sind Masse gesteuert, z. B. die Hupen oder die Tankanzeige. D.h. hierbei liegt das vom Zündschloss geschaltete (Zündungs-) Plus dauerhaft an. Deshalb setzte ich vom Motorraum aus auch immer Plus und auch gleichzei-

Gelegentlich ging es auch schon mal im „Untertagebau“ weiter, z.B. Anklemmen der Zweikammerleuchte



Endmontage des noch fast unbestückten Armaturenbretts



Hauptknotenpunkt des Kabelbaums für die Blinker-/Winkersteuerung

tig das Zündungsplus bei jeder Prüfung den gesamten Kabelbaum unter Dauerspannung, sodass sich kleinste Fehler oder gar Kurzschlüsse nicht einschleichen konnten.

Nach all diesen einzelnen Vorbereitungen konnte ich nun das noch zunächst leere Armaturenbrett ins Fahrzeug einpflanzen (Bild 17). Der gesamte Anblick änderte sich für mich innerhalb einer Stunde erheblich. Hatten

doch die Vorbereitungen hierzu Wochen angedauert. Im immer noch ziemlich leeren Armaturenbrett konnte endlich der lose Lenkstock mit dem äußerst raren und richtig teuren Lenkradschloss befestigt werden. Das Lenkungsschloss fungiert mit seiner Pertinaxhülse sozusagen als das obere Lager für den verchromten Lenkstock. Äußerst filigrane Arbeiten waren noch die Anschlüsse der Bowdenzüge für die Heizung. Apropos Heizung: Diese war damals noch eine Extra-Sonderausstattung. Aber sie hatte damals auch eine Alleinstellung bezüglich der Bedienung. Heizung, Frontscheiben- und Innenraumlüftung konnte erstmals für den Fahrer und den Beifahrer getrennt eingestellt werden. Diesen Komfort nannte man damals kombinierte Heizungs- und Lüftungsanlage.

Auch bei diesem eigentlich recht einfachen Nachkriegs-klassiker endet der Kabelbaum an relativ vielen, auch nicht direkt sichtbaren Einrichtungen (Bild 18-20).

Nun, jetzt musste die Technik im gesamten Interieur bestückt und elektrisch angeschlossen werden. Über diese recht interessanten Arbeiten berichte ich das nächste Mal.

Alois Hoppen

Anschluss des Tankgebers



Alle Fragen und Antworten stammen aus der E-Mail-Technik-Liste. Wer sich für die Technikliste anmelden möchte, sendet eine E-Mail an listmaster@107sl-club.de mit der Betreffzeile „**Anmeldung Technikliste**“ (ohne Anführungszeichen). Es folgt eine automatische Antwort-E-Mail mit einem Link, der zum Anmeldeformular führt. Dieses Formular ist vollständig auszufüllen und abzusenden.

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

Ohne diese Angaben wird ihre Anfrage nicht bearbeitet!

Blinker Glühbirne vorne links

Lieber Jörgen,
Viele Grüße aus Mecklenburg-Vorpommern
Ich habe ein etwas peinliches Anliegen. Als ich meinen Wagen aus dem Winterschlaf, holte funktionierte der linke Blinker vorne in Fahrtrichtung nicht. Ich hatte diese Blinker vor 2 Jahren einmal mit neuen Glühbirnen ausgestattet, die aber wohl nicht sehr lange hielten. Damals hatte ich die Scheinwerfer komplett ausgebaut. Nun meine Frage gibt es eine Möglichkeit die Glühbirne zu ersetzen, ohne den Scheinwerfer komplett auszubauen. Mein Auto ist ein Rechtslenker aus Hongkong R 107, 420 SL Bj. 86. Im Internet habe ich rein gar nichts dazu gefunden. Vielen Dank im voraus für deine guten Ratschläge. Anbei zur Freude auch ein Foto des guten Stückes, welches seit 1998 in meinem Besitz ist.
Gruß Stephan

Hallo Jörgen, habe den Artikel im 4/2018 gefunden. Dann muss ich wohl den Scheinwerfer ausbauen.
Beste Grüße Dipl. Ing. Stephan F. George
0157-35655980

Hallo Stephan
Leider "Ja", - so ist es. Siehe 82-052.
MfG
Jörgen Eriksen (01230)
Technikreferent
Praxis-Tipp-Technik

Es war der gleiche Fehler, wie im Artikel beschrieben. Hatte sich wohl auf schlechter Wegstrecke losgeschüttelt. Die Art der Befestigung ist aber auch ein wenig einfach. Da hätten die Ingenieure auch eine Feder spendieren können. 50 Pfennig mehr, dafür musste ich den Scheinwerfer ausbauen 😞. LG nach Schweden.
Dipl. Ing.
Stephan F. George

Dichtheitsprüfung mit der Nebelmaschine

Moin zusammen,
für den 107er habe ich eine Manschette entwickelt und ausgedruckt, die auf den Anschluss des Luftfilterkastens passt und gleichzeitig die Stauscheibe etwas betätigt, damit kann man eine Nebelmaschine anschliessen und Dichtheitsprüfungen vom System machen. Jeder der da-

ran Interesse hat ggf. für Techniktage etc., kann sich die stl-Datei für den 3D-Druck gerne runterladen, diese ist im nachfolgenden Link unter Thingiverse veröffentlicht und für jeden zugänglich. Als Material habe ich TPU mit einem Härtegrad von 82A eingesetzt. Nicht erschrecken die Druckzeit lag bei mir bei 21h, vielleicht lässt sich das beschleunigen, allerdings ist das Material nicht ganz einfach. <https://www.thingiverse.com/thing:5660341>
Viele liebe Grüße aus dem Nordschwarzwald
Rolf Keicher
RT71-Leitung
Typreferent R/C107

