107 KLASSIK

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

G 25789 - 2. Quartal 2025

52. BELMOT OGP Nürburgring
1. bis 3. August 2025

Bremen Classic Motorshow
Rückblick

Schrauber-Herbsttreffen in Hessen
24. bis 26. Oktober 2025

2 2025

Große Aufgaben

Liebe Clubfreundinnen und Clubfreunde,

wenn diese Lektüre im Briefkasten liegt, hat die Cabrio-Saison längst begonnen und viele unserer Schätzchen haben schon die Frühlingsluft geschnuppert. Auch in diesem Jahr haben viele engagierte Menschen in den RTs interessante Touren, informative Veranstaltungen und tolle Erlebnisse mit unseren Autos geplant.

Als Höhepunkte stehen unser Jahrestreffen und im September das Herbsttreffen bevor; die Veranstaltung in Sonthofen war innerhalb weniger Tage ausverkauft, was sicherlich an der wunderschönen Landschaft im Allgäu, aber auch an dem attraktiven Programm liegt.

Die Vorfreude ist bei allen Beteiligten nach mehr als 2 Jahren intensiver Planung riesig, und auch das schöne Wetter ist bestellt.

Gerade bei der Planung solcher Großveranstaltungen zeigt sich die Lebendigkeit in unseren Regionaltreffen und das Engagement vieler für den Club. Aus eigener Erfahrung weiß ich, dass aus solchen Planungsteams auch über die jeweilige Veranstaltung hinaus oft kreative und freundschaftliche Verbindungen entstanden sind, die weitere Aktivitäten voranbringen.

Ein überregionales Treffen ist auch die Möglichkeit, die eigene „Heimat" zu präsentieren: Zahlreiche Ideen und Vorschläge aus den Orgateams ergeben für jede Region vielfältige und oft überraschende Erlebnismöglichkeiten, egal ob Sonthofen, Erzgebirge, Köln oder Markgräflerland und auch folgende … lasst Euch überraschen. An dieser Stelle ist auch erwähnenswert, dass sich die Erwartungshaltung unserer Mitglieder verändert hat – neben den Ausfahrten erfreuen sich Wanderungen / Spaziergänge, Radtouren und originelle lokale Aktivitäten enormer Beliebtheit, der Gala-Abend wird zu einer unterhaltsamen Show mit lokalen Einflüssen.

Diese Treffen sind natürlich Highlights im Oldtimer-Jahr und haben durch den „geballten" Auftritt in der Öffentlichkeit eine enorme Außenwirkung. Daneben sind aber auch die Messen, lokale Aktivitäten und Ausfahrten für die Clubentwicklung extrem wichtig, dort ist die Kontaktmöglichkeit zu Interessierten optimal. All diese Veranstaltungen erfordern sehr viel Vorarbeit, die durch unsere aktiven Mitglieder kompetent und mit großem Enthusiasmus geleistet wird. Für die Zukunft wird es aber auch wichtig, solche Arbeiten von den „altbewährten" Schultern auf neue zu übertragen; ein ganz wesentlicher Punkt zur Entlastung bei der Planungsarbeit ist auch die RT übergreifende Zusammenarbeit. In einigen Regionen funktioniert dies schon hervorragend, und dort finden sich Clubfreunde über die RT-„Grenzen" hinaus zusammen.

Wesentlich ist auch, jüngere Mitglieder an diese Aufgaben heranzuführen, um mit neuem Elan unsere Clubarbeit weiter voranzubringen, denn auch in der Führung der RTs zeigt sich vielfach das Altersproblem. Bei jüngeren Mitgliedern denke ich eher an die Generation 45 +; in zahlreichen Regionaltreffs haben wir diese engagierten Teilnehmer, die trotz beruflicher Belastung auch Aufgaben für unseren Club übernehmen.

An dieser Stelle also noch einmal die Aufforderung an alle Mitglieder, sich in unseren Regionaltreffs einzubringen und dort aktiv mitzuarbeiten.

Gerade in der heutigen Zeit scheint mir der Zusammenhalt und unser gemeinsames Hobby eine willkommene Abwechslung zu sein; neben dem Austausch über technische Fragen

haben sich ja vielfach Freundschaften ergeben, die das gemeinsame Erleben als so positive Erfahrung ergibt.

Für unseren Club gibt es also viele Herausforderungen, neben den oben aufgeführten sind das sicherlich die Ersatzteilversorgung, die Reparaturkompetenz, die „Nachwuchs"-Sicherung und besonders die Positionierung unseres Clubs für die Zukunft

Mit all diesen Aufgaben beschäftigt sich der aktuelle Vorstand intensiv; jedes Vorstandsmitglied verantwortet dabei ein klar definiertes Ressort, aber erst durch den kontinuierlichen Austausch und die konstruktive Zusammenarbeit wird es möglich, den definierten Zielen näherzukommen. Im Rahmen der Mitgliederversammlung in Sonthofen stellt sich der Vorstand zur Wiederwahl, und wir würden uns sehr freuen, auch weiterhin mit diesem Team die Geschicke des Clubs so erfolgreich zu leiten.

Euer
Ulrich Linde

Vorstand/Organisation

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

Günter Hoferer
70186 Stuttgart
Mobil 0176 84699945
Telefax 0711 8895254

guenter.hoferer@107sl-club.de

Vizepräsident
Bereich Technik

Ralf Cyriax
71522 Backnang
Telefon 07191 899770
Mobil 0173 6211578

ralf.cyriax@107sl-club.de

Vizepräsident
Bereich Regionaltreffs und Mitglieder

Ulrich Linde
51381 Leverkusen
Mobil 01575 2146562

ulrich.linde@107sl-club.de

Vorstand
Bereich Finanzen

Ralf Nehring

81375 München
Telefon 089 144161

ralf.nehring@107sl-club.de

Vorstand
Öffentlichkeitsarbeit, Überregionale
Veranstaltungen, Messen

Patrick Rothenbacher

89584 Ehingen
Telefon 07391 53712

patrick.rothenbacher@107sl-club.de

Vorstand
IT, Internet, Social Media
Digitalbeauftragter

Reinhard Krell

34582 Borken (Hessen)
Mobil 0171 8306588

socialmedia@107sl-club.de

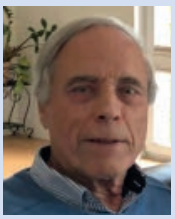
Vorstand
Recht

Dr. Thorsten Olav Lau

44229 Dortmund
Mobil 0172 5288887

thorsten.lau@107sl-club.dee

Ehrenpräsident



Gerhard Spenz

gerhard.spenz@107sl-club.de

Ehrenpräsident

Jürgen Kreuer

juergen.kreuer@107sl-club.de

Ehrenvorstand

Manfred Ehrhardt

manfred.ehrhardt@107sl-club.de

Wer macht was?

Mitgliederverwaltung
Redaktion 107 Klassik

Marcel Weber
Ehrenvorstand

51377 Leverkusen
Telefon 0214 2064103

marcel.weber@107sl-club.de

Mitgliedsbeiträge/
Lastschrifteneinzüge

Stefan Parpart
21224 Rosengarten
Telefon 04108 416993
Telefax 04108 416530

beitrag@107sl-club.de

Typreferent R/C 107

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

rolf.keicher@107sl-club.de

Club-Shop

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

shop@107sl-club.de

Nachwuchsreferent

Carl-Philip Kress
36119 Neuhof
Mobil 0177 5596100

nachwuchsreferent@107sl-club.de

Motorsportbeauftragter

NEU!

können wir jetzt streichen

Prof. Dr. Thomas Köhler
04179 Leipzig
Mobil 0172 9317185

motorsport@107sl-club.de

Design/
Corporate Design

Horst Schumacher

28207 Bremen
Telefon 0421 4170552
Telefax 0421 4170553
Mobil 0151 27531555

hsh@107sl-club.de

Datenschutzbeauftragter

Fred Oehmke

12305 Berlin
Telefon 030 76766182
Telefax 030 76766184

datenschutz@107sl-club.de

Bearbeitung von Anfragen

Neue Mitglieder

Joachim Göldner

50389 Wesseling
Telefon 02232 419916

info@107sl-club.de

INHALT

2 2025

Redaktionsschluss für die Ausgabe 3/2025:

15. Juli 2025

Regionaltreff-Übersicht

Regionaltreff 01 Dresden
RT Leiter Udo Burkert
Tel.: 0172 2585212 oder rt01@107sl-club.de
Restaurant Schießhaus, Am Schießhaus 19, 01067 Dresden
Termin beim RT Leiter erfragen

Regionaltreff 04 Leipzig
RT Leiter Immo Warnecke
Tel.: 0341 868570 oder rt04@107sl-club.de
Stellv.: Sten Lackner, Tel.: 0345 232443071
Gasthof Störmthal Am See
Rödgener Straße, 04463 Großpösna, OT Störmthal
Jeden 2. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr
bei Veranstaltungen in einem Monat entfällt
der Dienstag

Regionaltreff 10 Berlin - Brandenburg
RT Leiter Michael Ilg
Tel.: 0157 51428702 oder rt10@107sl-club.de
Stellv.: Ulf Ender, Tel.: 0171 4229772
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: Preußisches Landwirtshaus
Flatowallee 23, 14055 Berlin - Charlottenburg
Jeden 3. Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 20 Hamburg
RT Leiter Dr. Oliver Welp
Tel.: 04183 9757750 oder rt20@107sl-club.de
Stellv.: Thomas Stahlkopf, Tel.: 0157 88290783
Stellv.: Rainer Steenbock, Tel.: 0173 8615554
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
Treffpunkt und Termin beim RT Leiter erfragen

Regionaltreff 24 Schleswig-Holstein
RT Leiter Karl-Heinz Messer
Tel.: 04621 51755 oder rt24@107sl-club.de
Stellv.: Joachim Schöne, Tel.: 0178 4433200
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.: 0151 68453846 oder rt26@107sl-club.de
Stellv.: Lutz Meiners, Tel.: 0151 25318706
Rosenkrug, Westersteder Straße 97, 26655 Westerstede
Jeden 1. Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 28 Bremen/Weser-Ems
RT Leiter Manfred Schnese
Tel.: 0172 4222211 oder rt28@107sl-club.de
Stellv.: Carsten Intemann, Tel.: 0173 8911464
Hotel Haberkamp, Uphusener Dorfstraße 1, 28832 Achim
Jeden 2. Mittwoch im Monat um 19.30 Uhr

Regionaltreff 30 Hannover
RT Leiter Lars Schulz
Tel.: 0174 7468330 oder rt30@107sl-club.de
Stellv.: Rainer Grzeca, Tel.: 0151 15759610
Restaurant Kalimera, Steinriede 2, 30827 Garbsen
Jeden letzten Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 32 Ostwestfalen-Lippe
RT Leiter Peter Zapf
Tel.: 0174 8377719 oder rt32@107sl-club.de
Stellv.: Roland Cramer, Tel.: 0174 4453100
Hotel - Restaurant Zum Löwen
Sylbacher Straße 223, 32107 Bad 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.: Jörg Keßler, Tel.: 0152 28914717
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 19.00 Uhr

Regionaltreff 37 Göttingen
RT Leiter Christian Hartig
Tel.: 05551 65384 oder rt37@107sl-club.de
Stellv.: Hans von Minnigerode von Knauer
Tel.: 0172 2602658
Hotel und Restaurant Sachsenross
Obere Dorfstraße 32, 37176 Lütgenrode
Jeweils am 7. eines Monats um 18.30 Uhr
fällt der 7. auf einen Sonntag dann ist
das Treffen am 17. des Monats

Regionaltreff 39 Magdeburg
RT Leiter Andreas Telge
Tel.: 039201 26254 oder rt39@107sl-club.de
Stellv.: Madlen Berner, Tel.: 0152 34056184
Restaurant Zum Klinkerhof, Magdeburger Straße 63,
39167 Hohe Börde OT Niederndodeleben
Jeden 1. Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 40 Düsseldorf
RT Leiter Dietmar Steinhaus
Tel.: 02131 39319 oder rt40@107sl-club.de
Stellv.: Thomas Laur, Tel.: 0151 51402830
Landgasthaus Kemperdick, Kemperdick 1, 40699 Erkrath
Jeden 2. Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 41 Mönchengladbach
RT Leiterin Beate Schlotbohm
Tel.: 0171 8602749 oder rt41@107sl-club.de
Stellv.: Hans-Joachim Jungbluth, Tel.: 0172 2057587
Hotel Landgut Ramshof
Ramshof 1, 47877 Willich Neersen
Jeden 2. Donnerstag im Monat um 19.30 Uhr

Regionaltreff 42 Wuppertal/Bergisches Land
RT Leiter Ulrich Linde
Tel.: 02171 31438 oder rt42@107sl-club.de
Stellv.: Ralf Zallar, Tel.: 0173 7269349
Jagdhaus Mollenkotten
Mollenkotten 144, 42279 Wuppertal-Barmen
Jeden 1. Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 44 Dortmund
RT Leiter Dr. Thorsten Olav Lau
Tel.: 0172 5288887 oder rt44@107sl-club.de
Stellv.: Theodor van der Pütten, Tel.: 02351 54442
Gasthaus Ledendecker, Kreisstraße 30, 44267 Dortmund
Jeden 3. Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 45 Rhein/Ruhr
RT Leiter Andreas Schlüter
Tel.: 02043 378938 oder rt45@107sl-club.de
Stellv.: Thomas Langer, Tel.: 02043 681304
Landküche zum schwatten Jans
Dorstener Str. 307, 45768 Marl
Jeden 3. Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 47 Westliches Ruhrgebiet
RT Leiterin Annette v. Brauchitsch-Lavaulx
Tel.: 0170 4833489 oder rt47@107sl-club.de
Haus Reintjes, Wehrstraße 9, 46047 Oberhausen
Jeden letzten Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 48 Münsterland
RT Leiter Franz-Josef Volking
Tel.: 02552 63475 oder rt48@107sl-club.de
Treffpunkt und Termin beim RT Leiter erfragen

Regionaltreff 484 Grafschaft Bad Bentheim - Overijssel/NL
RT Leiter Theo Wachtberger
Tel.: 05924 782536 oder rt484@107sl-club.de
Landgasthaus Niermann
Alte Landstraße 22, 48455 Bad Bentheim
Jeden 2. Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 50 Köln
RT Leiterin Charlotte Bauer
Tel.: 0173 2925448 oder rt50@107sl-club.de
Restaurant Ewige Lampe
Wilhelm-Klein-Straße 8, 51427 Bergisch Gladbach
Jeden letzten Donnerstag im Monat um 18.30 Uhr

Regionaltreff 52 Aachen/Dreiländereck
RT Leiter Rainer J. Seyfried
Tel.: 02408 957980 oder rt52@107sl-club.de
Forsthaus Weiden
Hochwaldweg 80, 52080 Aachen-Verlautenheide
Jeden vorletzten Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr

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 18.30 Uhr

Regionaltreff 56 Koblenz Rhein/Ahr/Mosel
RT Leiter Wolfgang von Tagen
Tel.: 02641 205949 oder rt56@107sl-club.de
Stellv.: Ralf Priwitzer, Tel.: 0171 4034851
Hotel-Restaurant Forsthaus
Nettestraße 12, 56745 Volkesfeld/Riedener Mühlen
Jeden 1. Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 57 Süd-Westfalen
RT Leiterin Claudia Heinemann
Tel.: 0175 1604865 oder rt57@107sl-club.de
Stellv.: Christian Fugmann, Tel.: 02732 82528
Lokale Treffen siehe Clubseite im Internet

Regionaltreff 59 Westfalen-Mitte
RT Leiter Hans Lippsmeier
Tel.: 0171 5133122 oder rt59@107sl-club.de
Stellv.: Eduard Rammert, Tel.: 05251 108060
Landhaus Günther, Hörster Straße 151, 59558 Lippstadt
Jeden 1. Freitag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 60 Rhein/Main
RT Leiter Markus Wetterich
Tel.: 06048 9530290 oder rt60@107sl-club.de
Stellv.: Peter Markworth, Tel.: 06087 852
Restaurant Viehweide, Viehweide 1, 65719 Hofheim/Taunus
Jeden 2. Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 63 Aschaffenburg
RT Leiter Jörg Becker
Tel.: 0171 7247422 oder rt63@107sl-club.de
Stellv.: Lars Eric Gräf, Tel.: 0176 64126282
Klosterschänke Schmerlenbach
Schmerlenbacher Str. 4, 63768 Hösbach
Jeden 2. Freitag im Monat um 18.30 Uhr

Regionaltreff 66 Saar-Pfalz
RT Leiter Hermann Creuzburg
Tel.: 06337 6146 oder rt66@107sl-club.de
Stellv.: Martin John, Tel.: 0172 6109484
Victors-Residenz Hotel
Deutschmühlental 19, 66117 Saarbrücken
Jeden 2. Freitag im Monat um 19.30 Uhr

Regionaltreff 67 Rheinhessen
RT Leiter Gerhard Lott
Tel.: 0162 7838358 oder rt67@107sl-club.de
Stellv.: Norbert Coenen, Tel.: 0159 01387673
Museumsschänke Frangel
Pfaffenhalder 10, 55232 Alzey Schafhausen
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
Kursaal Bad Cannstatt, Königsplatz 1, 70372 Stuttgart
Jeden 3. Mittwoch im Monat ab 18.30 Uhr

Regionaltreff 71 Böblingen/Enzkreis
RT Leiter Rolf Keicher
Tel.: 0176 82429705 oder rt71@107sl-club.de
Stellv.: Astrid Pietsch, Tel.: 07157 64895
Zum Trollinger, Im Mönchswasen 1, 75382 Althengstett
Jeden 2. Mittwoch im Monat um 18.30 Uhr

Regionaltreff 716 Ludwigsburg
RT Leiter Jürgen Borkhart
Tel.: 0176 70307081 oder rt716@107sl-club.de
Stellv.: Andreas Pickel, Tel.: 0172 9160512
Sportheim Münchingen
Kornwestheimerstraße 15, 70825 Korntal-Münchingen
Jeden 1. Mittwoch im Monat um 18.30 Uhr

Regionaltreff 72 Schwäbische Alb
RT Leiter Arno Karl Sauer
Tel.: 07404 1534 oder rt72@107sl-club.de
Restaurant Oldtimer Zollernalb
Obere Mühlstraße 7, 72379 Hechingen
Jeden letzten Sonntag im Monat um 11.00 Uhr

Regionaltreff 726 Nürtingen/Neckar
RT Leiter Roland Dorau
Tel.: 0176 46079686 oder rt726@107sl-club.de
Sportgaststätte Waldeck
Großbettlingerstraße 15, 72658 Bempflingen
Jeden letzten Mittwoch im Monat um 18.00 Uhr

Regionaltreff 73 Rems/Murr
RT Leiter Volker Dörr
Tel.: 0172 1809862 oder rt73@107sl-club.de
Stellv.: Bernd Oeffinger, Tel.: 0173 8278625
Landgasthof Hirsch – Remshalden
Reinhold-Maier-Straße 12, 73630 Remshalden
Jeden 2. Montag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 74 Heilbronn
RT Leiter Joachim Sigloch
Tel.: 0157 54254528 oder rt74@107sl-club.de
Stellv.: Thomas Kraft, Tel.: 0176 62825916
Gaststätte Bürgerhaus Böckingen
Kirchsteige 5, 74080 Heilbronn-Böckingen
gerader Monat 2. Freitag im Monat um 19.00 Uhr
ungerader Monat 2. Mittwoch um 19.00 Uhr

Regionaltreff 75 Karlsruhe
RT Leiter Wolfgang Hofmann
Tel.: 07274 703115 oder rt75@107sl-club.de
Stellv.: Frank Detscher, Tel.: 0176 10541308
Schützenhaus Wolfartsweier, Horbenloch 3, 76228 Karlsruhe
Jeden 3. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 76 Südwest
RT Leiter Oskar Jankowski
Tel.: 06202 15704 oder rt76@107sl-club.de
Stellv.: Klaus Beck, Tel.: 06341 93520
Treffpunkt bitte bei der RT Leitung erfragen
Jeden 1. Freitag im Monat um 19.00 Uhr
Wintermonate: Jeden 1. Samstag im Monat um 12.00 Uhr

Regionaltreff 77/79 Baden
RT Leiter Klaus Trawniczek
Tel.: 0170 1796085 oder rt79@107sl-club.de
Lokale Treffen siehe Clubseite im Internet
Für weitere Auskünfte bitte direkt die RT Leitung kontaktieren

Regionaltreff 78 Radolfzell/Westlicher Bodensee
RT Leiter Heiner Schmeck
Tel.: 0170 2282282 oder rt78@107sl-club.de
Park 1 Restaurant (MAC), Parkstraße 1, 78224 Singen
Jeder 3. Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 80 München
RT Leiter Ralf Nehring
Tel.: 089 144161 oder rt80@107sl-club.de
Stellv.: Ullrich Hesseling, Tel.: 08141 16904
Stellv.: Robert Pelzl, Tel.: 08102 9980444
Erdinger Weißbräu (im Saal München)
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
von Mai bis einschl. Oktober:
Hafenwirt Seebruck, Am Chiemseepark 7, 83358 Seebruck
Jeden 2. Donnerstag im Monat um 19.00 Uhr
von November bis einschl. April:
Oberwirt, Kienberger Str. 14, 83119 Obering
Jeden 2. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 84/93 Landshut/Regensburg
RT Leiter Holger Berndt
Tel.: 0173 1926006 oder rt93@107sl-club.de
Stellv.: Dr. Dominik Godde, Tel.: 0160 97211349
an geraden Monaten: Gasthof Parzefall
Obertraublinger Straße 54, 92055 Regensburg
Jeden 2. Freitag im Monat, um 19.00 Uhr
an ungeraden Monaten: Gasthof Ochsenwirt
Kalcherstraße 30, 84036 Landshut
Jeden 2. Donnerstag im Monat, um 19.00 Uhr