Liqui Moly Öl-Verlust Stop

Hallo,
ich habe einen leichten Ölverlust (Tropfen) unter meinem 560er entdeckt und würde das o.g. Mittel ausprobieren. Hat jemand Erfahrungen mit diesem Öladditiv?
Viele Grüße, Andreas (07786)

Hallo Andreas,
kommt darauf an wo die Undichtigkeit warum besteht. Wenn es sich eine verhärtete Dichtung o. ä. am Motor handelt kann das Additiv durchaus wirken. Beim Automatikgetriebe wäre ich damit sehr vorsichtig. Liqui Moly hat einen seriösen Support den würde ich mal anrufen.
Mit besten Grüßen
Jürgen Borkhart (00489)
E-Mail: RT716@107sl-club.de

Hallo,
Ölstop, so ist das Versprechen so einiger Anbieter auf dem Markt der Öladditive. Ob das Additiv tatsächlich hilft, hängt wesentlich davon ab, was undicht ist am Motor oder Achse. Sofern es sich dabei im Wellendichterringe (Simmeringe) handelt oder andere Dichtungen aus polymeren Materialien, so kann (!) das Mittel durchaus Wirkung zeigen. Die Frage ist, wie lange die gewünschte Wirkung (verbesserte Dichtung durch erneuern der Weichmacher im Polymer) wohl anhält, denn auch diese Dichtung, wie alle anderen, ist ggfs. genauso alt, wie das ganze Fahrzeug., grundsätzlich sollte jede Undichtigkeit, auch und gerade bei Oldtimern, näher untersucht werden um die tatsächliche Ursache zu ermitteln.
Ein aktuelles Beispiel von meinem 380er zeigt, dass ein Additiv definitiv nicht geholfen hätte: der Öldruckgeber war inkontinent und tropfte etwas Öl auf den Boden, nur sehr wenig und auch nicht immer. Aber für Abhilfe hat

hier nur ein neuer Öldruckgeber gesorgt.
Grüße in die Runde
Klaus Hüls (17528)
RT41

Lieber Jürgen,
Vielen Dank für Deine Information. Es geht um das Motoröl.
Viele Grüße, Andreas

Hallo Herr Hosbach,
ist zuverlässig geprüft, von welcher Stelle das Öl ausgetreten ist? In vielen Fällen ist die Minipfütze nicht senkrecht unter der Austrittsstelle. Das Tunnelschließblech oder die Unterseite der Ölwanne können das Lecköl deutlich querleiten.
Die Standardundichtigkeit der 107er am Ende der Winterruhe wird durch das aus dem Wandlergehäuse ins Automatikgetriebe gesickerte Getriebeöl verursacht, da dadurch extremes „Hochwasser“ im Automaten herrscht. Die mindesten 35 Jahre alten Dichtungen beim Schaltgestänge, bei der Unterdruckdose oder den anderen Gehäusedurchgängen sind nicht mehr „hochwasserdicht“. Die Primärpumpe des Automaten füllt nach dem Motorstart innerhalb weniger Sekunden wieder das Wandlergehäuse und der Ölstand im Automaten stimmt wieder. Beim „Normalbetrieb während der Saison“ tritt so gut wie kein Öl aus, da die Undichtigkeiten deutlich über dem Ölniveau sind. Viele Clubmitglieder stellen während der Winterruhe eine flache Auffangwanne unter die Abtropfstelle und füllen im April genau so viel neues Fluid wieder ein. Zu Öladditiven habe ich keine Erfahrungen. Bitte teilen Sie Ihre Erfahrungen mit. Gutes Gelingen!
Grüße aus der Kurpfalz
Helmut Lang

Mercedes 300 SL - Bremsschläuche

Hallo Zusammen,
ich habe einen 300 SL, Bj. 1988 mit Schaltgetriebe (aber das dürfte bei Bremsschläuchen vermutlich egal sein). Ich möchte meine Bremsschläuche wechseln und war beim „Freundlichen“. Dort hat man mir gesagt, dass die OEM für die hinteren Schläuche entweder 1264280335 evtl. zusätzlich 64 hinten oder 1234280135 lauten; vorne angeblich 1294280035 ? Da ich sie nicht beim Freundlichen zu den Horropreisen kaufen will – es gibt sie ja deutlich billiger z.B. von ATE online – müsste ich die richtigen Ersatzteilnummern wissen. Wer kann weiter-



helfen? Danke im voraus.
Gruß,
Robert Pelzl, Mitglied-Nr. 06893

Hallo Robert
kann aus meiner Sicht nur die Umrüstung auf Stahlflex-Austauschbremsleitungen empfehlen. Damit sind Bremschlauchprobleme (porös, zuwachsen usw.) langfristig erledigt. Denke den 300SL findest du auf der Spiegler Internetseite.

Wenn du dir nicht sicher bist ob die Schläuche zum Fahrzeug passen fertigt Spiegler auch nach Muster. Habe ich bei meinem 380er, US-Modell 1981, machen müssen da die Zuordnung nicht eindeutig war und ich die hinteren Schläuche gerne 20mm länger haben wollte.

Hat bei mir incl. Versand (hin- und zurück) keine 2 Wochen gedauert und damals ca. 115 € gekostet. Denke heute ist das Thema auch mit 140 € erledigt.