Regionaltreff 86/87 Augsburg/Allgäu
RT Leiter Stefan Pfaff
Tel.: 0160 96962099 oder rt86@107sl-club.de
Stellv.: Monika Schenk, Tel.: 0160 2559843
an geraden Monaten: Schlossstuben Igling
Schloss Igling 2, 86859 Igling
an ungeraden Monaten: Landgasthof Lindermayr
St. Stefan Straße 53, 86316 Haberskirch
jeden 2. Donnerstag im Monat um 19:00 Uhr

Regionaltreff 88 Bodensee
RT Leiter Bruno Wehinger
Tel.: 0175 5598117 oder rt88@107sl-club.de
Gasthaus zur Post,
Kemmerlang 4, 88214 Ravensburg
Jeden 2. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 89 Ulm
RT Leiter Harald Schielmann
Tel.: 0152 09203748 oder rt89@107sl-club.de
Stellv.: Wolfgang Walter, Tel.: 0157 57139402
Gasthof Hotel zum Hirsch
Osterstraße 3, 89584 Ehingen Kirchen,
Jeden 1. Dienstag im Monat um 18.30 Uhr

Regionaltreff 92 Mittelfranken
RT Leiter Ulrich Müller
Tel.: 0152 08757173 oder rt92@107sl-club.de
Stellv.: Dieter Böckenholt, Tel.: 0172 9345887
Gaststätte Das Schnitzel Paradies
Am Schießhaus 1, 90530 Wendelstein
Jeden 2. Mittwoch im Monat um 18.30 Uhr

Regionaltreff 94 Niederbayern
RT Leiter Ronald Sterr
Tel.: 0160 1800372 oder rt94@107sl-club.de
Stellv.: Stefan Turri, Tel.: 0991 299312
Gasthof zur Post,
Untere Hauptstraße 11, 84381 Johanniskirchen
Jeden 4. Sonntag im Monat um 11.30 Uhr

Regionaltreff 96 Oberfranken
RT Leiter Frank Hofmann
Tel.: 0152 02975832 oder rt96@107sl-club.de
Restaurant Mediterran,
Weichengereuth 50, 96450 Coburg
Jeden 2. Dienstag im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff 99 Erfurt
RT Leiter Heinrich Ulrich Rose
Tel.: 0176 40007038 oder rt99@107sl-club.de
Stellv.: Dieter Maier, Tel.: 0152 29851513
Restaurant Waldhaus,
Rhodaer Chausee 12, 99094 Erfurt
Jeden 2. Mittwoch im Monat um 19.00 Uhr

Regionaltreff HU Regio Hungaria
RT Leiter Emil Pintér
Tel.: +36 88 242170 oder rth@107sl-club.de
Stellv.: Imre Tósoki, Tel.: +36 30 7497150

Technik-Übersicht

Detaillierte Informationen finden Sie in unserem aktuellen Technikbeileger.

Technikbeauftragter RT 04 Leipzig
Immo Warnecke
Telefon 0341 868570, Mobil 0172 3695600
Telefax 0341 8685760, tb04@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 10 Berlin - Brandenburg
Michael Henze
Telefon 030 2186451, tb10@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 20 Hamburg
Torsten Kulka
Telefon 040 53027109, Mobil 0171 4827460
tb20@107sl-club.de
Jens Brendel
Mobil 015901423968
tb20@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 21 Nordheide
Gerhard Kremer
Telefon 05829 9869694, tb21@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 24 Schleswig-Holstein
Joachim Schöne
Mobil 0178 4433200, tb24@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 26 Oldenburg-Ostfriesland
Uwe Fengler
Telefon 04955 9979711, Mobil 0170 7333562
tb26@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 28 Bremen/Weser-Ems
Rolf Schumacher
Telefon 04202 83422, Mobil 0171 4583836
tb28@107sl-club.de
Rolf Dieter Gehle
Telefon 04244 810334, Mobil 0176 41421302
tb28@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 30 Hannover
Lars Schulz
Telefon 05130 7222 (ab 20.00 Uhr)
Telefax 05130 3762884, tb30@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 32 Ostwestfalen-Lippe
Thomas Haueisen
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 Trojan
Mobil 0152 28914717, 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
Andreas Franke
Mobil 0173 8881020, tb40@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 41 Mönchengladbach
Klaus Hüls
Mobil 0171 8160285, tb41@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 42 Wuppertal/Bergisches Land
Di
Te
Te

austauschen gegen
Markus Berg
Telefon 0176 31639391

Di
Telefax 0231 808449, tb44@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 45 Rhein/Ruhr
Thomas Langer
Telefon 02043 681304, tb45@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 47 Westliches Ruhrgebiet
Jochen Augenstein
Telefon 02841 51106, tb47@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 48 Münsterland
Heinz-Jürgen Demter
Telefon 02551 82705, tb48@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 484 Grafschaft Bad Bentheim - Overijssel/NL
Jean-Louis Stolk
Telefon 05924 782536, Mobil 0160 1594949
tb484@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 50 Köln
Peter Jansen
Mobil 0151 15524839, tb50@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 52 Aachen/Dreiländereck
Pascal Johnen
Telefon +31 652 561012, tb52@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 53 Siebengebirge
Reinhard Lahme
Telefon 02241 73767, tb53@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 56 Koblenz Rhein/Ahr/Mosel
Reinhard Lahme
Telefon 02241 73767, tb56@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 57 Süd-Westfalen
Markus Dreher
Mobil 0176 40469290, tb57@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 59 Westfalen-Mitte
Herbert Koch
Telefon 02945 6412, tb59@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 60 Rhein/Main
Peter Markworth
Telefon 06087 852, tb60@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 63 Aschaffenburg
Udo Schmitt
Mobil 0152 01070745, tb63@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 67 Rheinhessen
Edwin Stamm
Telefon 06735 960732, Mobil 0172 2641684
tb67@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 69 Kurpfalz
Gerhard Koch
Telefon 06221 767707, tb69@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 70 Stuttgart
Jürgen Borkhart
Mobil 0176 13995120, tb70@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 71 Böblingen/ Enzkreis
~~**Thomas Müller**~~
~~Telefon 07031 4271708, Mobil 0151 20788717~~
tb71@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 716 Ludwigsburg
Jürgen Borkhart
Mobil 0176 70307081, tb716@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 72 Schwäbische Alb
Heinz Schupsky
Telefon 07073 4311, tb72@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 726 Nürtingen/Neckar
Manfred Buchmann
Mobil 0170 9350229, tb726@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 73 Rems/Murr
Jürgen Borkhart
Mobil 0176 70307081, tb716@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 80 München
Peter Walbrun
Mobil 0171 9143865, tb80@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 83 Chiemsee/Chiemgau
Simon Dandl
Telefon 08661 929689, tb83@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 84/93 Landshut/Regensburg
Holger Berndt
Tel.: 0173 1926006, tb93@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 86/87 Augsburg-Allgäu
Hans Medele
Telefon 0881 64670, Mobil 0171 4591198
tb86@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 88 Bodensee
Thomas Staudacher
Telefon 07541 44640, Telefax 07541 43194
tb88@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 89 Ulm
Sven Kleinwächter
Mobil 0171 4206605, tb89@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 92 Mittelfranken
Ralph Hämmerlein
Telefon 09256 467, Mobil 0176 76791024
tb92@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 0152 02975832
tb96@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT 99 Erfurt
Dieter Maier
Telefon 03634 623561, Mobil 0152 29851513
Telefax 03634 372153, tb99@107sl-club.de

Technikbeauftragter RT Hungaria
Ákos Tóth
Telefon +36 30 9997225, tbh@107sl-club.de

Club Technikreferenten

Dietmar Brock
Mobil 0176 60141136, dietmar.brock@107sl-club.d
Themen: Fahrwerk/Achsen/Bremsen, US-Modelle/
Interieur/Ersatzteile
Auskunft: E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 9 Uhr bis 20 Uhr

Dirk Bühren
Telefon 0231 777190, Telefax 0231 808449
dirk.buehren@107sl-club.de
Themen: Karosseriebau und Gesamtfahrzeug
Auskunft: E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 9 Uhr bis 19 Uhr

Klaus J. Eßer
kje@107sl-club.de
Themen: Fahrzeugelektrik, Allgemeine Technik, Re-Importe, Seminare, Workshops, Vorträge
Auskunft: E-Mail Montag bis Freitag, 10 Uhr bis 20 Uhr

Uwe Fengler
Telefon 04955 9979711, Mobil 0170 7333562
uwe.fengler@107sl-club.de
Themen: M103/M110, Fahrwerk/Elektrik, Kaufberatung
Auskunft: E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 9 Uhr bis 20 Uhr

hier fehlt Jürgen Borkhart,
neuer Technikreferent, siehe Ordner
02 Blaue Seiten ganz unten

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.de
Themen: Ersatzteilrecherche, Teileverfügbarkeit, Allgemeine Fahrzeugtechnik
Auskunft: E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 9 Uhr bis 20 Uhr

Alois Hoppen
Telefon 02683 3019016, Mobil 0172 6550631
alois.hoppen@107sl-club.de
Themen: Hohlraumversiegelung, M103/M110/M116/M117, Allgemeine Fahrzeugtechnik
Auskunft: E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 14 Uhr bis 20 Uhr

Rolf Keicher
Typreferent
Telefon 07033 534515, Mobil 0176 82429705
rolf.keicher@107sl-club.de
Themen: Fahrzeugausstattung, Teileverfügbarkeit, Ausstattungshistorie
Auskunft: E-Mail/Mobil Montag bis Freitag, 10 Uhr bis 20 Uhr

Siegfried Knoch
Telefon 09171 62290, Mobil 0171 2858166
siegfried.knoch@107sl-club.de
Themen: Allgemeine Fahrzeugtechnik
Auskunft: E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 8 Uhr bis 18 Uhr

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, 9 Uhr bis 19 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 Pfinder
Telefon 0711 6599585, Mobil 0172 7407645
harald.pfinder@107sl-club.de
Themen: Ersatzteilversorgung, Internetrecherche, Sonderausstattungen
Auskunft: E-Mail Montag bis Freitag, 18 Uhr bis 22 Uhr

Udo Schmitt
Mobil 0152 01070745, udo.schmitt@107sl-club.de
Themen: Karosserie/Achsen/Fahrwerk, Technikseminare, Kaufberatung
Auskunft: E-Mail/Mobil Montag bis Freitag, 10 Uhr bis 20 Uhr

Gerhard Schulz
Telefon 0711 322945, Mobil 0160 4407095
gerhard.schulz@107sl-club.de
Themen: Automatikgetriebe PKW, Technikseminare
Auskunft: E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 9 Uhr bis 17 Uhr

Rolf Schumacher
Telefon 04202 83422, Mobil 0171 4583836
rolf.schumacher@107sl-club.de
Themen: Hohlraumversiegelung, US-Modelle/Umbauten Stoßstangensanierung, Teileverfügbarkeit
Auskunft: E-Mail Montag bis Freitag, 17 Uhr bis 20 Uhr

Thomas Staudacher
Telefon 07541 44640, Telefax 07541 43194
thomas.staudacher@107sl-club.de
Themen: M116/M117, Getriebe, Achsen
Auskunft: E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 9 Uhr bis 20 Uhr

Jan Vosteen
Telefon 0641 9607585, Mobil 0175 2972144
Telefax 0641 9607534, jan.vosteen@107sl-club.de
Themen: Fahrzeugelektrik, M103
Auskunft: E-Mail Montag bis Freitag, 18 Uhr bis 20 Uhr

Horst Wolf
Telefon 0711 3450700, Mobil 0171 1424271
Telefax 0711 3454567, horst.wolf@107sl-club.de
Themen: Gutachten/Classic Data, Technikseminare, ADAC-FIVA Fzg.-Prüfer, Kfz-Versicherung
Auskunft: E-Mail/Telefon Montag bis Freitag, 9 Uhr bis 19 Uhr

Service

Uwe Fengler
Telefon 04955 9979711, Mobil 0170 7333562
uwe.fengler@107sl-club.de
Allgemeine Anfragen, Telefonauskunft

Alois Hoppen
Telefon 02683 3019016, Mobil 0172 6550631
alois.hoppen@107sl-club.de
Allgemeine Anfragen, Telefonauskunft

Wichtiger Hinweis:

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

Regionaltreff-Ticker **Up:date**

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

RT	Änderungen
10 Berlin-Brandenburg	Zum 1.6.2025 übergibt **Michael Henze** nach **10 Jahren** die RT Führung an **Michael Ilg**. **Gloria Matthes** übergibt das Amt der Stellvertreterin ebenfalls nach **10 Jahren** an **Ulf Ender**. Der Vorstand möchte sich recht herzlich bei **Michael Henze** und **Gloria Matthes** für die vielen Jahre im Ehrenamt bedanken. In den geraden Monaten trifft man sich ab sofort im Restaurant Preußisches Landwirtshaus, Flatowallee 23, 14055 Berlin - Charlottenburg. Jeden 3. Donnerstag im Monat um 19:00 Uhr
40 Düsseldorf	**Thomas Laur** ist nun Stellvertreter des RT Leiters
45 Rhein/Ruhr	Der RT hat das Clublokal gewechselt, ab sofort trifft man sich in der Landküche zum schwatten Jans in der Dorstener Str. 307, 45768 Marl. Jeden 3. Mittwoch im Monat um 19 Uhr
71 Böblingen / Enzkreis	**Markus Berg** hat das Amt des Technikbeauftragten von **Thomas Müller** übernommen. Wir bedanken uns bei **Thomas** für seine geleisteten Dienst für den RT.
83 Chiemsee/Chiemgau	Treffen beim Hafenwirt Seebruck von Mai bis Oktober jeden 2. Donnerstag im Monat um 19 Uhr. Im beim Oberwirt in Obing von November bis April jeden 2. Dienstag im Monat um 19 Uhr.
84/93 Landshut/Regensburg	**Jürgen Siara** hat das Amt des Stellvertreter und das des Technikbeauftragten niedergelegt. Kommissarisch übernimmt **Dr. Dominik Godde** das Amt des Stellvertreters und das des Technikbeauftragten wird von **Holger Berndt** wahrgenommen. Der Vorstand bedankt sich bei **Jürgen** für die Wahrnehmung des Amtes.
Wichtig: Mit der Bitte, mir die Änderungen im RT-Bereich immer rechtzeitig mitzuteilen, vielen Dank!	Marcel Weber

Nachruf

Hans-Jürgen Collet * 11.07.1948 † 25.02.2025

Obwohl in der letzten Zeit immer wieder gesundheitlich angeschlagen kam die Nachricht von seinem Heimgang für uns alle überraschend.
Jürgen ist am 08. März 2011 in unseren Club eingetreten. Schon kurze Zeit später, im Januar 2013, übernahm er das Amt des stellvertretenden RT-Leiters im RT Stuttgart. Zusätzlich übernahm Jürgen ab 2016 die Aufgabe des Messekoordinators für die Retro Classics Stuttgart, die er bis 2024 inne hatte.

Wir verlieren mit Jürgen einen echten und außergewöhnlich engagierten Clubfreund, dem die Belange unseres Clubs und die Zufriedenheit unserer Mitglieder stets am Herzen lag. In Erinnerung bleiben werden nicht nur viele schöne RT Abende und wunderschöne Ein- und Mehrtagesausfahrten, sondern auch die vielen Messeauftritte in Stuttgart, die Jürgen erfolgreich organisiert und gestaltet hat. Nicht zu vergessen auch sein stets wertvoller Input für die Vereinsentwicklung im Bereich Öffentlichkeitsarbeit.

Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Hannelore, seinen Kindern Julia, Christopfer mit Juliana und seinen Enkeln Louisa und Constantin.

Im Namen aller Mitglieder
Der Vorstand des Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V.

Mit spitzer Feder ...

Auf der ersten Oldtimermesse Deutschlands – der **Bremen Classic Motorshow** – wurden **17** neue Mitglieder geworben. Die – **Retro Classics Stuttgart** – öffnete knapp 4 Wochen später ihre Pforten und beschwerte dem Club weitere **32** neue Mitglieder. Die **Technorama Kassel** konnte am 5. und 6. April **10** Mitglieder gewinnen. Die **Techno Classica** in Essen war ebenfalls erfolgreich in der Werbung; hier traten **17** Mitglieder in den Club ein. Ein Dank an die Messeteams in Bremen, Stuttgart, Kassel und Essen.

Neuigkeiten von der Teiletheke (After-Sales Platform): Das aktuelle Kraftstoffpumpenrelais (KPR) mit Teilenummer **A002 545 27 05** für den 300 SL (107.041) bis FIN A059 904 kostet derzeit **310,92 €**. Für die 300 SL ab FIN A059 905 gibt es das KPR mit Teilenummer **A003 545 24 05** für **200,76 €**. Ausbauen, Lötstellen nachlöten wieder einbauen und schon hat man wieder 30 Jahre Ruhe.

43 % (493) von 1153 aller in Deutschland zugelassenen **380 SL** sind im Club; an zweiter Stelle steht der 450 SL, hier sind 31 % (303) von 974 Fahrzeugen Mitglied.

Der Zugang zur **digitalen ClubCard** erfolgt über die Anmeldung in der Mercedes-Benz ClubLounge; mit dem Handy den QR-Kode scannen und den erscheinenden Link öffnen. ClubCard ID (RCC) und das Passwort eingeben und schon kann man in seinem Profil die ClubCard als PDF herunterladen. *https://clublounge.mb-lounge.com/de/digitale-club-card.html*

Der schnelle Zugang zum Mitgliederbereich auf der Homepage unseres Club. Auch hier wird die ClubCard ID (RCC) und das Passwort benötigt. *https://107sl-club.mercedes-benz-clubs.com/login/?redirect_to=/mitgliederbereich/*

Im ersten Quartal konnten wir **15** Mitglieder der Gruppe „U30" (unter 30 Jahre alt) begrüßen. **84 (1,2 %)** aller Mitglieder (5.672) sind derzeit U30! Auf der anderen Seite der Alters-Skala zählen wir **398 Mitglieder (7,3 %) über 80 Jahre alt!**

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

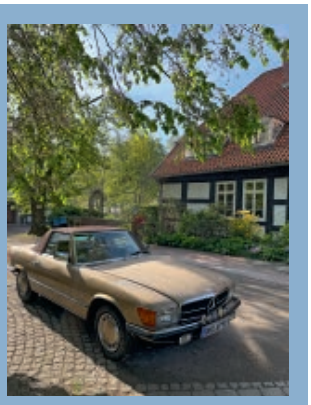
<< Mit der Bitteum Beachtung >>

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

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

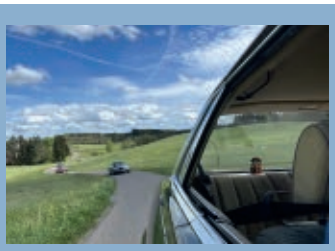
E-Mail: mitgliederverwaltung@107sl-club.de

Titelfotos:



Umschlagseite 1:
Forsthaus Heiligenberg

Foto: Klaus Pretz



Umschlagseite 2:

Nähe Hofgut Farny
Foto: Harald Schielmann

Umschlagseite 4:

Oberitalien
Foto: Steffen Geiswind

Umschlagseite 4:
Würtembergische Versicherung
Anzeige

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.

Club-Termine 2025/2026

In diesem und im kommenden Jahr sind wir bei vielen Messen und Veranstaltungen für Euch mit eigener Präsenz vor Ort.