Was den Hersteller Spiegler betrifft: gleich gute Erfahrungen habe ich in diesem Winter bei einem Toyota MR2 aus 2001 und einer Toyota Celica aus 1992, beide mit ABS, gemacht: Einbauen, entlüften, fahren. Fragen wurden seinerzeit sowohl als Mail als auch telefonisch

schnell und kompetent beantwortet. Die Teile kommen mit ABE so das ein Eintrag in die Fahrzeugpapiere nicht erforderlich ist. Für die Montage: habe gute Erfahrungen mit Alu-Dichtringen gemacht die etwas weicher sind als Kupferringe. Bei der Montage unbedingt darauf achten das die Auflagefläche der Dichtringe sauber ist. Viel Spass und Erfolg bei der Instandsetzung.
Gruß

Heinrich Mennemeier (07972)

Hallo zusammen,
möchte mich hier nicht als Besserwisser aufspielen. Aber bezüglich Bremsen kann man gewisse Antworten oder Ansichten nicht so stehen lassen, sorry. Bspw. bei Verkleidungs- oder Zierleistenmontagen ist es ziemlich schnuppe, was so untereinander erzählt wird. Die meisten Leser kennen mich seit Jahrzehnten und nehmen mir sicher ab, dass ich schon viele hundert Bremschläuche an 107er gewechselt habe....

Also Herr Heinrich Mennemeier, zunächst ist es begrüßenswert von Ihnen, sich in der Technikliste mit Ratschlägen und gemachten Erfahrungen etc. einzubringen. Aber trotzdem sollte alles Hand

und Fuß haben, insbesondere bei Bremsanlagen. Da hilft nicht Versuch mach kluch. Stahlflex-Bremschläuche sind in erster Linie für den Rennsport entwickelt und auch dort eingesetzt, weil das Stahlgeflecht den schneller und stärker wechselnden Bremsdruck bei Rennen stabiler halten. Das total direkte Ansprechen ist dort von Vorteil. Im Renneinsatz werden die Bremschläuche nicht alt. Wieso? Weil sie schneller(!) nach innen aufquellen oder wie Sie schreiben, zuwachsen. Jeder Gummi quillt wegen der aggressiven Bremsflüssigkeit mit der Zeit auf, aber wenn ein Stahlgeflecht drumherum ist, kann der Gummi nicht nach außen aufquellen, alles quillt nach innen. Das zu Ihrer ersten Theorie.

Auch klar ist, dass man Porosität den Stahlflex-Bremschläuchen nicht ansieht, Wieso? Weil das Stahlgeflecht drumherum schön glänzt und alles schön abdeckt. Dass die hinteren Bremschläuche 20mm länger sein müssten, halte ich ganz bestimmt für unsinnig.

Zu Ihrem 3. Absatz über Preise möchte ich generell nichts sagen. Aber bspw. bei Ebay findet man gefühlte hunderte Angebote alleine für den R 107 passend, auch Markenprodukte z.B. von ATE usw. Letztere sind sehr gut und kosten einen Bruchteil.



QUALITÄT - LEIDENSCHAFT - TRANSPARENZ



Ihr Ansprechpartner für Oldtimer, Youngtimer & Sammlerstücke

Ankauf - Verkauf - Vermittlung

www.carola-daimler.de

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

Nun noch etwas zur ABE: Ich persönlich bezweifle sehr, dass ein vielleicht beigefügtes ABS-Papier seine Richtigkeit hat beim R 107. Schon gar nicht, dass die Sonderanfertigungen nach persönlichen Muster mit eigenen Fittings usw. dann auch noch eine ABE bekommen. Es kann zwar sein, dass der pure Schlauch eine ABE hat, aber das gilt nicht. Denn der gesamte fertige Schlauch inkl. Pressung, Fitting usw. muss eine eigene ABE haben. Die meisten TÜV-Prüfer akzeptieren m.E. die Stahlflex-Bremsschläuche sowieso nicht. Wenn ein Unfall passiert, werden insbesondere Bremsschläuche untersucht. Ihren letzten Absatz über CU- oder Kupferdichtringen führen sowieso ins absurde. Wo wollen Sie diese denn verbaut haben?

Also Herr Mennemeier, nichts für Ungut. Es ist meine persönliche Ansicht. Wenn eine andere Meinung besteht, ist das auch o.k.

Alois

Hallo Herr Pelzl, die Auskünfte des „Freundlichen“ decken sich (wie üblich) mit den Angaben meiner älteren Ersatzteilunterlagen. Für den 300 SL steht darin für vorne A 129 428 0035 und hinten A 123 428 0135.

Mein Rat: Beschaffen Sie für so lebenswichtige Baugruppen wie die Betriebsbremsen nur ETs, die von OMs produziert wurden, welche auch für die Produktion der 107er etwas Vergleichbares geliefert haben. Gerade bei Bremsschläuchen, die bei typischer Clubnutzung wieder für 25 Jahre gut sind, sollte es auf ein paar Euro nicht ankommen, die mancher Nachahmer billiger anbietet.

Den Ausführungen von Herrn Alois Hoppen kann ich mich voll und ganz anschließen.

Gutes Gelingen!

Sternengrüße aus der Kurpfalz

Helmut Lang

Zulassung für 4 Personen 560 SL

Liebe Technikliste,

Eine nicht ganz technische Frage: Ein Freund möchte bei seiner Einzelgenehmigung seines 560 SL in Österreich eine Zulassung für 4 Personen. Im Fahrzeugschein (war vorher in DE angemeldet) stehen 4 Personen, aber der Amtsschimmel möchte noch eine andere Bestätigung, dass das Modell mit der originalen Rückbank für 4 Personen zugelassen werden kann.

Hatte schon jemand das Problem? Gibt es ein Schriftstück von Mercedes-Benz? Die Händler haben natürlich

nix. Hat jemand ein US-Prospekt vielleicht mit Abbildung von 4 Personen im SL und irgendeinem Text dabei? Oder alte Verkaufshandbücher? Irgendwas um diesen Papiertigern am Amt was liefern zu können. Nachtrag, muss auf deutsch sein.

Danke Euch

Wolfgang aus Wien

Mgl. 03000

Hi zusammen, ich kann leider nichts zur Lösung beitragen, aber gebe zu bedenken, dass das schon wegen der Zuladung schwierig werden könnte. In den Papieren meines 560SL finde ich: Leergewicht 1700 kg, Zul. ges. Gew. 1910 kg. Bei 75 kg pro Norm-Person (von meinem Gewicht sprechen wir hier mal lieber erst gar nicht) haut das nicht hin. Ich meine auch immer nur von "Kindersitzen" gelesen zu haben. Meiner hat jedenfalls auch nur zwei eingetragene Sitzplätze.

Liebe Grüße - Marcel

SL-Club Nr. 07802

RT47, 560SL von 1988

Hallo Wolfgang,

Habe zu deiner Frage mal ähnliches aus der sternzeit107 gefunden, vielleicht hilft es dir weiter.

<https://sternzeit-107.de/de/forum/forum-107/26878-viersitzer-eintragung-mit-nachgeruesteter-ruecksitzbank#285670>

Sternengruß, Ralf

Verehrtes Clubmitglied

Vor einigen Jahren musste ich einem MB-Händler bei einer ähnlichen Fragestellung helfen. In der Zulassungsbescheinigung Teil 1 ist bei EU Fahrzeugen alles geregelt und meist ist fg. zu lesen:

S.1 002 Sitzplätze einschl. Fahrersitz

22 ZU S.1:AUCH 4 (Hier gibt es für 4 Personen keine Einschränkungen hinsichtlich Gewicht und Alter.

Für den 107.041 gilt bezüglich Gewichten:

F.1 1930 Technisch zugelassene Gesamtmasse

G 1530 Leermasse (daraus errechnet sich für den 300 SL eine Zulademöglichkeit von 400 kg)

Sonderausstattungen reduzieren die Zulademöglichkeit. Davon abweichend wird von MB auch folg. angegeben: Leergewicht nach DIN 70020 fahrfertig: 1510 kg (Werksangehöriger hat mir erklärt: „Fahrfertig heisst bei MB immer vollgetankt“)

Nutzlast für einen 300 SL: 420 kg (minus Gewichts-differenz Sonderausstattungen)

Laut Bedienungsanleitung

Typ	ZG	LG	Zuladung
300 SL	1930	1510	420
420 SL	2020	1600	420
500 SL	2030	1610	420

Für den 560 SL liegen mir keine Angaben vor. Vermutlich sehr nahe beim 500 SL

Ich wünsche Ihnen, dass Sie in der Wiener Zulassungsbehörde auf Beamte mit Verstand treffen und nicht auf sture Roboter.

Grüße aus der Kurpfalz

Helmut Lang

Zusatzargumente:

Vielleicht überzeugt diese für den 500 SL geltende Aufstellung?

Differenz aus Pos. F.1 = 2030 kg minus G = 1610 kg = Zuladung = 420 kg

Die Zuladung lässt sich so aufteilen:

Erste Sitzreihe	2 x 80 kg =	60 kg
Kofferraum maximal		100 kg
Zweite Sitzreihe	2 x 80 kg =	160 kg

Zuladung lt. Techn. Daten 420 kg

Wenn man das Standard-Personengewicht mit den jeweils üblichen 75 kg rechnet, wird auch eventuelles SA Mehrgewicht berücksichtigt.

Wozu also die hohe Zuladungsmöglichkeit von 400 kg oder 420 kg, wenn nur die erste Sitzreihe belegt werden dürfte und in den Kofferraum max. 100 kg dürfen?

Gutes Gelingen!

Helmut Lang

Ich glaube, dass die Zulassung für 4 Personen in dem 107er sich von Land zu Land unterscheidet.

Ich habe meinen 300 SL, Bj. 1986 als Umzugsfahrzeug 1996 nach Schweden eingeführt und wurde nur für 2 Personen zugelassen. Es war damals egal, obwohl der 107er mit Sitzbank und Sicherheitsgurten ausgerüstet war. Ich hatte meinem Freund, der als Fahrzeugprüfer bei dem schwedischen TÜV angestellt war, den Grund dafür angegeben. Die Antwort dafür war, dass sicherheitsmässig zu wenig Platz hinten war.

MfG

Jörgen Eriksen, 01230, PTT



MESSE BERLIN



**AB SOFORT NEUE
TELEFONNUMMER
033277 32 24 20**

Seit über 10 Jahren Clubmitglied.
Besuchen Sie uns auf
www.motorform-shop.de

10%
CLUBRABATT

Hochwertige Ersatzteile und Zubehör für Ihren SL und SLC

MOTORFORM - Adolf-Damaschke-Str. 56-58 - 14542 Werder (bei Berlin)
info@motorform.com

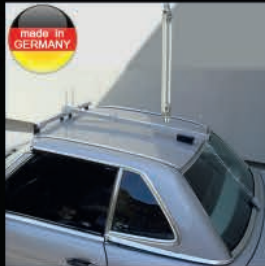
made in
GERMANY



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 geprägttem Blech



Sonnenblenden
in vielen Farben



Ganzgaragen
für drinnen und draußen

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: Dornröscheweg 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.mbmc.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



GRAND APPEARANCE GRAND MERCEDES

Der Mercedes-Benz 600 ist eine Erscheinung. Nicht nur bei seiner Weltpremiere auf der IAA 1963 sorgt die luxuriöse Limousine für begeisterte Gesichter. Sondern mit lediglich 2.677 produzierten Fahrzeugen steht er auch bis heute für Exklusivität auf höchstem Niveau. Mehr Informationen unter: mercedes-benz.com/grandmercedes