Unsere aktuellen Planungen im Detail:

#	Veranstaltung	Ort	Datum
	Klassiker-Tage Schleswig-Holstein	Neumünster	24.05. – 25.05.2025
	Technorama*	Hildesheim	24.05. – 25.05.2025
	Club Jahrestreffen	***Sonthofen***	***29.05. – 01.06.2025***
	Oschersleben 2. Lauf*	Oschersleben	14.06. – 15.06.2025
	17. Classic Days Weitere Informationen folgen über RT-Leitungen und unsere Homepage	Korschenbroich, Rittergut Birkhof	01.08. – 03.08.2025
	BELMOT OldtimerGrand-Prix Nürburgring Einfahrtscheine Markenclubtreffen Parkplatz B2 über Clubshop erhältlich	Nürburgring	01.08. – 03.08.2025
	Lausitzring 3. Lauf*	Lausitz	01.08. – 03.08.2025
	Ziegenrücker Bergrennen*		15.08. – 18.08.2025
	Salzburgring 4. Lauf*	Salzburg	23.08. – 24.08.2025
	Schöne Sterne Hattingen Vorverkauf direkt über den Veranstalter **https://schoene-sterne.ticket.io/nzuvdt74/?** oder an der Tageskasse	Heinrichshütte Hattingen	30.08. – 31.08.2025
	Lausitzring + DEKRA Klassik*	Lausitzring	September 2025
	Club Herbsttreffen Es sind noch Startplätze verfügbar. Anmeldung über unsere Homepage.	***Leipzig***	***12.09. – 14.09.2025***
	Meppen*	Meppen	04.10.2025
	Club-Schraubertreffen	Hessen	24.10. – 26.10.2025
	Nürburgring GP-Strecke 5. Lauf und Finale	Nürburgring	12.10.2025
	Spa Francorchamps*	Spa (Belgien)	01.11.2025
	Bilster Berg*		02.11.2025
	Essen Motor Show	Essen	28.11. – 07.12.2025
	Retro Classics Bavaria	Nürnberg	05.12. – 07.12.2025
2026			
	Club Jahrestreffen	***Köln***	***04.06. – 07.06.2026***
	Club Herbsttreffen	***Markgräflerland***	***25.09. – 27.09.2026***

* Motorsportgruppe Teilnahme Racing

Mitglieder des 107er-SL Clubs sind bei uns im Fahrerlager immer willkommen. Da einige Nennungen noch nicht möglich sind ist wichtig, vorher Kontakt mit uns aufzunehmen (motorsport@107sl-club.de). In der Regel können wir z.B. die Einfahrt mit dem 107er ins Fahrerlager organisieren. An unserem 107-SL Club Stand sind wir gut zu finden.

Ergänzungen sowie eventuelle Terminänderungen werden wir rechtzeitig auf unserer Homepage, Socialmedia-Kanälen und in der 107 KLASSIK bekanntgeben.

Ein Bild sagt mehr als 107 Worte...

Jens Thomas an der B107 in der Nähe von Magdeburg

Fotos in guter Auflöung 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.

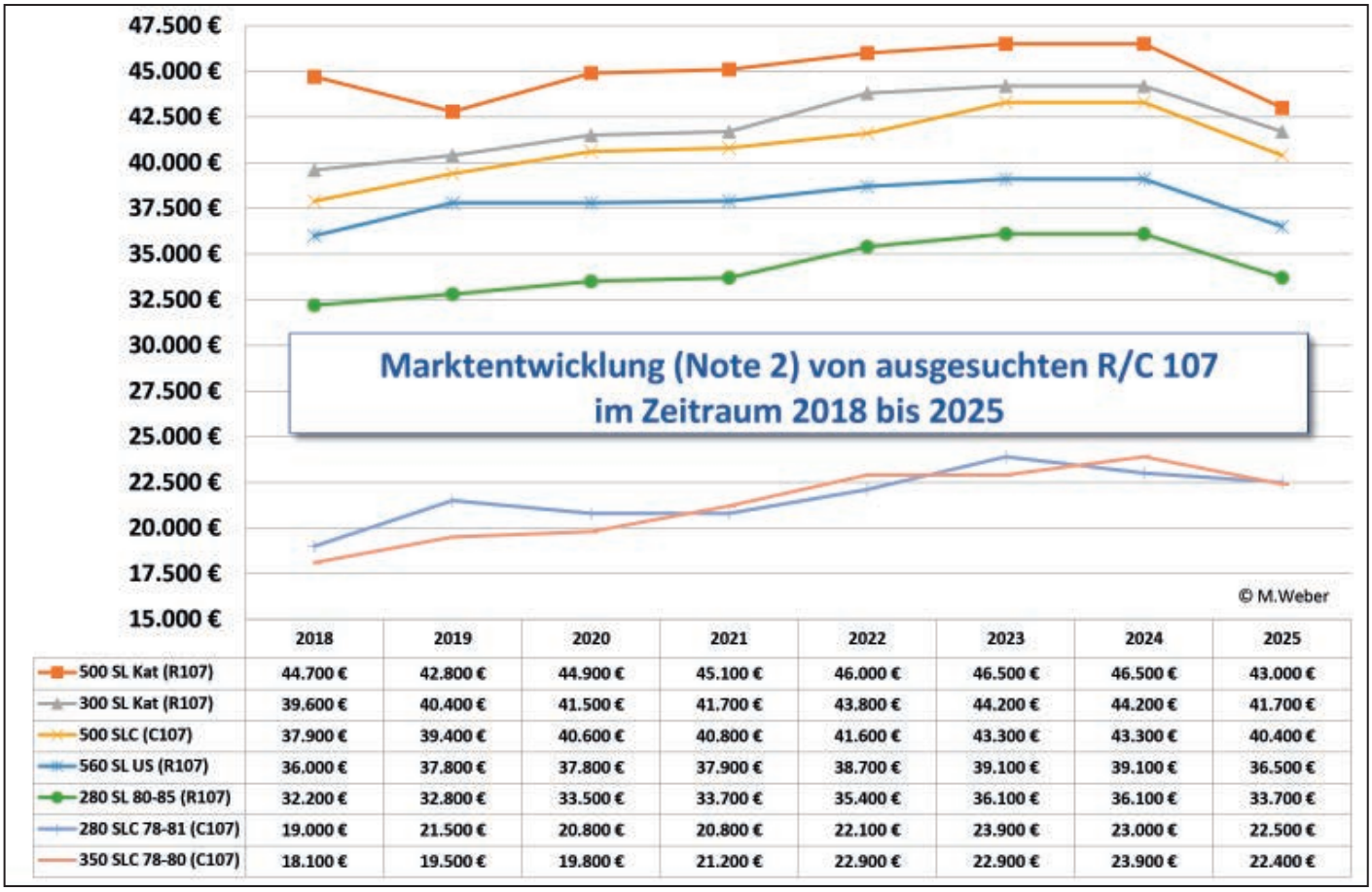
Marktwerte Mercedes-Benz R 107 (SL)

Typ	von	bis	Hubraum	PS	KW	MW 1	MW 2	MW 3	MW 4	MW 5
280 SL	1974	1976	2717	185	136	46.800	30.400	17.600	9.000	4.100
280 SL	1976	1978	2717	177	130	48.100	31.300	18.200	9.300	4.200
280 SL	1978	1980	2717	185	136	51.300	33.300	19.300	9.800	4.400
280 SL	1980	1985	2717	185	136	51.900	33.700	19.500	9.900	4.500
300 SL	1985	1989	2932	188	138	64.800	42.100	24.400	12.400	5.600
300 SL KAT	1985	1989	2962	180	132	64.200	41.700	24.200	12.300	5.500
350 SL	1971	1975	3459	200	147	42.600	27.700	16.100	8.200	3.700
350 SL	1976	1977	3459	195	143	43.000	28.000	16.200	8.300	3.800
350 SL	1978	1980	3459	205	151	46.000	29.900	17.300	8.800	4.000
350 SL 4.5 US	1971	1972	4483	190	140	43.600	28.300	16.400	8.400	3.800
380 SL	1980	1981	3776	218	160	49.000	31.900	18.500	9.400	4.200
380 SL	1981	1985	3793	204	150	50.200	32.600	18.900	9.600	4.300
380 SL US	1980	1981	3758	163	120	39.400	25.600	14.900	7.600	3.400
380 SL US	1981	1985	3758	155	114	38.700	25.200	14.600	7.500	3.400
420 SL	1985	1989	4196	218	160	62.300	40.500	23.500	12.000	5.400
420 SL KAT.	1985	1989	4196	204	150	61.700	40.100	23.300	11.900	5.400
450 SL	1973	1975	4520	225	165	47.400	30.800	17.900	9.100	4.100
450 SL	1975	1977	4520	217	160	48.600	31.600	18.300	9.300	4.200
450 SL	1978	1980	4520	225	165	49.400	32.100	18.600	9.500	4.300
450 SL US	1972	1974	4483	190	140	41.900	27.200	15.800	8.100	3.600
450 SL US	1974	1980	4483	179	132	40.700	26.500	15.400	7.900	3.600
500 SL	1980	1980	4973	240	177	60.000	39.000	22.600	11.500	5.200
500 SL	1981	1985	4973	231	170	60.600	39.400	22.900	11.700	5.300
500 SL	1985	1989	4973	245	180	67.600	43.900	25.500	13.000	5.900
500 SL Kat.	1985	1989	4973	223	164	66.200	43.000	24.900	12.700	5.700
560 SL JAP	1986	1989	5491	231	170	63.000	40.900	23.700	12.100	5.400
560 SL US	1986	1989	5491	231	170	56.200	36.500	21.200	10.800	4.900

Marktwerte Mercedes-Benz C 107 (SLC)

Typ	von	bis	Hubraum	PS	KW	MW 1	MW 2	MW 3	MW 4	MW 5
280 SLC	1974	1976	2717	185	136	35.900	21.600	12.500	6.400	3.100
280 SLC	1976	1978	2717	177	130	36.200	21.700	12.500	6.400	3.100
280 SLC	1978	1981	2717	185	136	37.500	22.500	13.000	6.700	3.200
350 SLC	1971	1975	3499	200	147	34.100	20.500	11.900	6.100	3.000
350 SLC	1976	1977	3499	194	143	36.900	21.800	12.700	6.500	3.200
350 SLC	1978	1980	3499	205	151	38.100	22.400	12.600	6.600	3.100
350 SLC 4.5	1972	1972	4520	190	140	35.400	21.200	12.100	6.200	3.000
380 SLC	1980	1981	3776	218	160	46.100	26.700	15.500	7.900	3.900
380 SLC	1981	1981	3793	204	150	45.200	27.100	15.700	8.000	4.000
380 SLC US	1980	1981	3776	163	120	32.800	19.700	11.400	5.800	2.800
450 SLC	1973	1974	4520	225	165	40.900	24.200	13.700	7.000	3.400
450 SLC	1975	1977	4520	218	160	41.100	24.200	13.700	7.000	3.400
450 SLC	1978	1980	4520	225	165	42.800	25.400	14.700	7.500	3.700
450 SLC 5.0	1978	1980	4990	240	177	64.100	38.000	22.400	11.500	5.600
450 SLC US	1972	1974	4520	190	140	34.100	20.500	12.000	6.200	3.000
450 SLC US	1974	1978	4520	179	132	33.100	19.900	11.500	5.900	2.900
500 SLC	1980	1981	4973	240	177	68.000	40.400	23.600	12.100	5.900

Stand: April 2025, Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V.



	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
500 SL Kat (R107)	44.700 €	42.800 €	44.900 €	45.100 €	46.000 €	46.500 €	46.500 €	43.000 €
300 SL Kat (R107)	39.600 €	40.400 €	41.500 €	41.700 €	43.800 €	44.200 €	44.200 €	41.700 €
500 SLC (C107)	37.900 €	39.400 €	40.600 €	40.800 €	41.600 €	43.300 €	43.300 €	40.400 €
560 SL US (R107)	36.000 €	37.800 €	37.800 €	37.900 €	38.700 €	39.100 €	39.100 €	36.500 €
280 SL 80-85 (R107)	32.200 €	32.800 €	33.500 €	33.700 €	35.400 €	36.100 €	36.100 €	33.700 €
280 SLC 78-81 (C107)	19.000 €	21.500 €	20.800 €	20.800 €	22.100 €	23.900 €	23.000 €	22.500 €
350 SLC 78-80 (C107)	18.100 €	19.500 €	19.800 €	21.200 €	22.900 €	22.900 €	23.900 €	22.400 €

Es handelt sich hier um **Marktwerte** die wir jedes Jahr von Classic Data erhalten.

Die Wertnotierungen für die einzelnen Zustände wurden durch Marktbeobachtung der Firma Classic Data intensiv recherchiert. Hierbei wurden, soweit möglich, Informationen von Clubs, Händlern und Oldtimerbesitzern herangezogen sowie Auktionsergebnisse, Fahrzeugangebote, definitive Verkäufe und die eigenen Erfahrungen der Mitarbeiter der Firma Classic Data. Dabei verstehen sich die ausgewiesenen Wertnotierungen als Durchschnittswerte für das entsprechende Modell. Der **Marktwert** berücksichtigt schwerpunktmäßig den Handel von Privat an Privat, da dies der übliche Geschäftsverkehr beim Kauf bzw. Verkauf der meisten Oldtimerfahrzeuge ist.

Nachfolgend aufgeführte Gegebenheiten sind zu beachten:

Werterhöhende Faktoren:

- Laufleistung
- Anzahl der Vorbesitzer
- Nachvollziehbare Historie und Laufleistung
- Unfallfrei
- Möglichst nicht nachlackiert
- Scheckheft gepflegt
- Ausstattung
- Farbkombination
- Sehr guter Allgemeinzustand

Faktoren die den Wert mindern:

- Hohe Laufleistung
- Viele Vorbesitzer
- Nicht nachvollziehbare Historie und Laufleistung
- Behobener Unfallschaden
- Kein Scheckheft
- Buchhalter-Ausstattung
- Ungepflegt
- Mängel

Zur Zeit ist am Oldtimermarkt eine leicht sinkende Tendenz festzustellen. Bedingt durch die hohe Inflation (vergangen) schlechte Wirtschaftslage und die hohen Zölle die uns Donald Tramp beschert. Das sind alles keine gute Aussichten, die zum Kauf eines Young-Oldtimer bewegen.

Ein weitere Beobachtung ist auch der Verkauf aus Altersgründen oder Nachlässen. Auch hier kommt plötzlich eine höhere Anzahl von Fahrzeugen auf dem Markt. Auf die Schnelle gibt es hier keine Nachfrage. Fahrzeuge lassen sich dann nur noch über den Preis verkaufen.

Gleichzeitig bleibt der Oldtimermarkt in Bewegung. Immer mehr Menschen sind heute in der Lage, sich den Jugendtraum vom eigenen Oldtimer, zu erfüllen. Da der Markt für Oldtimer- und Liebhaberfahrzeuge Schwankungen unterliegt, sollte in regelmäßigen Abständen, spätestens jedoch bei einer Veränderung des Fahrzeugzustandes durch Restaurations- oder Instandsetzungsmaßnahmen, eine erneute Wertfindung erfolgen. Hierbei ist der Markt.-bzw. der Wiederbeschaffungswert entsprechend anzupassen und der Assekuranz mitzuteilen. Nur so ist gewährleistet im Schadensfall kein Schiffbruch mit der Versicherung zu erleiden. Auch wird die Versicherungsprämie entsprechend dem Fahrzeugwert angepasst. Die Versicherungsprämie entspricht dem reellen Fahrzeugwert. Ich wünsche allen eine schöne Saison und „ALLZEIT GUTE FAHRT".

Beste Grüße
Horst Wolf

Reinhard Krell

Digitalbeauftragter

Sicherheitshinweise!!!

Liebe Clubmitglieder und Freunde der 107 Klassik,
ich sehe in dieser Kolumne die Gelegenheit, immer wieder auf die Sicherheit unserer IT-Systeme (PC, Tablet und Smartphone) hinzuweisen und dem einen oder anderen Clubmitglied unter die Arme zu greifen. Ich bekomme häufige Anfragen, wenn es bereits zu spät ist: wenn die 10 Jahre alte externe alte Festplatte defekt ist, wenn sich ein Trojaner eingeschlichen hat, wenn man auf eine Phishingmail hereingefallen ist. Diese Anfragen haben in den letzten Wochen und Monaten deutlich zugenommen, und es ist abermals an der Zeit, ein paar Hinweise zu geben.
Es gibt mehrere Maßnahmen, die ihr ergreifen könnt, um euren Computer zu schützen:

1. **Aktualisiert euer Betriebssystem und Software regelmäßig:**
   Haltet das Betriebssystem und alle installierten Programme auf dem neuesten Stand, um Sicherheitslücken zu schließen.
2. **Verwendet starke Passwörter:**
   Nutzt komplexe und einzigartige Passwörter für Konten und ändert diese regelmäßig.

Foto: Verbraucherzentrale NRW

Social Media

facebook

Instagram

YouTube

TikTok

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

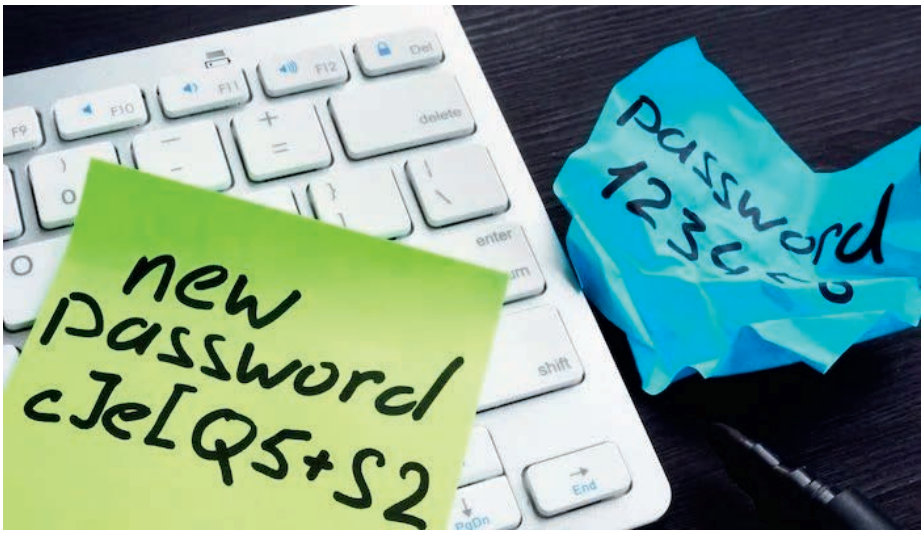
3. **Installiert Antivirus- und Firewall-Software:**
   Ein gutes Antivirusprogramm und eine Firewall sind essenziell, um euren Computer vor Viren und Malware zu schützen.
4. **Sichert bitte regelmäßig eure Daten:**
   Erstellt regelmäßig Backups der wichtigen Dateien auf externen Festplatten oder noch besser in der Cloud.
5. **Verschlüsselt eure Daten:**
   Nutzt Verschlüsselungstools, um eure sensiblen Daten zu schützen.
6. **Seid vorsichtig mit E-Mails und Downloads:**
   Öffnet keine verdächtigen E-Mail-Anhänge und ladet nur Dateien aus vertrauenswürdigen Quellen herunter.

Beispiel: Sicherheitslücke >>> eure Passwörter, wie gehen Angreifer an diese heran?
Unter anderem mit dem sogenannten Brute-Force-Angriff. Das ist eine Methode, die Cyberkriminelle anwenden, um Passwörter und andere Zugangsdaten zu knacken. Brute-Force-Attacken sind Versuche eines Computer-Programms, das Passwort eines anderen Programms zu knacken, indem alle möglichen Kombinationen von Buchstaben und Ziffern ausprobiert werden. Daher ist ersichtlich, dass die Länge eines Passworts maßgeblich für die Sicherheit von Daten wichtig ist.

Es sind aktuell Rechner auf dem Markt, die mit speziellen Tools deutlich mehr als 2 Milliarden Schlüssel in der Sekunde generieren können. Wenn man jetzt ein Passwort mit z.B. **7 Kleinbuchstaben** wählt, wären rein rechnerisch 8 Milliarden verschiedene Buchstabenkombinationen möglich und damit in spätestens 4 Sekunden zu knacken.

Das optimale Passwort

Um es vorwegzunehmen, ein optimales Passwort gibt es nicht. Da bei einer Brute-Force-Attacke viel Zufall im Spiel ist, wann eine bestimmte Kombination ausprobiert wird, gibt es keine 100%ige Sicherheit! Bei einem Passwort von ca. 13 Zeichen Länge ist die Ziehung von 6 Richtigen mit Superzahl bei der wöchentlichen Lotto-Sendung dagegen eine fast 100%ige Sache. Dies bedeutet, je höher die Passwortlänge, desto geringer die Chance, ein Passwort zu entschlüsseln!



Welche minimale Länge ist ausreichend?

Da gehen die Meinungen auseinander, aber eine Passwortlänge ist dann ausreichend, wenn das Entschlüsseln länger als die durchschnittliche Lebensdauer eines Menschen dauern würde. Um ein 13-stelliges Passwort zu knacken – vorausgesetzt ihr nutzt ein Passwort, das aus Ziffern, Klein- und Großbuchstaben besteht – bräuchte man eine prognostizierte Zeit von **2.954 Jahren** und überschreitet somit bei Weitem die durchschnittliche Lebensdauer eines Menschen.

Nutzt man zusätzlich Sonderzeichen, benötigt man nur ein 12-stelliges Passwort. Denn dann würde man auch eine Zeit von rund 286 Jahre benötigen.

Aber selbst das stärkste Passwort ist nicht unknackbar und kann bei einem Datenleck oder Phishing-Angriff in falsche Hände geraten.

Deshalb:

- Passwörter nicht an andere Personen weitergeben und
- wo immer möglich eine **2-Faktor-Authentisierung** nutzen.

Apple und Win11 haben eigene Passwortmanager und wer sich weiter informieren will, bitte Google zur Suche (Passwortmanager kostenlos) z.B. nutzen und man wird schnell und einfach fündig.

Firewall = **eine Sicherheitsvorrichtung, die den Datenverkehr überwacht und unerwünschte oder gefährliche Verbindungen blockiert**. Sie schützt das Netzwerk vor Angriffen und Bedrohungen durch Dritte und ermöglicht die sichere Nutzung des Netzwerks.