Mercedes-Benz



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

Neue Mitglieder im Zeitraum 24.01.2023 - 21.04.2023

Mitgliederbestand am 21. April 2023 = 5.621 Mitglieder

Strube	Wolfgang	08963	06542 Allstedt	560 SL
Dickmann	Beate	08979	12307 Berlin	300 SL
Koch	Manfred	08934	14195 Berlin	ohne
Kahmann	André	08925	14199 Berlin	ohne
Kapp	Daniel	08884	16515 Oranienburg	300 SL
Panten	Dr. Ulrich	08874	21643 Beckdorf	560 SL
Bruns	Fabian Alexander	08863	22119 Hamburg	560 SL
Ocken	Jörg	08873	22393 Hamburg	300 SL
Bleuß	Ingo	08886	22397 Hamburg	300 SL
Hahnkamm	Mike	08868	24568 Kaltenkirchen	380 SL
Oetzmann	Bernd	08882	24805 Hamdorf	500 SL
Wünsche	Oliver	08949	25451 Quickborn	280 SL
Alscher	Michael	08860	25462 Rellingen	450 SL
Gröger	Lars	08847	26676 Barßel	420 SL
Janssen	Michael	08869	26721 Emden	560 SL
Runge	Gerold	08876	27751 Delmenhorst	280 SLC
Stemme	Ralph	08878	28325 Bremen	560 SL
Riepshoff	Jürgen	08875	28757 Bremen	560 SL
Gabriel	Simon	08867	28790 Schwanewede	560 SL
Gabriel	Benjamin	18867	28790 Schwanewede	Partnermitglied
Kirmst	Alexander	08870	28816 Stuhr	450 SL 5.0
Hildebrandt	Marianne	12769	30519 Hannover	Partnermitglied
Schneider	Ulrich	08877	30559 Hannover	380 SL
Knoth	Kai-Uwe Jürgen	08871	30855 Langenhagen	380 SL
Bölsing	Jens	08862	30890 Barsinghausen	ohne
Blumhagen	Andreas	18827	30982 Pattensen	Partnermitglied
Boeck	Ralf	08850	31311 Vetze-Eltze	560 SL
Köhne	Andreas	08930	31855 Aerzen	560 SL
Döring	Thomas	08955	32423 Minden	450 SLC
Wiehofskey	Robert	08854	32584 Löhne	560 SL
Hartwig	Werner	08924	32584 Löhne	300 SL
Feldick	Reinhold Albert	08866	33334 Gütersloh	380 SL
Zöllner	Michael	08880	33813 Oerlinghausen	
Walle	Sabrina	15390	34117 Kassel	Partnermitglied
Ruth	Thorsten	08941	34233 Fulda	280 SL
Lotze	Lucas Jonathan	08936	34292 Ahnatal	ohne
Zöller	Ulrich	08940	34292 Ahnatal	280 SL
Fehring	Detlef	08885	34479 Breuna	280 SL
Braun	Alexander	08943	34613 Schwalmstadt	500 SL
Wolter	Yvonne	17593	34628 Willingshausen	Partnermitglied
Schneider	Hermann	08942	35066 Frankenberg	450 SL

Keil	Markus	08937	37215 Witzenhausen	ohne
Kottke	Ulrich	08872	38108 Braunschweig	450 SL
Winkel	Wilfrid	08950	40789 Monheim	280 SLC
Böhmke	Thomas	08928	41468 Neuss	350 SLC
Lohmann	Rüdiger	08958	41515 Grevenbroich	560 SL
Bigott	Siegmond	08858	41564 Kaarst	300 SL
Bigott	Erika	18858	41564 Kaarst	Partnermitglied
Wirth	Ulrike	08972	42109 Wuppertal	380 SL
Wißmiller	Klara	15152	42327 Wuppertal	Partnermitglied
Scholkmann	Frank	08970	42369 Wuppertal	450 SL
Ludzay	Frank	08959	45134 Essen	ohne
Brosowski	Stephan	08954	45327 Essen	560 SL
Marten	Axel	08961	45721 Haltern am See	300 SL
Kleibrink	Mike	08968	45770 Marl	500 SL
Roer	Bernd	08855	46240 Bottrop	560 SL
Rüssel	Dr. Christoph	08962	46325 Borken	500 SL
Kuhn	Heide	18541	46999 Hamminkeln	Partnermitglied
Schwarz	Marko	08971	47059 Duisburg	560 SL
Kamp	Jürgen	08967	47259 Duisburg	280 SL
Boog-Whiteside	James	08973	47877 Willich	280 SL
Busch	Christian Karl	08864	48282 Emsdetten	
Stüer	Bettina	18879	48341 Altenberge	Partnermitglied
Egmond	Marcel van	08944	48599 Gronau / Epe	380 SL
Hoyng	Rainer	08974	49393 Lohne	380 SLC
Bielak	Dr. Eike	08861	49565 Bramsche	280 SL
Büter	Lars Josef	08865	49696 Molbergen	350 SLC
Leyh	Dr. Horst Michael	08957	50354 Hürth	280 SL
Kleefisch	Horst	08921	50765 Köln	350 SLC
Hasenbein	Andreas	08887	52249 Eschweiler	ohne
Hasenbein	Petra	18887	52249 Eschweiler	Partnermitglied
Neuber	Michael	08848	53773 Hennef	ohne
König	Helene	12140	53773 Hennef / Sieg	Partnermitglied
Simons	Karl-Albert	08853	54292 Trier	560 SL
Mäling	Frank	08960	54655 Mohrweiler	450 SL
Sattler	Dr. Kristin	08857	55124 Mainz	280 SL
Pulger	Martina	08939	55442 Stromberg	280 SL
Hennes	Werner	08918	56075 Koblenz	300 SL
Mazen	El-issa	08851	56564 Neuwied	500 SL
Himmelmann	Günter	08931	58099 Hagen	ohne
Simbt	Mike-Oliver	08922	59505 Bad Sassendorf	560 SL
Flemming	Jörg	08938	59964 Medebach	560 SL