Malware = ein Kunstwort, das sich aus „Malicious Software“ ableitet. Es bezeichnet **Software, die mit dem Ziel entwickelt wurde, unerwünschte und meist schädliche Funktionen auf einem IT-System auszuführen**. Dies geschieht in der Regel ohne Wissen des Benutzers.

2-Faktor-Authentisierung = ein Verfahren, das den Zugang zu vertraulichen Daten oder Angeboten im Internet sicherer gestaltet. Es geht immer darum, mit zwei unterschiedlichen Faktoren seine Identität zu bestätigen. Dazu melden Sie sich wie gewohnt mit Benutzernamen und Passwort beim Online-Dienst an.

Quellen: https://www.1pw.de, https://www.verbraucherzentrale.nrw , https://www.it-daily.net

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

Gruß Reinhard Krell

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!!!

Carl-Philip Kress

Carl-Philip Kress

Nachwuchsreferent

Sehr geehrte Clubmitglieder,

die letzten drei Monate waren im Bereich unserer Nachwuchsarbeit von bemerkenswerten Erfolgen gekrönt. Unser Nachwuchsauto präsentierte sich auf der Bremen Classic Show und der Retro Classics Stuttgart, wo es schließlich an den glücklichen Gewinner Anjel übergeben wurde

Im Rahmen der Retro Classics Stuttgart wurden zudem interessante technische Details vorgeführt, darunter der Austausch von Leuchtmitteln und der Ausbau des Kombiinstruments. Diese Demonstrationen habe ich gefilmt und auf unserem YouTube-Kanal „107er Club" hochgeladen. Gerade YouTube bietet uns eine hervorragende Möglichkeit, ein junges Publikum zu erreichen. Während viele Nutzer die Plattform zur Unterhaltung nutzen, suchen andere gezielt nach informativen Erklärvideos. Insbesondere Tutorials erfreuen sich enormer Beliebtheit mitunter hunderttausenden von Aufrufen. Hier sehen wir ein großes Potenzial, unsere Reichweite zu steigern und gezielt junge Oldtimer-Interessenten anzusprechen.

Auch in Zukunft planen wir weitere spannende Projekte im Bereich Nachwuchs. So ist für den Spätsommer ein exklusives U30-Event in Stuttgart in Vorbereitung. Alle unsere Mitglieder unter 30 Jahren erhalten hierzu in Kürze eine gesonderte Einladung per E-Mail.

Ein weiteres Highlight wird unsere erstmalige Teilnahme mit dem Nachwuchsauto an der Tuning World Bodensee sein, wo wir bewusst ein junges Publikum ansprechen möchten. Obwohl die Tuning World eine eher unkonventionelle Oldtimermesse ist, hat die Essen Motor Show bereits gezeigt, dass man dort viele begeisterte junge Menschen trifft, die sich durchaus für Oldtimer begeistern, unseren Club aber vielleicht noch nicht kennen. Daher sehen wir in der Tuning World eine weitere ausgezeichnete Chance, unser Projekt und die Faszination für Oldtimer einem breiteren Publikum näherzubringen. Dort werden wir unter anderem aufregende Mitfahrten im Oldtimer verlosen und einen Rally SLC präsentieren.

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

! NEU !

Jetzt unseren YouTube-Kanal kostenlos abonnieren !

www.youtube.com/@motorform

Subscribe to our YouTube Channel now !

10% CLUBRABATT im Webshop

MOTORFORM - Hochwertige Ersatzteile und Zubehör für Ihren SL und SLC

Tel. 033277 322420 eMail: **info@motorform.com**

Hardtopständer
made in Germany

Originalgetreues Holz
mit perfekter Oberfläche

Hardtopliftsysteme
verschiedene Varianten

Armaturenbrettrestaurierung
Vinyl in korrekter Narbung

Dichtungen
in Original-Qualität

Stossstangen
in Originalqualität

Windschotts
in mehreren Ausführungen

Tachoscheiben
aus geprägtem Blech

Sonnenblenden
in vielen Farben

Ganzgaragen
für drinnen und draußen

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

Bremen Classic Motorshow

31. Januar bis 2. Februar 2025

Bremen hat dieses Jahr wieder einen Besucherrekord gebrochen, es wurden 46.713 Besucher gezählt.

Unser Stand wurde neben vielen neuen Interessenten von mehr als 150 regionalen und überregionalen RT Mitgliedern aufgesucht und es gab wie immer interessante Gespräche.

Sehr im Fokus stand unser 450 SLC 5.0, welcher in einem komplett desolaten Zustand auf der Messe präsentiert wurde. Es war ein Besuchermagnet und stand direkt neben unserem „Nachwuchsprojekt", dem hervorragend polierten signalroten 560 SL, welcher die beiden Zustände von hochpoliert und unrestauriert beeindruckend dargestellt hat.

Ein neues Highlight auf unserem Messestand war dieses Jahr der Auftritt des Trios „Syringa Sisters“ welche mit lustigen Liedern aus den Sechzigerjahren viele neugierige Blicke auf unseren Club-Stand gezogen haben.

Insgesamt haben wir 17 neue Mitglieder für den R/C 107 SL-Club gewinnen können.

Für unser Nachwuchsprojekt konnten wir dieses Jahr leider kein neues junges Publikum gewinnen.

Gleichwohl war jedoch sehr viel Interesse vorhanden, vielleicht braucht es eine Messe mit jüngerem Publikum.

Alles in allem war es eine gelungene Messe, die mit einem hervorragenden Team vertreten war.

Die nächste Bremen Classic Motorshow ist für den 30. Januar bis 1. Februar 2026 festgelegt.

Uli Straten

Technorama Kassel 2025

Anfang April 2025 auf der Technorama Kassel

Nach den beiden vorangegangenen Messen in Bremen und Stuttgart liegt Kassel nicht nur geografisch mitten in Deutschland und ist für einen großen Einzugsbereich eine wichtige Oldtimermesse.

Gleich zu Beginn:
das Wetter hat vom Aufbau bis zum Abbau mit viel Sonne mitgespielt und hat es uns leicht gemacht, unsere Klassiker am Anfang der Saison zu bewegen.

Die Halle 5 in Kassel ist bereits seit Jahren die „Mercedes Halle", von den regionalen Clubs organisiert und damit fällt es uns auch leicht zu planen. Neben uns als Koordinator hatten wir noch den W 124-Club, der wie im letzten Jahr auch wieder unser eigenes Catering auf die Beine gestellt hatte, R 129-Club, MVC, Unimog-Club Gaggenau und das Technikmuseum Kassel mit ihren MB LKW in der Halle und der verbleibende Platz der großen Halle wurde durch großvolumige Ami's genutzt – eine volle Halle war das Ergebnis! Platz ist also ausreichend vorhanden und so haben wir als RT 34 Kassel sie-

ben SL/C ausgestellt und wurden mit einem SL aus dem RT 37 Göttingen ergänzt.

Die Vorbereitungen waren schnell abgeschlossen, wir machen das jetzt seit einigen Jahren zusammen und wissen, wie wir miteinander umgehen müssen.

Unsere beiden 450 SLC waren besondere Hingucker – der von Jörg kam mit tollem Lack, sehr schönen Penta-Felgen sportlich daher und hatte mit den beiden in originalem Velours bezogenen Recaro-Sitzen ein besonderes Highlight an Bord. Dirk hat seinen silbernen japanischen SLC in den vergangenen Monaten auf einen tollen Stand gebracht und er stand in einem ausgezeichneten Zustand für die Besucher bereit, die beide Fahrzeuge bewundert und vor allem mehr Informationen über die Coupés haben wollten. Drei ehemalige US-Fahrzeuge waren mit dabei, und alle drei in unterschiedlichen Varianten. Hilmars silberner früher 450 SL ist in einem tollen Zustand und die Besucher lieben die Weißwandreifen, mein eigener signalroter 560er kam mit dem Hardtop und originalem Skiträger und Skiern aus der Zeit und um 10 cm gekürzten US-Stoßstangen. Der Dritte im Bund zeigt, wie auch ein über 300.000 km 560 SL – von Günter langsam wieder gut aufgepäppelt werden kann. Vor Ort hat er den Fahrersitz aufgepolstert und interessierten Besuchern gezeigt, wie es geht. Neben diesen praktischen Arbeiten hatten wir eine Nebelmaschine mit 3D-gedruckten Adaptern für 6- und 8-Zylinder-Motoren dabei und haben interessierten Besuchern und auch dem Fahrzeugbesitzer gezeigt, an welchen porösen Schläuchen und defekten Verbindungen der Nebel austritt und die daraus resultierende Falschluftquelle gezeigt.

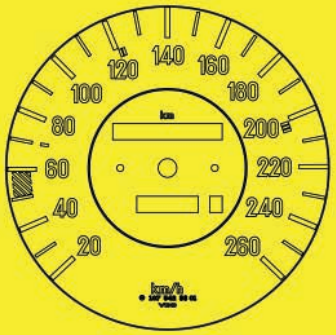
Claus hat seinen aus der Familie kommenden und mittlerweile top restaurierten wunderschönen roten 280 SL mitgebracht, der allein aufgrund seiner schönen Sitzkombination - 005 Pergament – überzeugt! Direkt daneben stand der 2+ weiße 300 SL von Anton, der aus der Sammlung eines Scheichs wieder den Weg zurück in die Heimat gefunden hat – dieser SL hat schon einiges erlebt und Anton und Hans vom RT 37 konnten entsprechende Auskunft geben.

Der 420 SL von Hans-Jürgen war unser eigener Höhepunkt und deshalb war er auch auf Rampen herausgehoben und mit Spiegeln unterlegt. Hans-Jürgen hat diesen SL schon in sehr gutem Zustand mit wenigen Kilometern gekauft und dann noch verbessert. Besonders der gesamte Unterboden sollte mit den Spiegeln visualisiert werden – eisgestrahlt und in Neuzustand gebracht hat er die Besucher vollkommen begeistert – so etwas hatten viele bislang nicht gesehen und die Gespräche vor Ort haben gezeigt, dass mancher Besitzer eines klassischen Fahrzeuges vielleicht auch über das Eisstrahlen nachdenkt.

Aber das war noch nicht alles, was wir zu bieten hatten, denn unser Clubmitglied und Künstlerin Tanja hatte die Möglichkeit bekommen, ausgesuchte Bilder auszustellen und damit einen richtigen Farbtupfer mit ihren Werken in unsere „graue“ Oldtimerszene zu bringen.

Wir haben an beiden Messetagen mit unserem Team den vielen Besuchern/ Clubmitgliedern Rede und Antwort gestanden, praktische Tipps gegeben bzw. Lösungen direkt am Fahrzeug gezeigt. Uns hat es einfach nur Spaß gemacht und spätestens bei unserem gemeinsamen Abschlussabend geht es schon um die Technorama 2026 – wir kommen wieder.

Euer Reinhard Krell



CABRIODOC®

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

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

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

ABS Sensoren
KPR Kraftstoffpumpenrelais
ÜSR Überspannungsschutzrelais
Hubmagnet Mono- Duoventil Heizung

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

Andreas Aigner
Talstr 11a
53577 Neustadt

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

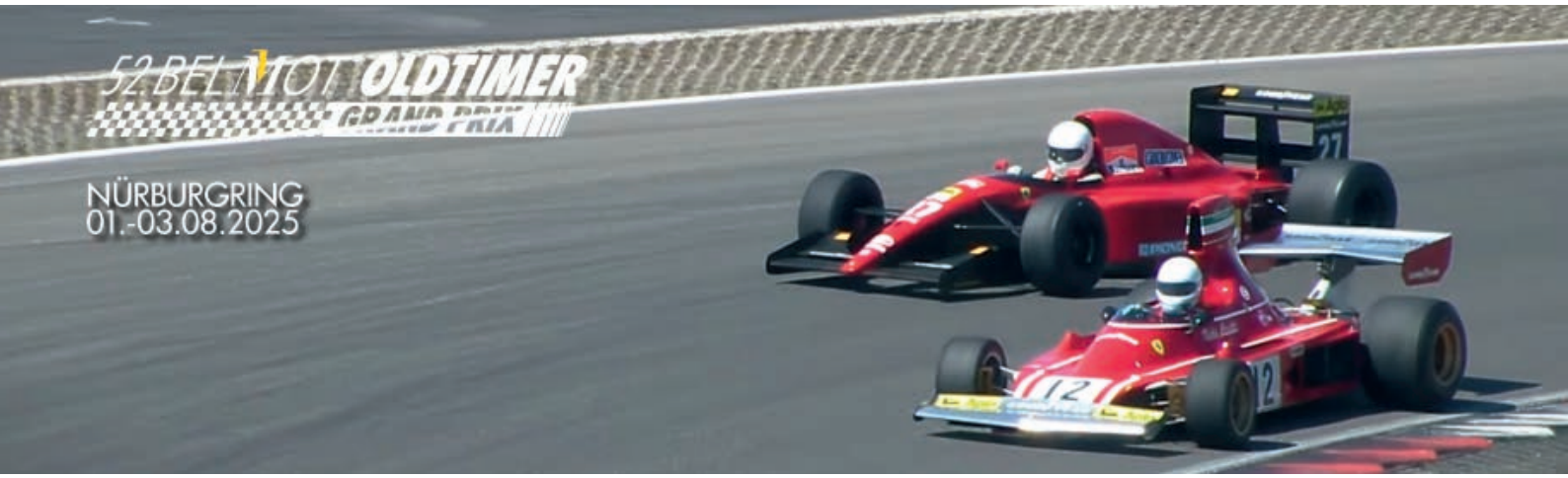
info@sl-schlachthof.de

Wir kaufen Mercedes Altfahrzeuge an

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

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

www.sl-schlachthof.de



52. BELMOT Oldtimer-Grand-Prix

Nürburgring 1. – 3. August 2025

Es ist so weit – der Oldtimer-Grand-Prix 2025 auf dem Nürburgring steht wieder bevor und wir sind wieder mit dem Club-Zelt inkl. Bewirtung (Kaffee, Kuchen und Kaltgetränke) für unsere Clubmitglieder vor Ort.

WO? Natürlich an bekannter Stelle auf dem **Parkplatz B2** - direkte Nähe Eingang Mercedes-Tribüne.

Das Programm des 52. BELMOT Oldtimer-Grand-Prix 2025 wird wieder essenzielle und interessante Rennserien der Geschichte präsentieren und dabei für die meisten Serien neben dem Training auch zwei Rennläufe bieten. Typisch für diese traditionsreiche deutsche Klassik-Rennveranstaltung mit internationaler Beteiligung ist die Vielfalt der Rennserien:

- Die Historic-Grand-Prix-Car Association (HGPCA) aus Großbritannien eröffnet den Reigen der Monoposti, mit den F-1- und F-2-Boliden,
- die Grand Prix´s der 30er bis 60er Jahre in packenden Rennen.
- die FHR mit ihren Sportwagen und G´s bis hin zu den DRM und DTM – Boliden der 90er und 2000er Jahre.
- Nicht zu vergessen sind natürlich die Vorkriegsrenner der Vintage Sports Car Trophy im alten Fahrerlager.
- Als Höhepunkt gilt erwartungsgemäß wieder das Abendrennen am Samstag, der 2-Sitzer Rennsportwagen und GT bis 1965 flankiert von einem großartigen Feuerwerk passend zum Zieleinlauf.
- Viele bekannte Fahrer und Teams präsentieren sich mit ihren Team-Zelten und geben gerne Autogramme für die Fans im Fahrerlager.

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

Ihr bekommt dafür Zugang zu B2, exklusiven Parkraum direkt bei uns und deutlich vergünstigten Eintritt.

Gruß Reinhard
und wir sehen uns vor Ort!

Auto- und Motorradmuseen weltweit

Das komplett andere Automobilmuseum

Die **Galleria Borbonica** (Bourbonen Tunnel) **in Neapel** ist ein faszinierender Auto- und Motorradfriedhof.
Wer meint schon alle Automobilmuseen zu kennen und im südlichen Italien in der Gegend um Neapel unterwegs ist, dem empfehle ich, einen Abstecher in die Galleria Borbonica (Bourbonen Tunnel) in Neapel zu unternehmen.

Hier handelt es sich um eine von mehreren Möglichkeiten, den Untergrund von Neapel zu erkunden.

Die Galleria Borbonica ist eine alte unterirdische Passage, die im 19. Jahrhundert von Bourbonen-König Ferdinand II für militärische Zwecke in Auftrag gegeben wurde.

Die Tunnel waren als Fluchtweg für den Herrscher und die königlichen Bewohner gedacht und sollten den Palazzo Reale mit den Militärquartieren im Stadtteil Chiara verbinden. Als Architekt beauftragte der König Errico Alvino.

Die Gänge, die in den Tuffstein gegraben wurden, befinden sich in ca. 23 Metern Tiefe und wurden im 2. Weltkrieg als Luftschutzbunker genutzt.

Nun kommt der für Oldtimerfreunde interessante Teil. In den 1930er bis 1950er Jahren wurden durch die Neapolitaner alte Kraftfahrzeuge, Motorräder und Vespa-Roller in den Tunneln entsorgt. Im Jahr 2006 wurden die Tuffstein-Gänge sowie einige der Oldtimer, Motorräder sowie Vespa-Roller „restauriert“ und die Galleria Borbonica für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Was für ein Glück für Oldtimerfans.

Die Fahrzeuge und Fahrzeugfragmente haben mit der diffusen Beleuchtung einen ganz eigenen Charme, der so wohl in kaum einem anderen Museum zu finden ist.Auch wenn Fotos nicht immer die tatsächliche Schönheit vermitteln können, hoffe ich, dass Euch die Bilder zumindest einen Teil dieses Eindrucks vermitteln können, denn Bilder sagen manchmal mehr als Worte.

Einer der Eingänge zur Galleria Borbonica befindet sich in der Vica del Grottone 4 in Neapel.

Der Eintrittspreis, incl. Führung, liegt aktuell bei 11 € pro Person. Details und Reservierung sind unter *www.galleriaborbonica.com* zu finden.

Auf alle Fälle einen Abstecher wert, wenn man Neapel besucht.

Ralf Nehring
RT 80 München

Silvretta Classic Rallye 2024

Teilnahme an der Rallye Montafon - Ein Bericht von Peter Lentl, Mitgliedsnummer: 5830

Fahrzeug: Mercedes-Benz 350 SL 4.5 Erstzulassung 01.07.1972

„Original USA-Modell, 8 Zylinder mit 140 kw / 190 PS Leistung; Tacho und Lampeneinsatz auf Deutsch umgerüstet, Vollrestauration, Wertgutachten durch Horst Wolf: Gesamtzustand 1-.

Einmal im Leben mit dem Benzle eine Rallye mitfahren. Der Gedanke kam vor längerer Zeit auf, als ich mit Thomas Lämmle vom Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach über die Mille Miglia sprach und er mir erzählte, was das für ein Erlebnis ist.

Gut, die Mille Miglia kann ich mit dem Fahrzeug nicht fahren (nur Baujahr 1927–1957), und der finanzielle und organisatorische Aufwand hat ein ganz anderes Niveau. Also entschloss ich mich im November 2022 für die Anmeldung zur 25. Silvretta Classic Rallye im Montafon 2023. Leider hatten diesen Gedanken nicht nur ich, sondern weitere hunderte Personen. Ich bekam eine Absage, aber gleichzeitig das Versprechen, für 2024 gute Chancen zu haben, wenn sich nicht allzu viele R 107 anmelden.

Gesagt, getan, ich meldete mich im November 2023 für 2024 an und nach langem Bangen kam Anfang März 2024 die sehnlichst erwartete Zusage, die Anmeldebestätigung und die Bekanntgabe der Startnummer **130**. Wir sind dabei! Mein Bruder Harald, eigentlich ein eingefleischter TriumphFahrer mit den geschicktesten Händen, wenn es um komplizierte und auch einfachere Technik geht. Er hat jahrelang unterschiedlichste „Engländer" in der Selbstständigkeit restauriert und repariert und damit gehandelt. An meinem Benzle hat er sich in über 400 Arbeitsstunden für immer verewigt. Horst Wolf hat das in seinem Gutachten bestätigt … TOPP restauriert. Er ist unwahrscheinlich belesen, nicht nur, wenn es um Oldtimer geht.

Mir ist alles, was Spaß macht, eine große Freude, so war ich von 1980 bis 1995 als Gespann-Testfahrer in der Branche bekannt, habe die Winter-Eiskristallrallye in Norwegen mitgefahren (Kenner wissen, worum es geht) und bin dann mit einer Moto Guzzi zum Schwenker Fahrer mutiert. Manche behaupten, dass ich in den Kurven (trotz Beiwagen) schneller unterwegs war wie die Sportfahrer, naja, lang lang ist`s her.

Gut, also wir sind nun ein Team von insgesamt 176 Teilnehmern an der 26. Rallye im Montafon 2024. Nun begannen die Vorbereitung und die Organisation. Der Verlag Motor Klassik gab eine Auflistung vor, über die Dinge, die zu erledigen und Pflicht waren für die Teilnahme. Das Wichtigste, die auf Abruf vorbestellte Ferienwohnung fest zu buchen, war die kleinste Herausforderung. Ein kurzes Gespräch mit der Versicherung über die Teilnahme an einer öffentlichen Rallye mit dem entsprechenden Versicherungsschutz gestaltete sich alles sehr easy. Nach Erhalt der neuesten Versicherungspolice und der „Grünen Karte" war das auch erledigt. Die nächste Herausforderung waren 2 benötigte Stoppuhren, die nur mechanisch betrieben werden dürfen. Wir starten schließlich in der Sanduhrklasse, d.h. es sind sämtliche elektrische Helferlein (GPS, Handy oder entsprechende Software) verboten. Hier hilft uns Google, und wir fanden relativ schnell 2 passende Zeitmesser, die gekauft wurden. Die Investition in einen Rallye-Tripmaster war mir zu teuer für die 1. Rallye-Teilnahme. Beim ADAC noch die aktuellen Straßenkarten für das Montafon besorgt und gleich die Vignetten für A und CH kaufen, auch erledigt.

Zwischenzeitlich schickte der Veranstalter Motor Klassik einen Link für eine Teilnehmer-App. Hierüber wird ab sofort ALLES kommuniziert, später mehr darüber. Nun erfolgte eine sehr ausgiebige Fahrzeugvorbereitung, bei der alles geprüft wurde. Die hinteren Bremsen wurden komplett überholt, was sich im Nachhinein als sehr positiv in den Bergen herausgestellt hatte. Sämtliche Flüssigkeiten wurden ausgetauscht, schließlich wollten wir auf gar keinen Fall wegen eines Mangels liegen bleiben. Für unterwegs wurde ein kleiner Pannenkoffer mit allen wichtigen Teilen gepackt, die eine kleine Reparatur ermöglichen könnte. Hierbei sei ein Keilriemen als das wichtigste Teil genannt, den richtigen zeitnah im Ausland zu bekommen ist unwahrscheinlich. So, nun standen wir und unser Auto bereit für das kleine Abenteuer im Montafon.

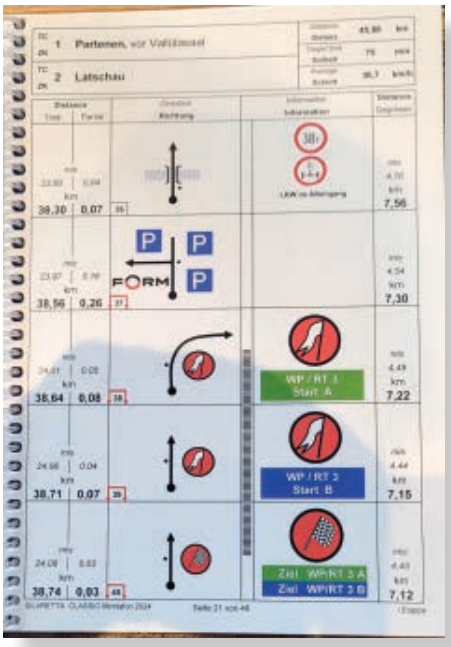
Wie schon oben kurz angedeutet, war ich Peter der Fahrer und mein Bruder Harald der Beifahrer. Wir fuhren am Dienstag, dem 2. Juli, über Land von Deizisau (Lkr. Esslingen) zum Bodensee nach Bregenz. Ab Bregenz konnten wir den Regen hinter uns lassen und fuhren „offen" zu unserer Unterkunft nach Tschagguns. Kurz einchecken, dann ging es gleich zum Vallülasaal (Gemeindehalle) nach Partenen zur Akkreditierung. Es war schon alles dekoriert, überall hingen Fahnen und Hinweise auf die Rallye. Die Organisation vor Ort überraschte uns sehr. Die Unterlagen waren nach der Startnummer sortiert, dadurch gab es kein langes Suchen nach einem falsch verstandenen Namen (Internationale Teilnehmer). Die sehr freundlichen und motivierten Menschen erklärten uns das übergebene Material und Hinweise über den weiteren Ablauf. Phantastisch, ganz dickes Lob an den Veranstalter!

Es waren schon einige Teilnehmer vor Ort und durchliefen die gleichen Stationen wie wir. Nach der Akkreditierung erfolgte die technische Abnahme des Fahrzeugs durch ausgebildete Techniker und Fachpersonal. Hierbei standen die Reifen, Bremsen, Beleuchtung und die Funktion der Hupe, Wischblätter und die aktuelle

Technische Abnahme

TÜV-Abnahme im Fokus. Nach dem Aufbringen der Startnummer erhielt das Fahrzeug durch den Prüfer noch einen speziellen Aufkleber auf die Windschutzscheibe. Nun war es „amtlich", endlich alle Vorbereitungen erledigt und die Spannung stieg.

Wir hielten nun endlich die 3 Roadbooks (ca. 1 cm dicke Spiralheftung) in den Händen und konnten schon mal die Strecken auf der Karte anschauen und einzeichnen, die wir in den nächsten Tagen befuhren. Noch waren die Roadbooks für uns ziemlich fremd, da die Richtungen nach den sogenannten Chinesischen- und internationale Rallyezeichen angegeben waren



Aber wir hatten ja vorgebeugt und uns für einen halbtägigen Rallye-Kurs für Anfänger angemeldet!

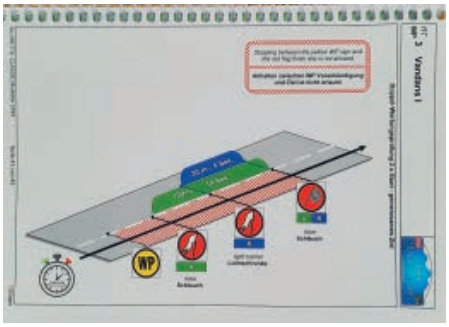
Am nächsten Tag startete der Kurs in Galgenul in der Markthalle der Valisera-Bahn. Schnell lernte man den einen oder anderen Teilnehmer kennen und kam ins Gespräch. Wir waren ca. 40 Teams. Der Kurs war in einen theoretischen und einen praktischen Teil aufgeteilt. Wir erfuhren zunächst die Grundlagen der Rallye durch den Orga-Chef Dirk Johae und Sportleiter Joe Eisensohn.

Rallye Kurs

Praktischer Teil

Die Silvretta Classic ist keine Renn-Veranstaltung, sondern eine Gleichmäßigkeitsprüfung mit unterschiedlichen Wertungsprüfungen. Diese sind: Zeitmessung von A nach B, Kurz- oder Langprüfung, Slalom, Rückwärts-WP (Wertungsprüfung), Roll-WP (ohne Motor), Mehrfach-WP; Rundkurswertung und geheime Wertungsprüfung. Als Beispiel sei genannt, man erhält bei Abweichung der Sollzeit pro 1/100 Sek. 1 Punkt, auslassen einer WP = 1.000 Punkte.

Gestartet wurde in 5 unterschiedlichen Klassen, wir waren in der Klasse 3 also 1966–1981. Pro Klasse gab es für den Sieger 1 Pokal, bei der Gesamtwertung für die Plätze 1 bis 3 je 1 Pokal.



Also, es kam nicht auf die Schnelligkeit an, sondern auf das ganz genaue Ankommen am Etappenziel und das innerhalb plus/minus 1 Minute gerechnet nach der Startzeit. Es mussten unterwegs unterschiedliche Prüfungen gefahren werden. Dabei musste eine Bordkarte von den Kontrolleuren abgestempelt und die Zeiten eingetragen werden. Nur wer alle Stempel am Ende der Tagesetappe vorwies, kam in die Tageswertung. Das Roadbook war nach der Teilnahme zumindest lesbar, aber immer noch sehr „spannend". Überhaupt die Wertungsprüfungen erschlossen sich uns noch nicht in vollem Umfang.

Im praktischen Teil erfuhren wir sprichwörtlich die Unterschiede zwischen von A nach B fahren und innerhalb von 12 Sekunden von Start nach 80 Metern zum Ziel zu fahren. Unglaublich, wie man sich täuschen konnte. Während diesen Wertungsprüfungen durfte man auf gar keinen Fall anhalten und die Zeit runterzählen, sondern man musste auf die Hundertstelsekunde genau die Strecke fahren. Gemessen wurde entweder mit einer Lichtschranke oder man fuhr über eine Schlauchschranke,

Für jede Abweichung gab es Strafpunkte! Auch hier war die Organisation wieder TOPP und für das leibliche Wohl wurde sehr gut gesorgt. Nach einem anstrengenden Tag gingen wir mit gemischten Gefühlen zur Unterkunft zurück und beendeten den Abend bei Pizza und Vino Rosso. Der erste Rallye-Tag begann frühmorgens mit Wolkenbruch und Dauerregen. Wir fuhren am späten Vormittag wieder nach Partenen zum Vallülasaal zur Begrüßung und zum Fahrerbriefing. Das Wetter lockerte auf und vereinzelt waren blaue Flecken am Himmel sichtbar.

Bei dem Fahrerbriefing wurde darauf hingewiesen, dass unbedingt die STVO eingehalten werden musste. Die Rallye ist keine Spazierfahrt, sondern sehr anspruchsvoll und professionell aufgebaut. Es waren ca. 80 Helfer im Einsatz, um die Rallye durchzuführen. Zwei Werkstattwagen begleiteten die Rallye, falls jemand Hilfe benötigte. Überholen langsamer Teilnehmerfahrzeuge ist erlaubt, aber vor der Zeitkontrolle

Startaufstellung

Start

musste der Überholte wieder vorgelassen werden. Die Kommunikation zwischen Fahrer und Beifahrer muss die ganze Zeit funktionieren, der Beifahrer las aus dem Roadbook alle Hinweiszeichen und Verkehrsschilder vor, damit man jederzeit wusste, wo man genau war. Eine Höchstleistung für den Beifahrer und sehr anspruchsvoll für den Fahrer. Bei all den genannten sportlichen Ansprüchen wünschte der Veranstalter allen Teilnehmern einen freundlichen und rücksichtsvollen Umgang miteinander und wies nochmals eindringlich darauf hin, dass der Spaß an erster Stelle stehen sollte.

Nach dem Mittagessen begann die Aufstellung des Starterfelds.

Das Teilnehmerfeld bestand aus neun Jahrzehnten Automobilgeschichte. Darunter 30er-Jahre Fahrzeuge (Vauxhall Spezial 1932) Bentley, Alvis Speed Ford A) starker Auftritt der Mercedes-Benz Baureihen vom 300 SL Flügeltürer und Roadster, Pagoden, 190 SL, Ponton, 220 SE, 280 SE und 5 SL R107 sowie 5 RC 107. Eher seltene Marken wie z.B. NSU Prinz, VW Käfer, VW T1Bus, Intermeccania Indra, Talbot Matra Murena etc., mehrere britische, europäische und auch US-Marken. In Summe 176 Fahrzeuge, davon 39 aus dem Hause Mercedes-Benz und 38 Autos aus Zuffenhausen. Endlich erfolgte der Startschuss um 12.01 Uhr.

Es wurde in Abständen von 30 Sekunden gestartet. Dabei wurde auf der Starterrampe das Team dem angereisten Publikum kurz durch den freundlichen Moderator Andreas Hoffmann-Sinnhuber vorgestellt und dann konnte es endlich LOS gehen. Die erste Etappe belief sich auf nur 115 km, die es aber in sich hatten. Die Strecke führte über Silbertal, Bartholomäberg hinunter nach Schruns und weiter nach Latschau zum Lünersee (einer der größten Seen Voralbergs). Danach folgte die erste Bergprüfung von St. Gallenkirchen nach Gargellen über die Bielerhöhe auf 2037 m Höhe, wieder zurück zum Tagesziel nach Partenen. Was für ein Erlebnis, das Wetter war den ganzen Nachmittag schön, wir konnten offen fahren und den Geruch der Oldtimer aufnehmen und über 170 Fahrzeuge beim Fahren zu sehen und zu hören, das war einmalig schön. Die Strecke war vorbildlich organisiert, an allen Haltepunkten waren gut gelaunte und freundliche Menschen im Einsatz. Die Streckenposten waren sehr hilfsbereit. Der Empfang bei der Zieleinfahrt ist sensationell, das Publikum klatschte und überall war die Begeisterung zu spüren und zu sehen.

Am Abend erfolgte die Einladung zur offiziellen Begrüßung und zum Hüttenabend mit Abendessen. Es war ein Shuttle-Service eingerichtet worden, der uns

Ziel erreicht

bei Hotels oder Ferienwohnungen ab- und wieder zurückbrachte.

Exklusiv für uns Teilnehmer und allen Helfern wurde die Versettle Foto 9 Bergbahn zur Fahrt auf die Almhütte „Nova Stoba“ gebucht. Dort wurden wir kulinarisch und mit allen Getränken nach Wahl verwöhnt. Es war sehr viel Zeit vorhanden auch mit den anderen Teilnehmern ins Gespräch zu kommen. Ein wunderschöner und unterhaltsamer Abend ging viel zu schnell vorbei.

Fazit des ersten Tages: Es war unfassbar anstrengend für uns beide. Harald hatte ständig die Stoppuhren vor Augen, das Roadbook auf dem Schoß, den Kugelschreiber in der Hand. Er hatte von der Gegend sehr wenig wahrgenommen, da er ständig auf seine Aufgaben konzentriert war und mir ständig Anweisungen gab, wie ich zu fahren hatte. Für mich war das Fahren sehr anstrengend, am meisten hatten die 6 Wertungsprüfungen und das pünktliche Erreichen der 2 Durchfahrtskontrollen gestresst und dass bei der Hitze. Alle Stempel inklusiver der Zeitkontrollen auf der Bordkarte abgeholt, Tagesziel erreicht!

Als wir am Abend dann auf der App die Anzahl unserer Strafpunkte erfuhren, haben wir beschlossen, den nächsten Tag ruhiger und entspannter anzugehen. An einen Tagessieg oder Wertungssieg war nicht zu denken, da fehlte uns einfach die Erfahrung und die technische Ausstattung. Manche Teilnehmer sind so verbissen, dass sie sogar nachts die Strecke des nächsten Tages abfuhren, um einen möglichen Vorteil zu erreichen. Andere halten sich nicht unbedingt an das Reglement und setzen das Handy ein, SCHADE! Wenn man erwischt würde, wurde man disqualifiziert. Wir hatten bei unserer besten Wertung um 0,4 Sekunden das Ziel verfehlt und bekamen dafür Strafpunkte. Wir landeten trotzdem nur auf dem 88. Platz. Nun sollte der Spaß im Vordergrund stehen und den sportlichen Ehrgeiz stellten wir hinten an. Wir hatten aber schon den Anspruch, unsere Startnummer zu verteidigen, und wir wollten auf gar keinen Fall die Letzten werden.

2. Tag Freitag, 5. Juli 2024

Die Ersten starteten um 8:01 Uhr. Wir hatten Glück, unsere Startzeit war erst um 9:13 Uhr. Als wir zur Startaufstellung fuhren, begegneten uns schon die ersten Fahrzeuge im Rallyemodus. Startaufstellung war wieder in Partenen, diesmal deutlich länger und anstrengender.

Die Sonne schien und es war doch wieder eine gewisse Anspannung zu spüren. Ich ging zuerst noch in einen Supermarkt und kaufte 2 große Tüten verpackte Gummibärchen und etliche 6er-Packs Wasser. Wir hatten am gestrigen Tag auch schon unsere eigene Ration Süßes an die Streckenposten verteilt und haben damit viel Freude bereitet. Also waren wir nun für den Tag bestens gerüstet. Die Strecke führte über 290 km nach St. Anton im Montafon in Richtung Arlberg. Natürlich nicht auf den Hauptstraßen, sondern wie bei einer Rallye üblich über kleinste Nebenstraßen und teilweise über abgesperrte Feldwege. Unfassbar, was für ein Erlebnis. Weiter ging es über den Flexenpass, dann weiter nach Lech am Arlberg, nach Häselgehr, über das 1894 m hohe Hahntenjoch wieder hinunter in das Ötztal zur Mittagspause in der dort spektakulären AREA 47. Dies ist ein Wasserpark für mutige und nicht wasserscheue, meistens sehr junge Menschen. Was hatten die für einen Spaß, Klasse.

Nach dem Mittagessen ging es weiter über Fließerau in die Innenstadt von Landeck -mit einer Durchfahrtskontrolle- bis zum See im Paznautal. Von dort aus weiter über Wirl zum Kops-Speichersee und wieder zur Silvretta-Hochalpenstraße. Was für ein Erlebnis, überall standen an der Bergauffahrt Zuschauer und Fotografen und haben die Teilnehmer bejubelt. Wir hatten den allergrößten Spaß, als wir bergaufwärts einen Porsche 964 (der konnte nicht fahren?) gejagt hatten und erfolgreich überholen konnten, was für eine Freude und Beifall der Zuschauer. So wie an diesem Tag fuhr ich mein Benzle noch nie, es roch nach Gummi und Benzin, das Profil der Hinterräder markierte so manche Strecke. Oben an der Bielerhöhe angekommen hatten wir noch ein paar Erinnerungsfotos gemacht und sind

Start 2. Tag

Bielerhöhe

dann wieder hinunter bis zum Tagesziel nach Gaschurn gefahren. Was für ein Empfang Foto 14, Hunderte Zuschauer empfingen uns mit großem Beifall. Der Moderator hat uns als die Lentl-Buam betitelt, die mit sehr viel Spaß die Rallye fahren. Es hat sich wohl herumgesprochen, dass wir bei jeder Kontrolle oder bei den Wertungsprüfungen fleißig unsere Gummibärchen verteilt hatten …

Den Abend hatten wir auf dam extra für uns organisierten Därflifest" ausklingen lassen. Dieses wurde von den ortsansässigen Vereinen organisiert und von dem Streckenpersonal unterstützt, KLASSE.

Fazit: 7 Wertungsprüfungen, 1 Durchfahrtskontrolle, eine versteckte Durchfahrtskontrolle und 5 Zeitkontrolle rechtzeitig geschafft, Ziel erreicht. Merkliche Abnahme der Gummibärchen. Wie jede Nacht verbrachte Harald noch viel Zeit mit der Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeiten bei den anstehenden Wertungsprüfungen für die nächste Etappe. Ich schaute mir den Streckenverlauf an.

Därflifest

Zieleinfahrt

3. Tag Samstag, 6. Juli 2024

Unsere Startzeit war erst um10:13 Uhr, wieder Aufstellung in Partenen zur dritten Etappe über 170 km.

Die Fahrt führte zunächst nach Tschagguns ins Nordic Center zur 1. Wertungsprüfung des Tages. Nach total versemmelter Prüfung ging es weiter nach Nenzing zur 1. Zeitkontrolle. Nach Schruns ging es Richtung Bludenz und dann wieder über Barthlolmäberg nach St. Anton Richtung Großes Walsertal über das Faschinajoch und das Furkajoch zur Mittagspause zur Alpe Furx.

Die Anfahrt dorthin war höchst anstrengend. Wir fuhren auf kleinsten Nebenstrecken, die von Fahrradfahrern nur so wimmelte. Bergauf schwierig zu überholen, da der Sicherheitsabstand nicht eingehalten werden konnte und bergab wurden wir von ihnen überholt, unglaublich gefährlich. Die Aussicht von der Alpe Furx war einmalig, eine empfehlenswerte kulinarische Höhenlage inklusiv. Man kann von dort in 4 Länder schauen. Das Restaurant Peterhof ist eine exklusive Location, es überraschte uns mit einem Gourmetbüffet allererster Güte.

Feldkirch

Petershof

Weiter unterwegs hatten wir wieder spannende Wertungsprüfungen mit mehr oder weniger Erfolg gemeistert, aber mit sehr hohem Spaßfaktor. Über Rankweil kamen wir nach Feldkirch, reichlich verspätet, da wir uns im Wald verfuhren, eine Umleitung (Fahrbahn wegen Unfall gesperrt) nehmen mussten und wegen der Radfahrer unsere Durchschnittsgeschwindigkeit nicht erzielen konnten. Zurück ins Montafon über die Autobahn bis nach Schruns, nochmals Bartholomäberg dieses Mal von der anderen Seite hoch und dann zurück nach Schruns zum Etappenziel auf dem abgesperrten Kirchplatz. Wir trauten unseren Augen nicht, mehrere tausend Zuschauer empfingen mit viel Beifall die Teilnehmer.

Ziel Schruns

Schruns

So einen herzlichen Empfang der Bevölkerung und der Besucher und Jubelschreie der Teilnehmer, Gänsehaut pur!

Vom Bürgermeister gab es ein Gastgeschenk aus dem Montafon und von der Organisation ein kleines Email-le-Schild zur Erinnerung an die 26. Silvretta Classic.

Zuerst tranken wir ein wohlverdientes Bier an den organisierten Ständen. Das hatte so den Charakter eines Dorffestes, alle waren glücklich und gut gelaunt. Fazit des Tages: Wir hatten es geschafft, bis auf eine Zeitkontrolle allen wir alle Prüfungen bestanden, und der Spaßfaktor war heute an diesem besonderen Tag wieder sehr hoch. Am Abend wurden wir wieder mit dem Shuttleservice abgeholt und zum Festabend mit anschließender Siegerehrung eingeladen. Per Za-mang-Seilbahn in Schruns hoch zum Kapellenrestaurant am Hochjoch.