Jäger	Stefan	08909	63110 Rodgau	280 SLC
Syring	Dr. Philipp	08945	63303 Dreieich	380 SL
Schwetzk	Rolf	08907	63937 Weilbach	300 SL
Leimeister	Claus	08969	65558 Langenscheid	500 SL
Opelt	Walter	08913	65936 Frankfurt	380 SL
Maier	Marcus	08935	66839 Schmelz	280 SLC
Legleitner	Ralf	08856	66955 Pirmasens	ohne
Fuhrmann	Uwe	08952	67067 Ludwigshafen	380 SL
Kraft	Peter	08903	69168 Wiesloch	300 SL
Behlau	Thomas	08910	70193 Stuttgart	560 SL
Porth	Robin	08916	70499 Stuttgart	450 SL
Epple	Alwin	08852	70597 Stuttgart	300 SL
Nickel	Rainer	08905	70771 Leinfelden	300 SL
Reimold	Johanna Marie	15056	70771 Musberg	Partnermitglied
Lang	Jennifer	08894	71065 Sindelfingen	ohne
Fallier-Boehme	Heidi	08889	71069 Sindelfingen	560 SL
Boehme	Jan	18889	71069 Sindelfingen	Partnermitglied
Müller	Thomas	08883	71088 Holzgerlingen	ohne
Idler	Jürgen	08897	71634 Winnenden	280 SL
Rother	Andreas	08891	71640 Ludwigsburg	ohne
Schmid	Tobias	08912	72213 Altensteig	280 SL
Dominik	Hans	08892	72461 Albstadt	560 SL
Köhler	Hartmut	08893	72657 Altenried	300 SL
Schuhmacher	Oliver	08888	73079 Süssen	560 SL
Soydan	Ahmet	08908	73525 Schwäbisch Gmünd	560 SL
Kessel	Loris	18900	73776 Altbach	Partnermitglied
Kessel	Rüdiger	08900	73776 Altbach	300 SL
Klempp-Sauter	Dorothee	18596	74321 Bietigheim	Partnermitglied
Weigel	Jürgen	08899	74343 Sachsenheim-Ochsenbach	280 SL
Schneider	Jürgen	08898	74424 Buhlertann	280 SL
Kollmar	Philipp	08904	75223 Niefern	500 SL
Mitschele	Nicole	08902	75365 Calw	350 SLC
Schmidt	Dr. René	08906	76199 Karlsruhe	560 SL
Schmid	Dr. Michael	08917	78315 Radolfzell	300 SL

Walbrun	Peter	08923	80995 München	ohne
Reichardt	Jochen	08926	81477 München	450 SLC 5.0
Wagenmann	Michael Andreas	08965	81545 München	ohne
Pfeffer	Paula	18274	82319 Starnberg	Partnermitglied
Geissler	Michael	08947	82343 Pöcking	560 SL
Grevel	Kristian	08849	82396 Pähl am Ammersee	450 SL
Feldmann	Thomas	08911	82487 Oberammergau	280 SL
HFranz	Ralf	08927	83623 Dietramszell	450 SLC 5.0
Endter	Christian	08977	85221 Dachau	380 SL
Hahn	Peter	08932	85307 Paunzhausen	380 SL
Schmid	Fernando	08881	87463 Probstried	560 SL
Brändle	Ina	18661	88273 Fronreute	Partnermitglied
Föhr	Jürgen	08896	88453 Erolzheim	560 SL
Menze	Michael	18237	88483 Burgrieden-Rot	Partnermitglied
Schiellmann	Ingrid	15733	89269 Vöhringen	Partnermitglied
Schneider	Dr. Helmut	08978	91080 Spardorf	300 SL
Wernsdörfer	Roland	08953	91207 Lauf	500 SL
Lindner	Christine	08948	95703 Plößberg	ohne
Petry	Joachim	08895	97267 Himmelstadt	ohne
Brucker	Maximilian	08933	A - 1080 Wien, Österreich	450 SLC
Helfen	Raoul Alexander	08966	B - 1180 Brüssel, Belgien	280 SL
Kaiser	Peter Martin Dieter	08956	B - 4720 Kelmids, Belgien	560 SL
Kosowski	Christoph	08915	CH - 6330 Cham, Schweiz	280 SLC
Bischofberger	Roland	08890	CH - 8484 Weisslingen, Schweiz	350 SL
Lazinka	Monika	08901	CH - 8853 Lachen, Schweiz	500 SLC
Prusa	Pavel	08929	CZ - 69501 Hodonin, Tschechische Rep.	560 SL
Rhede	Laszlo	08920	HU - 1037 Budapest, Ungarn	560 SL
Serfozo	Istvan	08859	HU-8400 Ajka, Ungarn	380 SL
van Deursen	Jan	08975	NL - 5751 EA Deurne, Niederlande	560 SL
van Verveeld	Frank	08976	NL - 6624 KK, Heerewaarden, Niederlande	380 SL
Elings	Bert	08946	NL - 7335 PC Apeldorn, Niederlande	280 SL
ten Napel	Hendrik Jan	08964	NL - 8321 VC Urk, Niederlande	380 SL
Libera	Adrian	08951	PL - 64720 Lubasz, Polen	280 SL
Hackbarth	Klaus	08914	USA - Cape Coral, Florida 33990 USA	ohne

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!!!