Oben angekommen, wurden wir mit dem Klang von Alpenhörnern begrüßt. Kanapees und Getränke am offenen Feuer rundeten den herzlichen Empfang ab. Anschließend gab es im Restaurant ein 4-gängiges Abendessen mit aller Drum und Dran, es war wieder super organisiert und wir hatten wieder MEGA-Spaß!

Bei der Siegerehrung wurden für 26 Wertungsprüfungen jeweils der Tagessieger und der Gesamtsieger bewertet und die Gewinner mit Pokalen aus heimischen Hölzern und Siegergeschenken der Sponsoren (1 Woche Skifahren im Montafon, hochwertige Armbanduhren von Union Glashütte etc.) geehrt. Leider viel zu schnell ging ein schöner Abend zu Ende.

Die Rückreise am nächsten Tag hatten wir auf die Autobahn verlegt, es regnete in Strömen.

Resümee:

Tolle Rallye mit viel Lob an alle „guten Geister“, die im Hintergrund für eine super organisierte und durchgeführte Veranstaltung gesorgt hatten. Das Benzle hat die gesamte Rallye (570 km) ohne Störungen-Pannen-Ausfälle Mercedes-Benz eben durchgehalten. Der Spritverbrauch war zum Teil exorbitant (30 Liter/100 km) hoch, dafür aber der Spaßfaktor mit dem Auto gigantisch. Meinem Bruder Harald gehört aber das größte Lob für seine Geduld mit meinem Fahrstil und mir, für seine nächtliche Vorbereitung und das exakte Berechnen der WP`s. Wir hatten eine unfassbar schöne gemeinsame Zeit. Und das Ziel wurde erreicht, wir sind nicht letzter geworden und haben sehr schöne Erlebnisse gehabt und tolle Oldtimerfahrer kennengelernt.

Für mich war das ein Höhepunkt in meinem Leben, die Erinnerung kann mir keiner mehr nehmen.

UND: Nach der Rallye ist vor der Rallye – hoher Suchtfaktor –

Harald und Peter Lentl (die Lentl-Buam)

EUROTOP
Cabrioverdecke seit 1985

- Cabrioverdecke
- Innenhimmel
- Persenninge
- Autoteppiche
- Zubehör

Cabrioverdecke

originale Qualität | perfekte Passform | Montage durch Sattlermeister

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

EUROTOP GmbH & Co. KG
(vormals HÄRTEL Cabrioverdecke)

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/cabrioverdeck

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

Mein Weg zum R 107

– und leider auch wieder weg vom R 107

Erhebliche Stellplatzprobleme für 3 Autos in unserer neuen/alten Heimat in Süddeutschland mussten für eine Entscheidung sorgen, welchen SL man verkauft. Gesiegt hat die Bequemlichkeit und so wurde der R 129 behalten und der R 107 verkauft.

Wie ich zum R 107 gekommen bin, kann man in der 107 Klassik 1/2013 auf Seite 34 und 35 nachlesen.

Und jetzt kommt es:

Mein Kapitänskollege Rolf G., der mich mit dem Oldtimervirus infiziert hatte, sagte mir auf einem Kapitänstreffen Ende 2024 in Papenburg (Meyer Werft) spontan zu, den Wagen zu kaufen – ausgiebig gefahren hatte er ihn schon auf einem Trip nach Sylt (107 Klassik 3/2023, Seite 54 und 55).

Rolf fuhr schon sehr lange einen wunderschönen weißen 190 SL – leider ist der beim großen Ahr- und Moselhochwasser damals in Trier in einer Garage komplett abgesoffen und war nur noch Schrottwert.

Ein Ponton Coupé als Ersatzerwerb bot nicht das richtige Roadster-Feeling – dazu forderte das weibliche Geschlecht endlich Automatik und Servolenkung, um selbst fahren zu können – damit konnte mein R 107 punkten – und so wurde man sich auch über den Preis schnell handelseinig.

Am 1. März 2025, genau zum 40. Geburtstag des Autos (EZ 1.3.1985) war dann die Überführungsfahrt nach Bad Laer – mit Hardtop – welches zum 2. Mal in meiner „Amtszeit" montiert war. Bei der Gelegenheit habe ich dann auch gleich Bilder von den 3 Aggregatzuständen unseres SL geschossen.

Nun weiß ich meinen „Brownie“ in guten Händen, der mir 14 Jahre treue Dienste geleistet hat, mit dem wir viele schöne Touren mit dem RT 40 unternommen haben und der auch 3 meiner 4 Söhne und deren Bräuten als Hochzeitskutsche gedient hat.

Ich wünsche Rolf allzeit Gute Fahrt und immer eine glückliche Heimkehr!

Andreas Fremerey
RT 40 Düsseldorf

Seit über 40 Jahren Ihr Partner für 107 SL / SLC

Verdecke in Originalqualität
aus original Sonnenland Stoff

Teppichsätze
in bester Qualität und perfekt passendem CNC-Zuschnitt

Lederinnenausstattungen
mit original Perforation, montagefertig

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

KHM
www.cabrio.de

Telefon
0711 / 35 79 000

Email
khm@cabrio.de

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

Mein SLC Erlebnis Teil 1

Als Baujahr 1986 bin ich groß geworden mit W 126 und E30, später dann W 124 und E39. Leider immer mit dem kleinsten Motor – mein Vater war der „Oberschwabe“ schlechthin.

Bei meinem Großvater sah das ein wenig besser aus. Der ist immerhin W 123 230 E und bis zu seinem Tod im Jahr 1991 W 124 260 E gefahren. Besagter W 123 wurde später dann auch mein erstes Auto. Diesen habe ich direkt in Beschlag genommen und bin bis zum Nordkap gefahren. Der Beginn einer großen Liebe für ältere bzw. alte Autos, speziell aus dem Hause Mercedes-Benz.

Ich hatte den 107er nicht direkt auf dem Schirm, eigentlich eher das W 126 Coupe, weil ich als Kind bei einem Geschäftstermin meines Vaters teilgenommen hatte und besagter Gesprächspartner einen 500 SEC hatte – in champagnermetallic. Als ich die Gurtbringer gesehen hatte, war alles vorbei … Na ja, aber Gurtbringer hin oder her, das schönere Auto ist und bleibt für mich der 107er und eines Tages wurde mir doch tatsächlich dieser 500 SLC im Renntrimm angezeigt. Klasse Driftfotos im Schnee machten Spaß auf mehr und nach etwas Recherche fand ich heraus, dass es sich bei dem Verkäufer um den bekannten Moderator Patrick Simon handeln musste, dem Corona einen Strich durch die Rechnung gemacht hatte, zumindest bei seinem Drifttraining in Lappland auf Mercedes SLC und Porsche 964. Das Projekt ist nun für ihn erledigt, der SLC aber wohl auch. Ein umgebauter 350er, dessen Technik eigentlich jetzt in eine neue Karosse verpflanzt werden soll, d. h. der Käufer erwirbt SLC, Karosse zwei inklusive Käfig und Verbreiterungen und ca. 500 KG an Teile – Standort der Nähe von Wiesbaden. Während ich noch die Hoffnung hatte, dass man den SLC retten könnte, sind mein sehr guter Freund Marvin und ich eines Abends Richtung Wiesbaden gefahren und haben uns den Wagen angeschaut.

Was hat uns erwartet?

Stehendes Wasser im Fußbereich und mehr Rost, als ich mir je hätte erträumen lassen. Niemals ist dieser Wagen zu retten, aber gut aussehen tut er natürlich. Hatte ich eigentlich erwähnt, dass ich Motorsportaffin bin? Ach ja, manchmal auch leicht zu begeistern … Motor an und die 8 Zylinder lassen mein Herz höherschlagen.

Probefahrt zu zweit im Gewerbegebiet und ich frage mich, was an diesem Auto eigentlich überhaupt funktioniert. Kein Tacho, Blinker hält nicht und die Heizung bollert auf höchster Stufe, wobei das erst einmal Nebensache war. Ich erinnere mich an die Differentialsperre und greife beherzt zur Fly-Off-Handbremse. Sorry, aber eine Runde querfahren musste dann natürlich schon sein. Drei beherzte Donuts später sehe ich überall Rauch und was macht der SLC? Geht einfach aus. Das gibt es doch nicht!

Das war natürlich schlecht und mir selbst leicht unangenehm. Wir schieben ihn 200 m weiter und ich rufe Patrick an, der schleppt uns dann ab. Verdacht: Lima lädt nicht. Nur eines von gefühlt 100 Sachen, die im

Argen sind. Wir lassen uns abschleppen und begutachten die zweite Karosse mit eingeschweißtem Rennkäfig, zugeschweißtem Schiebedach und entfernter Kofferraummulde (besser für Schneedrifts in Lappland). Das Ding sieht gut aus. Historie? Fehl am Platz. Na ja, ich suche ja nicht einen Wagen für den Concours D'Elegance und immerhin gibt's drei Sätze Reifen mit dazu und Teile im Überfluss. Ob das alles auch wirklich „plug and play" ist? Mir kommen Zweifel auf. Da kommt bestimmt einiges auf uns zu. Wobei das „uns" eher meinen Freund Marvin betrifft, er hat in seinem Haus zwei Hebebühnen und noch wichtiger, keine zwei linken Hände. Ich frage ihn, ob er denkt, dass das Projekt umsetzbar ist, und wir beide sind der Meinung, ja. Jetzt muss ich nur noch meiner geliebten Gattin Auto Nummer 6 und 7 (Karosse) klarmachen. Hier bediene ich mich eines Tricks: Freunde einladen, Blumen kaufen und Kuchen backen und spätestens beim Kuchen wusste sie allerdings, dass hier etwas nicht stimmt … Aber das ist eine andere Geschichte. Fakt ist, dass der Wagen nicht einmal die Rückfahrt richtig geschafft hat – Nockenwelle eingelaufen. Es klackerte so dermaßen laut, dass ich keinen Meter zu viel fahren wollte. Wir haben dann auch gleich die Gleitschienen getauscht und uns allgemein an die Arbeit gemacht – das heißt Marvin. Ich habe primär Kontakt zum 107er-Club aufgenommen, bei dem ich mit offenen Armen empfangen wurde und habe fleißig Teile bestellt. Wir wollen so viel selbst machen, wie es nur geht, mit den Mitteln, die uns zur Verfügung stehen. Autos sind zum Fahren da und sollen Spaß machen – das wollen wir auch so handhaben. Selbst die Lackierung in astralsilbermetallic haben wir selbst gemacht und dafür eine Lackierkabine in einer alten Scheune gebastelt. Nur bei der Einstellung des Motors mussten wir den Wagen weggeben und wenn er wieder da ist, wird das neue Fahrwerk eingebaut, welches über Patrick Simon ordern konnte und aktuell wird es bei KW für uns gebaut.

Danach geht es an die Innenausstattung, gewohnt spartanisch, Scheiben rein, Dichtungen, Zierleisten und vieles mehr. Wenn wir dann innerhalb unserer 12 Monate sind, ist alles gut. Angemeldet habe ich ihn schon mal, und die Vorfreude ist einfach zu groß. Fortsetzung folgt im 2. Teil

Philipp von Olnhausen

29 September 2024

Ehemaliger Mercedes-Benz Chefdesigner Bruno Sacco verstorben

- Der aus Italien stammende Designer prägt für Jahrzehnte die Formensprache der Marke
- Ein Berufsleben lang: Von 1958 bis 1999 arbeitet der Stilist für Mercedes-Benz
- Auf die Limousinen und Coupés der Baureihe 126 war Bruno Sacco besonders stolz

Bruno Sacco, einer der bekanntesten Designer der Automobilgeschichte, ist am 19. September 2024 im Alter von 90 Jahren in Sindelfingen verstorben. Der gebürtige Italiener mit deutscher Staatsbürgerschaft ist von 1975 bis zum Beginn des Ruhestands im Jahr 1999 Chefdesigner von Mercedes-Benz.

Aufnahme mit einem Modell des S- Klasse Coupés der Baureihe 126

„Bruno Sacco hat das Unternehmen mit seinen ikonischen Designs und seiner Leidenschaft für Ästhetik nachhaltig geprägt", sagt Gorden Wagener, Chief Design Officer der Mercedes-Benz Group AG. „Mit Bruno Sacco verlieren wir eine herausragende Persönlichkeit und einen beeindruckenden Ästheten. Unser tiefes Mitgefühl gilt seiner Familie und seinen Freunden."

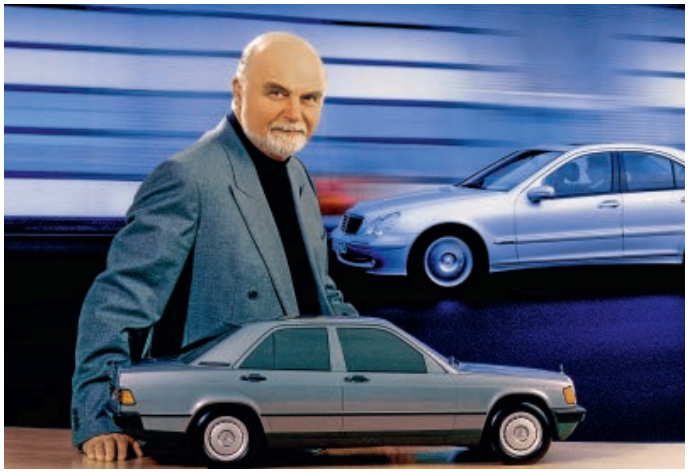
„Mercedes-Benz wird diesen außerordentlichen Stilisten und dennoch bescheiden auftretenden Menschen stets in ehrender Erinnerung behalten", sagt Marcus Breitschwerdt, CEO der Mercedes- Benz Heritage GmbH. „Bruno Sacco hat die Form zahlreicher Ikonen von Mercedes-Benz gestaltet. Viele von ihnen begegnen uns auch heute im alltäglichen Straßenverkehr – oder sie faszinieren als Klassiker der Marke."

Die E-Klasse der Baureihe 124 mit allen vier Karosserievarianten, die S-Klasse der Baureihe 126 inklusive des Coupés, der Mercedes-Benz 190 (W 201) und der SL der Baureihe R 129: Das sind einige Fahrzeuge, die unter Bruno Sacco als Leiter des Designbereichs entstehen. Zugleich dokumentieren sie und viele weitere Personenwagen und Nutzfahrzeuge das Leitmotiv, dem er stets folgt: „Ein Mercedes-Benz muss immer aussehen wie ein Mercedes-Benz." Damit prägt der weit über die Marke hinaus geachtete Designer die Formensprache mehrerer Modellgenerationen. Sacco tritt 1958 in die damalige Daimler-Benz AG ein und arbeitet sein ganzes Berufsleben lang für das Unternehmen.

Bruno Sacco in seinem persönlichen Mercedes-Benz 560 SEC (C 126) aus dem Jahr 2019

Bruno Sacco wird am 12. November 1933 in Udine geboren als Sohn des Kommandeurs eines Gebirgsjägerbataillons. 1951 schließt er im Alter von 17 Jahren in seinem Heimatort das Studium als jüngster Geometer Italiens ab. Im gleichen Jahr besucht er den Automobilsalon in Turin: In diesem Zen-

Foto mit einem Modell der Mercedes-Benz Kompaktklasse der Baureihe 201, im Hintergrund ist die C-Klasse Limousine der Baureihe 203 zu sehen



Auszeichnung mit dem Preis „Best Designer" der Zeitschrift „Car", überreicht vom dreifachen Formel-1-Weltmeister Jackie Stewart im Jahr 1996.

trum moderner Designideen präsentieren Italiens große Automobildesigner neue Modelle, Studien und Entwürfe. Fasziniert von der Welt der Automobilformen besucht Sacco ab 1952 die Polytechnische Hochschule in Turin. 1955 schließt er sich der in Turin ansässigen Carrozzeria Ghia SpA an und sammelt Erfahrungen bei der Modellherstellung. Bei Ghia entstehen aufregende Studien, die futuristischen Flugzeugen ähneln, aber auch elegante Alltagsautomobile.

Ende 1957 lernt Sacco in Turin Karl Wilfert kennen. Der Leiter des Mercedes-Benz Karosserieversuchs im Werk Sindelfingen baut seit Mitte der 1950er-Jahre die neue Abteilung Stilistik auf, die Friedrich Geiger leitet. Als erster reiner Automobildesigner wird Paul Bracq von Wilfert eingestellt. Nach einer Einladung an Bruno Sacco in das Werk Sindelfingen folgt 1958 dessen Anstellung als zweiter Stilist. Sacco arbeitet im Bereich Karosserievorentwicklung und später als Leiter der Abteilung Karosseriekonstruktion und Maßkonzeption. In dieser Zeit entstehen herausragende Modelle wie der Mercedes-Benz 600 (W 100, 1963 bis 1981) und der 230 SL „Pagode" (W 113, Produktionszeit der Baureihe 1963 bis 1971). Dazu übernimmt er die Design-Projektleitung für Sicherheitsausstellungen und prägt die Wankelmotor-Experimentalfahrzeuge C 111 (1969) sowie C 111-II (1970). Unter seiner Mitwirkung entstehen weit verbreitete Fahrzeuge wie die Mittelklasse-Baureihe 123 (1976 bis 1986).

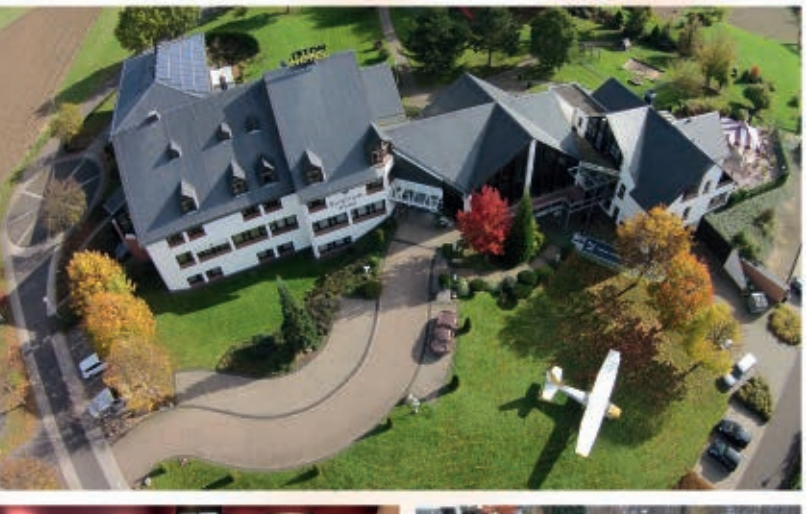
Mit der Ernennung zum Oberingenieur übernimmt Sacco 1975 die Nachfolge von Friedrich Geiger als Leiter der Hauptabteilung Stilistik. Das erste von ihm verantwortete Fahrzeug ist das T-Modell der Baureihe 123, das 1977

Foto vor Designentwürfen für ein Mercedes-Benz Coupé.

als erste Kombilimousine der Marke vorgestellt wird. In dieser Zeit prägt er die Form der eleganten S-Klasse der Baureihe 126 (1979 bis 1992) und des zugehörigen Coupés (1981 bis 1991). Auf diese Typen ist er besonders stolz:

im Rhein-Mosel-Dreieck zwischen Loreley und Cochem gelegen

BurgStadt Hotel®
Qualität & Ambiente



Ihr First-Class Hotel im Hunsrück

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

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

Ihr Klassiker in besten Händen.

- Begutachtung
- Wartung & Reparatur
- Teile & Reifen
- Lackaufbereitung
- Pflege & Reparatur
- Trockeneisreinigung
- Konservierung
- Collection & Zubehör
- Tradition leben
- Auslieferung

Mercedes-Benz ClassicPartner
Wo Klassiker zu Hause sind.

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

Mercedes-Benz Classic, Presse-Information

Mercedes-Benz SL Roadster der Baureihe 129.

„Die Baureihe 126 in allen Gestaltungsformen ist das Beste, was ich für Mercedes-Benz gemacht habe“, sagt Sacco Jahrzehnte später im Rückblick. Kein Wunder, dass während seines Ruhestands ein eleganter, dunkelblauer 560 SEC in seiner Doppelgarage steht.

Als kluger und disziplinierter Verfechter seiner Arbeit versteht er es, dem Design in der Hierarchie von Mercedes-Benz die angemessene Bedeutung zu verleihen. So wird die Hauptabteilung Stilistik 1978 zum Fachbereich aufgewertet, mit Bruno Sacco an der Spitze.

Sacco bezeichnet sich selbst als Ästhet, er legt Wert auf Ausdruckssubstanz und Symbolstärke. Einer seiner Ansprüche: Bei einem Mercedes-Benz Automobil soll von einer Modellgeneration zur nächsten die Modellreihen-Identität erhalten bleiben, um eine Generation nach der Vorstellung der nachfolgenden nicht alt wirken zu lassen. Zudem soll jeder Mercedes-Benz überall auf der Erde als Vertreter dieser Marke zu erkennen sein. Ein markantes, von Sacco 1979 eingeführtes Detail sind die Seitenschutzleisten im Design der Frontstoßfänger der S-Klasse der Baureihe 126. Dieses Gestaltungselement findet sich in den folgenden Jahren auch in der innovativen Kompaktklasse (W 201, 1982 bis 1993), der Baureihe 124 (1984 bis 1997), der S-Klasse der Baureihe 140 (1991 bis 1998) und dem SL der Baureihe R 129 (1989 bis 2001).