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 € inkl. MwSt oder 890 € 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



MB HARDTOP LIFT - originaler Lift Teilentr. B67 81 1051 fuer W107/129. Nie verbaut, noch im Karton und der originalen Beschreibung und Lieferschein, VB, Standort: 85457 Woerth, Tel.: 0172-6899504



380 SL, Bj.85; 83.300 mls, 2. Hand, rot im Originalzustand, Leder, wurde in Arizona gefahren; keinerlei Rost, Dash Board einwandfrei durch ständiger Abdeckung vom US-Besitzer, sehr gepflegt, mit Soft- und Hard-Top in sehr gutem Zustand, Barockfelgen, H-Zulassung und Wertgutachten (Note 2); Marktwert 35.000 € für 32.500 € zu verkaufen. Kontakt: Ulrich Panten, 21643 Beckdorf, Tel.:01520-2823397, E-Mail: ulrich@panten.eu



420 SL, EZ: 02/86, 3. Hand, ca 190.000 km, Unfallfrei, Pa-jettrotmetallisch 582, Leder schwarz, Hardtop in Wagenfarbe, 2019 restauriert und neu lackiert, neues Verdeck, Sitze neu bezogen. H Kennzeichen,TÜV 02/25, Standort: Köln. Preis: 59.900 €, Tel.: 0172-2904811



500 SL von Clubmitglied Nr. 7825, nur 103.833 km nachweisbar, Erstzulassung 28.9.1983, deutsches Fahrzeug, TÜV 2/25, H – Zulassung, Wartungsheft, Betriebsanleitung, Originalwerkzeug, unfallfrei, Originalfarbe Astralsilber -Metallic, Classic Data Gutachten 2+, Ledersitze blau, neues Stoffdach schwarz, 4 Gang Automatic, Tempomat, el. Fensterheber, Barockfelgen, außergewöhnlich guter Pflegezustand, rostfrei, Nichtraucher-Fahrzeug, Bremsen neu, Hardtop in Original Astralsilber mit Gestell, el. Antenne, Wisch-Wasch-Anlage, kein Reparaturstau, Zentralverriegelung, ABS-Anlage, Original-Windschott, Wurzelholz, stets nur im Sommer gefahren, Classic Data Wiederbeschaffungswert 76.300 €, Garagenfahrzeug, Persenning, leider aus Altersgründen abzugeben zum Preis von 49.500 €. Kontakt: P. Schröck, peterschroock@gmx.net oder Tel.: 0170-5540765, Standort Frankfurt am Main.



280 SL, Bauj. 1980, 117.296 km, Signalrot, Automatik, Hardtop, ZV, EFH, MB-Tex schwarz, Becker Mexico, Holz Zebra, Innenkotflügel, Sonnencover, TÜV 06/2024, H-Kennzeichen, sehr gepflegter Zustand, rostfrei, Nichtraucher, seit 18 Jahren im Besitz. Wertgutachten von 2020, Note 2, Marktwert 42.000 €. Deutsches Fahrzeug 34.500 €. Kontakt: bernd@johannmeier.de oder Tel.: 0177-6611130



Mercedes Automatik-Getriebe (A126 270 77 01 722 313 02 697735 auch passend für Typ 107 zu verkaufen. Das Getriebe ist aus einem verunfallten Fahrzeug mit

ca.95.000 Km Laufleistung. Preis: 950 € zuzüglich Versand, Standort Kiel. Kontakt: k.dau@dau-flintbek.de Tel.: 0171-4731067



280 SL, Bj. 01/79 deutsches Fahrzeug mit Wurm- Kat. und Mercedes LM Felgen. Fahrzeug ist Unfallfrei, steht in der Garage und seit 22 Jahren in meinem Besitz, hat noch die Originalmaschine mit 162 tkm und Automaticgetriebe. Mehrfach Holraumversiegelt und regelmäßig gewartet durch 107er Fachpersonal. Das original Becker Mexico Radio mit Sendersuchlauf und Automatikantenne sowie original Hardtop und Windschott für 107er ist vorhanden. Reines Sommerfahrzeug mit H- Kennzeichen von 05/09. Aus Altersgründen möchte ich dieses Fahrzeug verkaufen. VB 36.000 €, Standort: Cuxhaven, Tel.: 0174-8421547, Kontakt: leutbecherjutta@gmail.com



450 SL, Bj. 76, H-Zulassung, deutscher Motor mit Austauschgetriebe, Automatik, Lackierung hell Elfenbein, innen Karamellfarben, US-Stoßstangen auf europäisch angenehmes Empfinden gekürzt. Fahrzeug 100 Prozent rostfrei, komplett versiegelt. 15 Zollfelgen mit neuer Bereifung, Lenkgetriebe überholt, Steuerkette mit Gleitschienen erneuert, Auspuffanlage neu. Fahrzeug in guten Zustand, TÜV AU ohne Mängel. 28.000 €, Standort: München Tel.: 0176-61376197



Barockfelgen 15 Zoll, neue originale Schmiedefelgen der Firma Fuchs, A126 400 22 02, 7Jx15H2, ET25. Vorhanden ist ein kompletter Satz (5 Stück, inkl. Reservierad), vorzugsweise zusammen abzugeben. Die Felgen stammen aus 2004. Sie waren noch nie verbaut oder mit Reifen bezogen worden. Alle Prägungen und Stempel sind vorhanden. VB 990 €/Fel-

ge, eine Abholung wird bevorzugt. Versand nach Absprache. 4 Nabendeckel und Radsicherungsschrauben sind ebenfalls noch vorhanden. Standort ist Stuttgart, Kontakt: Dirk.Lautner@web.de, Tel.: 0171-1960018



Lorinser-Sportlenkrad (Leder), guter Zustand, war in 500 SL, Bj.1983 montiert, VB 100 € plus Versand oder Abholung. Standort: Lindlar, Kontakt k.h.kastenholz@gmx.de, Tel.: 0151-55573707