Unterscheidungsmerkmale einzelner Modelle sind trotz der Familienidentität gewollt. So legt Sacco Wert darauf, dass der SLK (R 170, 1996 bis 2004) sich deutlich vom größeren SL (R 129) absetzt, um eine interne Konkurrenz zu vermeiden. Diesen SL schätzt Sacco auch 30 Jahre später nach wie vor:

„Mir gefällt der R 129 immer noch“, sagt er im Rückblick. 1993 wird Sacco Mitglied des Direktorenkreises des Unternehmens. In dieser Eigenschaft fällt auch die Gestaltung der Nutzfahrzeuge von Mercedes-Benz in seinen Verantwortungsbereich.

Mit Sacco als Designchef betont Mercedes-Benz zunehmend Ästhetik wie aerodynamische Effizienz. Proportionen und die Linienführung sind klar, Funktionalität ist betont. Saccos Philosophie einer zeitlosen Eleganz spricht auch ein jüngeres Publikum an. Das trifft zunächst auf den Typ 190 (W 201) zu, welcher der Marke neue Käuferschichten erschließt. Besonders deutlich wird Saccos Handschrift während der Modelloffensive Mitte der 1990er-Jahre, als A-Klasse (Baureihe 168, 1997 bis 2005), M- Klasse (Baureihe 163, 1997 bis 2004), SLK (R 170), CLK (Baureihe 208, 1997 bis 2003) und V-Klasse (W 638, 1996 bis 2003) die Modellvielfalt des Automobilherstellers deutlich erweitern. Die letzten von Bruno Sacco vor seinem Ruhestand verantworteten Modelle sind die S-Klasse der Baureihe 220 (1998 bis 2005) und das CL-Klasse Oberklassecoupé der Baureihe C 215 (1999 bis 2006).

Sacco liegt die formale Verantwortung der Marke am Herzen, dabei geht es nicht nur um die Fahrzeuge. Er initiiert das neue Design-Center in Sindelfingen, das der italienische Stararchitekt und Industriedesigner Renzo Piano in Zusammenarbeit mit dem Gaggenauer Architekturbüro C. Kohlbecker entwirft.

Seine Fähigkeit, Ästhetik und Technik harmonisch zu verbinden, machen Bruno Sacco zu einem der einflussreichsten Designer der Automobilgeschichte. Am 31. März 1999 geht er in den Ruhestand, versehen mit zahlreichen Auszeichnungen. Die Nachfolge als Chefdesigner von Mercedes-Benz tritt Peter Pfeiffer an. Bruno Sacco erhält 2002 die Ehrendoktorwürde der Universität Udine, 2006 wird er in die „Automotive Hall of Fame“ in Dearborn, Michigan, und 2007 in die „European Automotive Hall of Fame" in Genf aufgenommen. Bruno Sacco sagt nach zwei Jahrzehnten im Ruhestand: „Mercedes ist mein Leben gewesen, und ich stehe hundertprozentig für diese Zeit.“

25. November 2024 / 1. Februar 2025

Mercedes-Benz W 196 R Stromlinienrennwagen von 1954:

Einer der bedeutendsten Rennwagen der Welt wird in Stuttgart von RM Sotheby's gemeinsam mit der Mercedes-Benz Heritage GmbH versteigert werden.

Dieser in Partnerschaft mit der Mercedes-Benz Heritage GmbH angebotene Mercedes-Benz W 196 R Stromlinienrennwagen von 1954 zeichnet sich auf einzigartige Weise aus, denn er wurde einst von zwei der besten Fahrer des Motorsports gesteuert: Juan Manuel Fangio und Sir Stirling Moss. Das Mercedes-Benz-Werk schenkte 1965 diesen ikonischen W 196 R dem Indianapolis Motor Speedway Museum. Jetzt wird er am 1. Februar 2025 bei einer exklusiven Veranstaltung von RM Sotheby's in Stuttgart in Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz Classic versteigert.

- Der erste W 196 R mit Stromlinienkarosserie, der jemals für Privatkunden angeboten wird
- Das Fahrzeug gehört zu einer herausragenden Kollektion des Indianapolis Motor Speedway Museums, die durch RM Sotheby's verkauft wird, um die Sammlung und Restaurierungsarbeiten des Museums zu finanzieren
- Chassis Nr. 00009/54 ist eins von vier bekannten komplett erhaltenen Exemplaren mit der exquisiten, werkseitig angefertigten Stromlinienkarosserie mit geschlossenen Kotflügeln
- Der spätere fünffache Formel-1-Weltmeister Juan Manuel Fangio gewinnt mit diesem Fahrzeug 1955 den formelfreien Großen Preis von Buenos Aires
- Sir Stirling Moss fährt mit dem heute existierenden Stromlinien-Rennwagen 1955 im Großen Preis von Italien in Monza die schnellste Runde
- Von Mercedes-Benz im Jahr 1965 dem Indianapolis Motor Speedway Museum (IMS) geschenkt
- Jetzt ein einmaliges Angebot nach Jahren sorgfältiger Wartung und Pflege

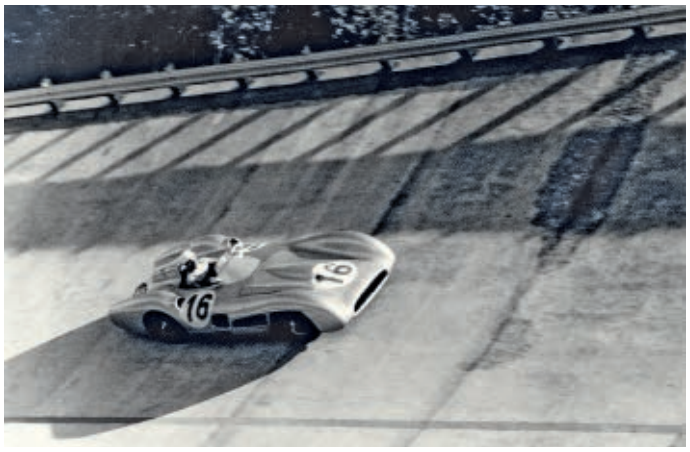
Indianapolis, IN, 25. November 2024: Einer der historisch bedeutendsten Rennwagen der Welt, der Mercedes-Benz W 196 R Formel-1-Stromlinienrennwagen von 1954 mit der Fahrgestellnummer 00009/54, wird am **1. Februar 2025** in einer exklusiven Einzelauktion im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart angeboten. Der Wagen ist Teil einer herausragenden Kollektion aus elf Fahrzeugen des Indianapolis Motor Speedway Museums, die RM Sotheby´s im Rahmen einer dreiteiligen Auktionsserie anbieten wird, um die Sammlungs- und Restaurierungsbemühungen des Museums zu unterstützen. Er wird in enger Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz Classic angeboten. Experten des Mercedes-Benz Classic Centers in Fellbach und des unternehmenseigenen Archivs erstellen ein Herstellergutachten zur Originalität und Authentizität des Fahrzeugs.

Nur wenige historische Rennwagen sind so bekannt wie die berühmten Mercedes-Benz „Silberpfeile". Sie dominierten in der unmittelbaren Vor- und Nachkriegszeit den Grand-Prix- Rennsport und wurden für ihre fortschrittliche Technik und sensationellen Geschwindigkeiten bewundert. Der W 196 R wurde entwickelt, um dem ab 1954 geltenden Reglement für Fahrzeuge mit bis zu 2,5 Litern Hubraum zu entsprechen. Schon bald zeigte sich, dass er mit Legenden wie Juan Manuel Fangio und Stirling Moss am Steuer nahezu unschlagbar war.

Der W 196 R verfügt über einen Reihenachtzylindermotor mit 2.494 Kubikzentimetern Hubraum, der mit einer aufwendig gelagerten Hirth-Kurbelwelle konstruiert ist. Das Triebwerk mit Kraftstoffeinspritzung besteht im Wesentlichen aus zwei Vierzylindermotoren mit je zwei Nockenwellen für Ein- und Auslass. Dieses Motorschmuckstück garantiert eine zuverlässige und gleichmäßige Leistungsabgabe und lieferte nach zwei Entwicklungsjahren 213 kW (290 PS). Die neue

Formel von 1954 sah nur wenige Einschränkungen für die Karosserie vor. Deshalb beschloss Mercedes-Benz, sowohl eine stromlinienförmige, aerodynamische Karosserie mit umschlossenen Rädern zu entwickeln, um das Fahrzeug für Hochgeschwindigkeitskurse zu optimieren. Dazu kam ebenfalls eine offene Karosserie mit freistehenden Rädern, die ideal für kurvenreichere Strecken war.

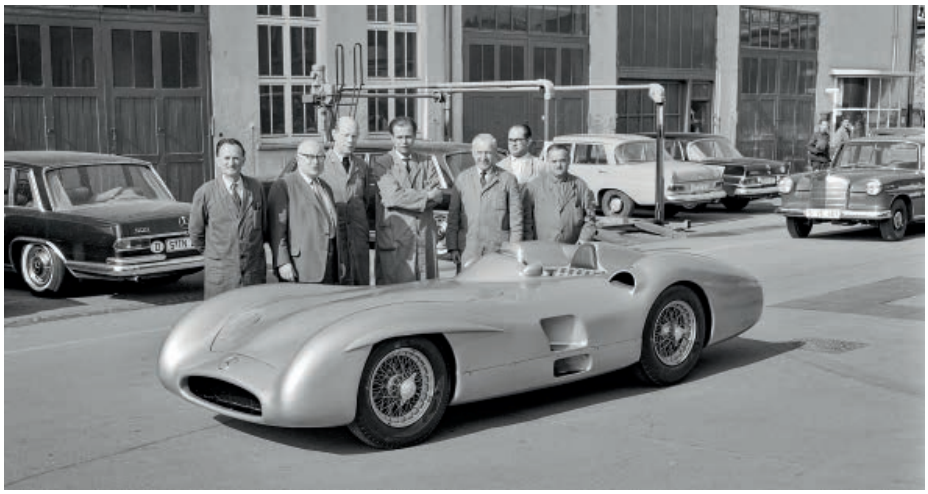
Die neuen Mercedes-Benz Rennwagen gaben ihr mit Spannung erwartetes Debüt beim Großen Preis von Frankreich in Reims mit drei neuen W 196 R Stromlinienfahrzeugen. Mercedes-Benz erzielte einen spektakulären Doppelsieg: Das Fahrerteam Juan Manuel Fangio, Karl Kling und Hans Herrmann kam auf die Plätze 1, 2 und 7, Herrmann fuhr die schnellste Runde des Rennens. Das Rennen war ein großer Erfolg für Mercedes-Benz bei der lang erwarteten Rückkehr in den Rennsport. Juan Manuel Fangio sicherte sich 1954 die Formel-1-Weltmeisterschaft mit dem neuen Silberpfeil.



Für die Saison 1955 wurde der W 196 R weiterentwickelt, um stets konkurrenzfähig zu bleiben. Der Motor wurde in vielen Punkten verbessert, unter anderem mit einem neuen Ansaugkrümmer. Bei fast allen Rennen des Jahres 1955 entschied man sich für die offenen Karosserien mit freistehenden Rädern, wobei Verbesserungen und Modernisierungen eine Gewichtsreduktion von etwa 70 Kilogramm gegenüber den Vorgängern brachten. Das Rennteam gewann außerdem Stirling Moss als Verstärkung für seinen Fahrerstamm.

Der formelfreie Große Preis von Argentinien in Buenos Aires am 30. Januar 1955 war das erste Rennen für die Fahrgestellnummer 00009/54, ausgestattet mit der offenen Monoposto-Karosserie und mit Juan Manuel Fangio am Steuer. Fangio holte die Pole-Position und gewann auf diesem Fahrzeug schließlich in dem Rennen, das über zwei Läufe ausgetragen wurde.

1955 wurde die Rennstrecke von Monza mit einer neuen Hochgeschwindigkeitskurve ausgebaut, die in der Motorsportwelt legendär ist. Für den Großen Preis von Italien wurde deshalb entschieden, das Chassis mit der Nummer 00009/54 in der Saison 1955 erstmals mit der Stromlinienkarosserie auszustatten und Stirling Moss als Fahrer einzusetzen. Fangio sicherte sich in einem ähnlichen Wagen die Pole-Position, während Moss vom zweiten Startplatz aus losfuhr. Moss übernahm in der neunten Runde die Führung von Fangio,



kam jedoch aufgrund mechanischer Probleme nur auf Platz 7 ins Ziel. Trotzdem fuhr der Engländer auf der Fahrgestellnummer 00009/54 die schnellste Runde des Rennens mit einer Zeit von 2:46,900 Minuten und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 215,7 km/h. Am Ende der Formel-1-Saison 1955 gewann Fangio zum zweiten Mal in Folge die Formel-1- Fahrerweltmeisterschaft. Moss belegte den zweiten Platz und besiegelte damit den Legendenstatus des W 196 R.

Die Rennsportqualitäten des W 196 R standen nun außer Zweifel. In zwei Saisons hatte die Modellfamilie W 196 – zu der auch die zweisitzige Rennsportwagenvariante 300 SLR (W 196 S) gehört – drei Meisterschaften in zwei verschiedenen Rennserien geholt. Bei zwölf Einsätzen in der Formel 1 hatte der W 196 R neunmal souverän gewonnen, dazu kamen noch zwei Siege bei nicht zu den Punkterennen zählenden Wettbewerben, insgesamt also 11 Siege bei 14 Starts.

Im Jahr 1964 wurde die Fahrgestellnummer 00009/54 dem Indianapolis Motor Speedway Museum als Schenkung zugesagt und am Sonntag, dem 30. Mai 1965, offiziell an die Indianapolis Motor Speedway Foundation übergeben. Fast sechs Jahrzehnte lang wurde der W 196 R vom IMS Museum sorgfältig gepflegt und gewartet. Gelegentlich wurde er bei bedeutenden Veranstaltungen gezeigt wie etwa beim Amelia Island Concours d´Elegance 1996, bei der Canadian International Auto Show 2003 und zur großen Wiedereröffnung des neu gestalteten Petersen Automotive Museums im Dezember 2015. Obwohl der Wagen auf renommierten Ausstellungen zu sehen war, darunter zuletzt als Teil des Mercedes-Benz Auftritts beim Pebble Beach Concours d´Elegance 2024, wurde er nie zur Bewertung bei Concours-Veranstaltungen vorgestellt.

00009/54 ist eine echte Motorsportikone und eines von nur vier bekannten erhaltenen W 196 R Chassis, die zum Ende der Saison 1955 mit der großartigen, werkseitig gebauten Stromlinienkarosserie ausgestattet waren. Der Rennwagen ist erst der zweite W 196 R, der jemals für Privatpersonen angeboten wird, und das erste Exemplar mit der Stromlinienkarosserie. Er wird in seiner originalen Monza-Lackierung vom Großen Preis von Italien 1955 präsentiert und ist mit einer Fülle zeitgenössischer Materialien dokumentiert.

Über das Indianapolis Motor Speedway Museum

Das Indianapolis Motor Speedway Museum repräsentiert mehr als ein Jahrhundert Motorsporthistorie und hat sich zur Aufgabe gemacht, die Geschichte des Indianapolis Motor Speedways und der Indianapolis 500 zu würdigen und zu bewahren. Seit seiner Eröffnung im Jahr 1956 erweckt das IMS Museum die Innovation, den Nervenkitzel und die kulturelle Bedeutung des Motorsports auf dem Indianapolis Motor Speedway zum Leben. Was mit nur zwölf Ausstellungsfahrzeugen begann, entwickelte sich zu einer der weltweit bedeutendsten Sammlungen von Wettbewerbsfahrzeugen und Rennsportexponaten – mit mehr als 55.000 Ausstellungsstücken und über 150 Fahrzeugen. Das IMS-Museum weckt Neugierde, regt zu Entdeckungen an und pflegt Traditionen.

1. Februar 2025

Der wertvollste jemals verkaufte Grand-Prix-Rennwagen:
Der Mercedes-Benz W 196 R Stromlinienwagen von 1954 für € 51.155.000/$53.917.370 veräußert

- **In einer Einzelauktion von RM Sotheby's im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart erzielt der erste jemals für den Privatbesitz angebotene W 196 R mit Stromlinienkarosserie eindrucksvolle €51.155.000/$53.917.370 Millionen Euro**
- **Den Rennwagen hat das Indianapolis Motor Speedway Museum zu Gunsten seiner Sammlung und Restaurierungen verkauft**
- **Damit ist er das zweitwertvollste jemals verkaufte Auto, nur übertroffen vom Mercedes-Benz 300 SLR „Uhlenhaut-Coupé" von 1955, den RM Sotheby's 2022 für 135 Millionen Euro verkauft hat.**

Stuttgart. Einer der historisch bedeutendsten Rennwagen der Welt, der Mercedes-Benz W 196 R mit Stromlinienkarosserie von 1954 mit der Fahrgestellnummer 00009/54, wurde heute von RM Sotheby's im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart versteigert. 1965 hat die damalige Daimler-Benz AG das Fahrzeug dem Indianapolis

Motor Speedway Museum geschenkt. Der Wagen erzielte heute in einer exklusiven Einzelauktion einen Erlös von €51.155.000/$53.917.370.

Der W 196 R zog das Interesse ernsthafter Sammler aus aller Welt auf sich und war Gegenstand hitziger Bietgefechte am Telefon und vor Ort, bevor der Auktionator per Hammerschlag den Wagen zum wertvollsten je versteigerten Grand-Prix-Rennwagen machte.

Nur wenige historische Rennwagen sind so bekannt wie die berühmten Mercedes-Benz Silberpfeile, die in der unmittelbaren Vor- und Nachkriegszeit die Grand-Prix-Rennen dominieren. Sie werden für ihre fortschrittliche Technik und spektakuläre Geschwindigkeit bewundert. Der W 196 R wird für das 1954 eingeführte neue Reglement mit Motoren bis zu 2,5 Litern Hubraum entwickelt und erweist sich in den Händen von Legenden wie Juan Manuel Fangio und Stirling Moss rasch als der Rennwagen, den es zu schlagen gilt.

Die heutige Auktion des W 196 R fand im selben Saal statt, in dem 2022 auch das Mercedes-Benz 300 SLR „Uhlenhaut-Coupé" versteigert wurde, das mit einem Erlös von 135.000.000 Euro das teuerste jemals versteigerte Auto ist. Das Auktionsergebnis zeigt deutlich, dass Mercedes-Benz an der Spitze des Markts für Oldtimer steht.

„Was für eine spannende Auktion! Dieser originale, schnittige W 196 R hat jetzt den Besitzer gewechselt – und ich gratuliere dem glücklichen Käufer. Nur sehr wenige Mercedes-Benz Silberpfeile befinden sich in Privatbesitz. Heute fiel der Hammer bei €51.155.000/$53.917.370. Damit ist er der wertvollste Grand-Prix-Rennwagen der Welt und im Gesamtranking der wertvollsten Automobile dicht hinter dem Allzeitchampion Mercedes-Benz 300 SLR 'Uhlenhaut-Coupé'. Unsere Silberpfeile gehören zweifellos zu den ikonischsten und begehrtesten Automobilen, die je gebaut wurden. Sie sind die leuchtenden Sterne am Firmament des Motorsports und der Automobilgeschichte."

Marcus Breitschwerdt, CEO Mercedes-Benz Heritage GmbH

„Nur schwer lässt sich die Bedeutung dieses Verkaufs zu beschreiben. Dieser Wagen ist einfach einer der wichtigsten Rennwagen der Geschichte, und es ist eine Ehre für RM Sotheby's, ihn so erfolgreich zugunsten des Indianapolis Motor Speedway Museums zu verkaufen."

Gord Duff, RM Sotheby's, Global Head of auctions

„Das Indianapolis Motor Speedway Museum fühlte sich geehrt, den W 196 R in unserem Museum zu pflegen und ihn mit der Öffentlichkeit zu teilen. Aber die Summe, die er heute erreicht hat, ist ein entscheidender Beitrag zur Erhöhung unseres Stiftungskapitals und zur langfristigen Nachhaltigkeit sowie zur Restaurierung und Erweiterung unserer Sammlung."

Joe Hale, President, The Indianapolis Motor Speedway Museum

29 September 2024

Stilikone und Rallyesieger: Die „Pagode“ von Mercedes-Benz

- Das Hardtop-Design der SL-Baureihe 113 erinnert an asiatische Tempelbauten
- Erster Sportwagen der Welt mit Sicherheitskarosserie
- Rallyetänzer: Sieger bei Spa–Sofia–Lüttich 1963 nach 5.500 strapaziösen Kilometern
- Original-Teile von Mercedes-Benz Classic sorgen für Authentizität und damit Werterhalt

„Close-up“
der Name der Serie des Mercedes-Benz Museums ist Programm. Jede Folge erzählt Überraschendes, Spannendes, Hintergründiges. Dazu wirft sie den Spot auf Details eines Fahrzeugs, Ausstellungsexponats oder eines Elements von Architektur und Gestaltung. Diesmal im Blick: der Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ aus dem Jahr 1964 im Raum Mythos 5: Vordenker – Sicherheit und Umwelt, 1960 bis 1982.
Nr. 8/2024: Mercedes-Benz 230 SL (W 113)

Einprägsam: Was für ein eigenwilliger Spitzname für ein Auto – „Pagode“. Schon vor langer Zeit bürgert er sich für die Mercedes-Benz SL der Baureihe 113 ein. Erstmals sei dieser SL in Italien „Pagoda“ genannt worden, erinnert sich der frühere Chefdesigner Bruno Sacco.