280 SL, Bj. 83, silbermetallic, Leder schwarz, Automatik, Kat und weitere ca. 10 Extras der damaligen MB Zusatzliste, Garagenwagen, H-Kenz, reines Sommerfahrzeug (Saisonkennzeichen), Laufleistung ca. 202.000 km, 22 Jahre im Besitz, alles Original einschl. Fußmatten in Top-Zustand, Verkauf aus Altersgründen. VB 36.500 €, Kontakt Standort Nienburg, Tel-Nr, 0172-9255715 oder E-Mail: Walter.Adolf@gmx.de



E 55 AMG, EZ 02/2003, vor 8 Jahren vom Erstbesitzer mit 19.200 km gekauft, Km-Stand heute 49.500 km, topgepflegt und mit TÜV+ASU+Wartung neu, aus Sammlung in gute Hände abzugeben. Farbe brillantsilbermet., Leder Nappa anthr.-dkl.blau, Vollausstattung mit kl. Command, CD-Wechsler, Glas-Schiebe-Hebedach el., Fondsitzeheizung, Multikontursitze vorn. Besonderes Merkmal: V8-Kompresormotor mit 500 PS und 700 Nm Drehmoment schon ab 2.500 UpM! Der wahre Wolf im Schafspelz. NP 2003 = 93.500

Anzeigen-Annahmeschluss Heft 3/2023

15. Juli 2023

Anzeigentext bitte nur per E-Mail an: marcel.weber@107sl-club.de

Private Kleinanzeigen sind für Clubmitglieder kostenlos.

Der Kleinanzeige kann auch ein Foto beigelegt werden.

€. Wegen Standschäden durch geringe Laufleistung in den ersten 12 Jahren wurden 2021/22 umfangreiche Nacharbeiten durchgeführt: Neuer Kühler, neues Getriebe, neue Motor- und Radlager, Differential generalüberholt, neue Hardyscheiben. Effekt: Der AMG fährt sich wie ein Neuwagen. Die einzige „Schwachstelle“ der Erstserie des AMG (SBC-Bremse) wurde vom Hersteller durch Austausch auf Kulanz bereinigt. Das Fahrzeug hat weder beim Erstbesitzer noch bei mir jemals (Regen-) Wasser gesehen (außer bei der Handwäsche), wurde natürlich auch nie im Winter auf Schnee oder Eis bewegt und war immer in der Garage untergebracht. Altershalber wollen wir unsere Sammlung nun allmählich verkleinern und hoffen auf einen Nachfolger, der als Mercedes-AMG-Enthusiast unseren E 55 mit demselben „Herzblut“ weiter betreut, wie der Erstbesitzer und wir es bisher getan haben. Preis: 39.900 €, Kontakt: Walter Klein, E-Mail: wk@fakt-institut.de, Tel. 0179-4605392. Standort: Stuttgart.



300 SL, Baujahr 10/1986, 119.791 km, silber, Automatik, Hardtop, ZV, EFH, MB-Tex blau, Wurm Kat., Mike Sanders Fett Versiegelung durch Alois Hoppen, Motorhaubendämmmatte neu, Hardtoplift, ein Satz Alustandränder, fünf Ersatzfelgen, Sommerreifen DOT 14/2019 alles Alu Original Kanaldeckel, Automatik- und Hinterachsdifferentialölwechsel 9/22, beide Briefe und Fahrzeugdatenkarte vorhanden, reines Sommerfahrzeug, hat die letzten 15 Jahre keinen Regen mehr erlebt, alle Belege seit 1992 vorhanden, Wertgutachten von 2021 über 49.500,00 €, 26 Jahre Mitgliedschaft im SL Club, Alle Clubzeitungen seit 97, Lexikon, etc. An Liebhaber abzugeben. Tel.: 0151-72205471, Mitgliedsnummer 1203



300 SL, BJ 1986 Aus Altersgründen verkaufen wir unsere Perle, Farbe weiss, Bester Zustand, TÜV bis 10/23, 115.000 km, Automatik, ABS, KAT, Leder-schwarz, H-Kennzeichen,

Preis: 55.000 €, Standort: Lamspringe (bei Hildesheim), Tel-Nr: 05183-957040.



Suche

RT-Leiter (derzeit ohne 107er) sucht für sich und seine Sammlung (Fahrzeug kommt also in gute Hände) dringend einen schönen **500 SLC**. Tel.: 0171-3138442

Such für meinen Mercedes R 107, Bauj. 1973 den Kugelhals einer **ORIS Anhängerkupplung Typ E86** (abnehmbarer Kugelkopf) Prüfziffer - M3819; folgenden Nummern ist auf dem fehlenden Kugelkopf/-haken: 1000020500 plus die Typenziffer M3819. Danke für Eure Hilfe. Tel.: 0172-6209836 bitte alles anbieten



Suche einen **350 SL(C)**, ggf. auch 4.5 aus USA, bis max. Baujahr 12/1972, bevorzugt mit Automatik, nur in Silber-, Grau- oder Blau-Farbtönen, guter Karosseriezustand, möglichst mit Historie. Freue mich auf Angebote unter E-Mail: wm@imcon.info oder Mobil: 0170-8000773.

Suche **300 SL oder 500 SL**, dunkelblau, hellblau, anthrazit o.ä. (kein rot, weiß, schwarz), möglichst helles Interieur, nach MOPF. Kontakt: P.h.hartmann@web.de, Tel.: 0160-8610377



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, guenter.hoferer@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: 6.500

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 3/2023:

15. Juli 2023

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.





Ihr Fels in der Brandung.

wvv 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