Stilikone: Der Name „Pagode“ beruht auf dem charakteristischen, leicht nach innen gewölbten Hardtop des Sportwagens, das an asiatische Tempelbauten erinnert. Die Form entwirft Paul Bracq, seit März 1957 der erste Designer in der „Hauptabteilung Entwicklung Pkw-Aufbauten“ im Werk Sindelfingen. Für Image und Gestaltung des Sportwagens ist das Pagodendach ein Glücksfall. Und natürlich das Gesamtdesign: Klare Linien von großer Schlichtheit und Leichtigkeit erzeugen eine ausdrucksstarke Eleganz. Noch Jahrzehnte später bezeichnet Bracq die Gestaltung des W 113 als „perfekt“.

Rallye Spa–Sofia–Lüttich, 27. bis 31. August 1963. Die späteren Sieger Eugen Böhringer und Klaus Kaiser mit dem Mercedes-Benz 230 SL (W 113) und der Startnummer 39 auf den Geröllwegen der Karstlandschaft in der Nähe des heutigen Podgorica in Montenegro, seinerzeit Titograd im damaligen Jugoslawien, einem der schlechtesten Streckenabschnitte.

Stabilität: Der Impuls für die konkav geformte Dachlinie kommt von einem Techniker. Kraftverläufe in der Karosserie sind ein Spezialgebiet von Béla Barényi. Er gibt den Hinweis, dass ein nach unten gewölbtes Dach stabiler ist als nach oben gewölbtes Blech – was jedoch für den Alltagsgebrauch der Baureihe 113 nur begrenzt Nutzen bietet, da das Hardtop eines Sportwagens eher selten mit einem Dachträger zum Lastentransport genutzt wird.

Innovativ: Große Sicherheitsbedeutung hat eine andere Erfindung Barényis, nämlich sein Karosseriekonzept mit Knautschzonen an Front und Heck sowie gestaltfester Passagierzelle dazwischen. Die Mercedes-Benz Baureihe 111 ist 1959 das weltweit erste Fahrzeug mit dieser

ERSATZTEILE FÜR KLASSISCHE MERCEDES BENZ

DANKE FÜR 40 JAHRE SLS

SLS

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

YouTube

Täglicher Versand!
Grosses Teilesortiment
auf Lager!
Clubrabatt!

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

SLS IST SEIT 40 JAHREN IHR SPEZIALIST FÜR ERSATZTEILE VON KLASSISCHEN MERCEDES BENZ FAHRZEUGEN

Sicherheitskarosserie. Natürlich hat der 1963 erscheinende neue SL sie ebenfalls – ein Meilenstein in der Welt der Sportwagen. Das unterstreicht, warum dieser SL im Raum Mythos 5: Vordenker – Sicherheit und Umwelt, 1960 bis 1982 steht.

Vorgänger: Der Genfer Auto-Salon vom 14. bis 24. März 1963 ist der Premierenschauplatz für den 230 SL, der ersten Ausführung der Baureihe 113. Der Roadster mit einem 2,3-Liter- Sechszylindermotor und 110 kW (150 PS) tritt ein anspruchsvolles Erbe an. Er ersetzt gleich zwei Vorgänger, die Typen 190 SL (W 121) und 300 SL Roadster (W 198), die beide von Anfang an höchst beliebt und erfolgreich gewesen sind. Der 300 SL ist schon mit dem ab 1954 produzierten Coupé zur Legende geworden.

Universaltalent: Mit dem neuen Modell schlägt das Unternehmen einen Mittelweg ein. Der 230 SL ist weder ein kompromisslos harter Roadster noch ein sanftmütiger Boulevard-Sportwagen. Er ist ein komfortabler und zugleich sportlicher Zweisitzer mit hoher Fahrsicherheit.

Portfolio: Die Baureihe 113 wird weiterentwickelt. Am 27. Februar 1967 präsentiert das Unternehmen den 250 SL ebenfalls mit 110 kW (150 PS), aber aus 2,5 Litern Hubraum und daher mit einem größeren Drehmoment. Diesen löst bereits weniger als ein Jahr später der 280 SL mit 2,8- Liter-Motor und 125 kW (170 PS) ab, der noch einmal durchzugsstärker ist.

Rallyerenner: Motorsport steckt in den Genen auch dieser SL-Generation. Legendär ist der Sieg von Eugen Böhringer und Klaus Kaiser mit einem Mercedes-Benz 230 SL bei der Langstreckenrallye Spa– Sofia–Lüttichvom 27. bis 31. August 1963 – rund 5.500 Kilometer mit höchstem Tempo. „Tänzer" nennt Böhringer den Sportwagen, weil dieser im Vergleich zur Limousine mit ihrem längeren Radstand wendiger sei.

Jung geblieben: Im März 1971 läuft die Produktion des 280 SL aus. Nachfolger ist die vollkommen neu konstruierte Baureihe 107. Von den drei SL-Typen der Baureihe 113 werden in acht Produktionsjahren insgesamt 48.912 Exemplare produziert. Heute gehören sie zu den beliebtesten Klassikern der Marke. Kein Wunder, sie verbinden Sportlichkeit mit hohem Alltagsnutzen, viel Komfort und zeitloser Eleganz. Die umfassende Versorgung mit Mercedes-Benz Classic Original- Teilen durch den Hersteller ist ein großer Pluspunkt beim Erhalt jeder „Pagode". Teil gesucht? Hier geht es zum Teile-Finder: *https://teilesuche.mercedes-benz-classic.com.*

Fotos: Thomas Niedermüller

WINTERPREISE!

Auch zum Umrüsten von US-Modellen geeignet.

SCHEINWERFER
Mercedes SL R107 / SLC C107

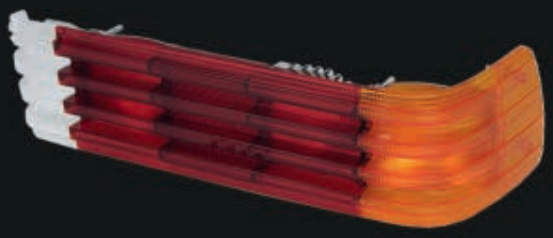
EU Ausführung

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
Mercedes SL R107 / SLC C107



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

Wir legen besonderen Wert auf hochwertige und originalgetreue Qualität. Deshalb eignen sich diese Produkte auch optimal für Restauration und US-Umrüstung.

Händleranfragen erwünscht!

CLASS PARTS

ClassParts GmbH
Brauckstr. 47
58454 Witten
Germany

Tel:+49 (0)2302 9813020
info@classparts.de
www.classparts.de

RT 32 Mehrtagestour „Bremen und umzu“

Die diesjährige Mehrtagesausfahrt führte uns in den Norden und war gespickt mit vielen Höhepunkten.

Treffpunkt war das Café Antik in Sulingen. Auch dieses Jahr durfte Hund Toto (unser Maskottchen) nicht fehlen. Nach dem Begrüßungskaffee ging es durch die Heiligenberger Schlucht direkt zur historischen Tankstelle in Bruchhausen-Vilsen. Seit Jahrzehnten der Anlaufpunkt für Borgward, Lloyd und Goliaths. Der Chef (Volker Wischnewski) war gerade an einem Kundenfahrzeug am Schrauben und Improvisieren. Dennoch nahm er sich Zeit und öffnete die Türen zu seinem Museum, um all seine „Schätze“ bestaunen zu können. Klein aber oho.

Schloss Erbhof

Schloss Erbhof Thedinghausen hat uns im Anschluss bereits erwartet und uns die Zufahrt auf den Vorplatz ermöglicht. Nach dem traditionellen Kofferraumsnack führte uns der Weg über Schloss Etelsen zum Mercedes-Benz Kundencenter. Die freundliche Begrüßung

Borgward Tankstelle

MB Kundencenter Bremen

erfolgte durch die Centerleiterin (Frau Kerstin Falkenberg); danach ging es fußläufig zum Offroad-Erlebnispark „The Rock". Nach anfänglicher Skepsis – „Will ich hier wirklich selbst fahren?" – ließ sich keiner dieses besondere Fahrerlebnis entgehen. Die Steilheit und Schräglagen des Parcours ließen so manchem Teilnehmer den Atem stocken und begeisterte dann doch alle!

Zwei Wochen zuvor – und zum Glück rechtzeitig zu unserer Ausfahrt – wurde das John & Will Silo Hotel in der Bremer Überseestadt eröffnet. Die Betonsilos wurden früher von Kellogg's für Mais und Reis genutzt und nun zu einem außergewöhnlich umgestalteten Hotel umgebaut. Beeindruckend!

Am Abend stand noch eine Führung in der Bremer Braumanufaktur Hopfenfänger auf dem Programm;

The Rock

eine kleine private Brauerei, die ihr Bier mit überwiegend heimischen Produkten herstellt. `Lecker` Bierprobe mit vielen unterschiedlichen Biersorten und zünftigem Essen durften da nicht fehlen.

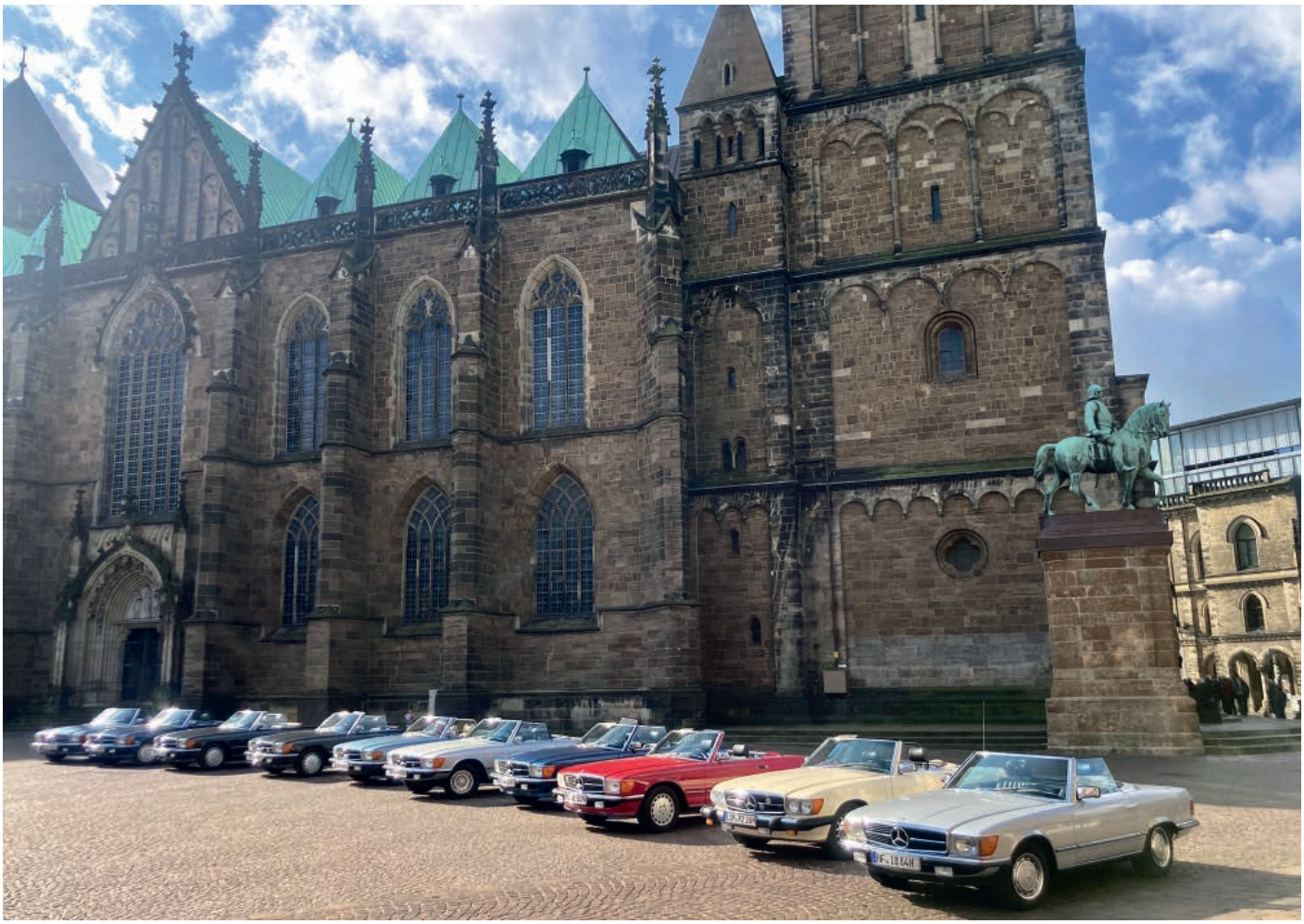
Der Samstag startete mit Besichtigung des Schuppen 1. Der Mann der dortigen ersten Stunde, André Castens (Leiter des Zentrums), gewährte uns einen Einblick in die Geschichte und ermöglichte uns on Top den Zugang zu den Lofts im oberen Bereich, die über einen privaten Autoaufzug erreichbar sind. Dieses ursprünglich historische Gebäude wurde mit den Lofts in die Moderne überführt und bietet auch einen herrlichen Blick aufs Wasser.

Schuppen 1

John & Will Silo Hotel

Levern

Schloss Benkhausen



Bremer Dom

Als Nächstes ging es rund um den Bürgerpark ins Bremer Umland zu den Wümme-Niederungen. Das Wetter spielte auch heute super mit. Mittagessen gab es im Restaurant Zur Schleuse, Lilienthal an der Wümme. Die Fahrt führte uns dann durch das Teufelsmoor – bekannt durch die Krimireihe Sarah Kohr – und den Künstlerort Worpswede.

Ruhepausen gab es kaum, denn kurz nach der Ankunft im Hotel ging es per Straßenbahn in die Bremer Innenstadt. Nach einem Spaziergang rund um den Roland, Dom, Stadtmusikanten und Böttcherstrasse ging es zum Abendessen ins Katzen Café im Schnoor. Mit einem `Eis auf die Hand` machten wir uns schließlich auf den Rückweg zum Hotel und beschlossen den gelungenen Tag in der Hotelbar.

Für den Sonntagmorgen haben wir uns nochmals die Bremer Innenstadt vorgenommen, dieses Mal mit unseren zehn Fahrzeugen im Konvoi. Der Domplatz wurde als Fotomotiv ausgeguckt, was dann auch von einigen staunenden Passanten für Hingucker sorgte.

Unsere Rückfahrt führte über Wildeshausen, Visbeck, Mühlen (der Heimat von Paul Schockemöhle) und den Dammer Bergen zum letzten Zwischenstopp, der kleinen Privatimkerei Engel in Levern. Ein Glas Honig als Souvenir gab es als Goodie für die richtige Beantwortung einer Quizfrage. Endziel war Schloss Benkhausen. Gespeist wurde dann im Außenbereich der Rentei, wo entspannt über die ereignisreiche Tour geschwelgt wurde. Gelobt wurde die ausgezeichnete Organisation, super Wetter und eine tolle Gruppe.

Zurück an den Fahrzeugen wurde der Besitzer des „Roten“ gefragt, ob der SL kurz als Fotomotiv dienen dürfe. So hatten wir, außer glücklichen Tour-Teilnehmern, auch ein strahlendes Hochzeitspaar!

Detlef Engel

Bremer Stadtmusikanten und Schnoor

Alsfelder Marktplatz gesperrt! 107er kommen!

Am 12. Juli 2024 trafen sich in Reiskirchen 10 Roadster und 2 Coupes zur Sommerausfahrt des RT 35 durch die Rhön mit dem Endziel auf dem Marktplatz in Alsfeld.

Erster Stopp war in Freiensteinau im Café Jöckel wo Iris und Wilfried – beide erfahrene Oldtimer Rallye Experten – eine kleine Aufgabe vorbereitet hatten. Es sollte versucht werden, punktgenau rückwärts an eine Barke zu fahren.

Nach knapp zwei Stunden und einer ca. 100 km Fahrt erreichten wir den Gersfelder Hof – unsere Unterkunft für zwei Nächte. Ein gemeinsames Abendessen und ein gemütlicher Plausch rundeten den ersten Tag hervorragend ab.

Samstag war die große Rhönrundfahrt mit einer Wanderung angesagt. Noahs Segel mit 840 m Höhe bot einen tollen Rundblick über die Röhn. Kurze Weiterfahrt zum Scharzen Moor wo ein Lehrpfad uns auf ca. 2,5 km Fußweg die Eigenschaften des Moores näher brachte.

Am Rothsee bei Bischofsheim gab es in der Fischerhütte eine kleine Stärkung. Anschließend wieder eine kurze Strecke mit den 107er zum Franziskanerkloster Kreuzberg, mit hervorragendem dunklem Bier für die Beifahrer. Dort konnte auch ein wunderschöner Gipfelrundweg bewandert werden.

Abends gab es die Siegerehrung zur Aufgabe vom Freitag im Gersfelder Hof. Wilfried hatte verschiedene Sponsoren angefragt, um Preise zu erhalten.

Unser Sieger waren:

1. Silvia und Jan
2. Evelyn und Christian
3. Elke und Martin

Einen Sonderpreis gab es für die gefahrenen km bis Gersfeld für *Martina und Klaus.*

Sonntags stand dann die Wasserkuppe (950 m) und der Glanzpunkt der Fahrt – der Marktplatz in Alsfeld – auf dem Programm. Dort musste extra der Springbrunnen abgestellt und alle Poller entfernt werden, damit wir unsere Fahrzeuge auf dem Marktplatz positionieren konnten. Dies war sogar in der Alsfelder Webcam zu sehen. Die guten Kontakte von Wilfried machten dies möglich.

Hier nochmals ein herzliches Dankeschön an Wilfried und Iris Streu! Die Fahrt war wirklich herausragend organisiert, besonders unsere weiblichen Teilnehmer haben die Ausflugspunkte sowie die kurzen Fahrzeiten besonders geschätzt. Es blieb ausreichend Zeit für unterhaltsame Abende.

Uwe Seth

Der RT 28 besucht Anneliese Kramer

Als ich auf dem Februar-RT-Abend den Anwesenden eröffnete, dass ich eine Tagestour geplant habe und wir Anneliese Kramer besuchen fahren, blickte ich in fragende Gesichter. „Will er mit uns zum Kaffeesieren zu seiner Tante oder ist das eine 107-Restauratorin, die wir noch nicht kennen?“ – ich konnte die Gedanken quasi hören. Erhellung – und bestimmt auch Erleichterung – nach meiner Erläuterung, dass es nach Cuxhaven gehen soll und wir dort den DGzRS-Seenotrettungskreuzer „Anneliese Kramer“ besichtigen werden.

Die Anmeldeliste, aufgrund der begrenzten Kapazitäten an Bord des Kreuzers leider auf 24 Personen beschränkt, war schnell voll und so machten wir uns am 12. April bei frischen Temperaturen, aber strahlendem Sonnenschein auf den Weg. Von Bremen aus führte die Strecke über Landstraßen durch den Westen des Nassen Dreiecks (das ist die Landschaft zwischen Weser und Elbe) vorbei an Bauernhöfen und Dörfern, die teilweise hübsch österlich geschmückt waren, bis zum Zwischenstopp in Bad Bederkesa. Dort wurden bei einem kurzen Spaziergang zur Burg oder zum See Erinnerungen an vergangene Touren aufgefrischt – „hier haben wir mal ritterlich getafelt“. Weiter ging es durch Alleen mit noch kahlen Bäumen, die in Gemeinschaftsproduktion mit der Sonne ein beeindruckendes Licht-und-Schattenspiel auf die Straße zauberten, entlang an mit gelben und weißen Narzissen besprenkelten Grünstreifen unter tiefliegenden Störchen hindurch zum Ziel.

Nach einem stärkenden Mittagessen – natürlich überwiegend Fisch – konnten wir dank einer Sondergenehmigung unsere SL-Flotte auf dem Kai direkt vor dem Liegeplatz der „Anneliese Kramer“ parken. Die vier Mann starke Besatzung um Vormann (Kapitän) Holger Wolpers empfing uns gut gelaunt und nach der

Aufteilung in zwei Gruppen ging es sowohl an Deck als auch im Fahrstand (Brücke) mit Erklärungen und Fragen sehr lebhaft zu. Von ernsthaften Fragen und Antworten über Anekdoten mit prominenten Geretteten bis zu Seemannsgarn („bei Feuerbekämpfung schleppen wir einen Frischwasser-Ponton mit“) war alles dabei und so erfuhren wir sehr viel Wissenswertes über die DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger) allgemein bis zur personellen und technischen Ausstattung dieses Seenotkreuzers. Hier nur ein paar Daten:

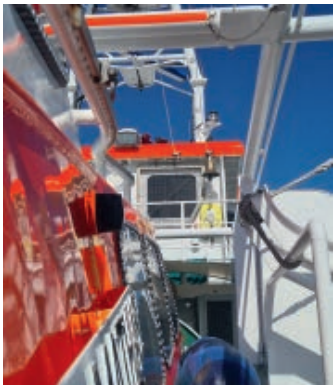
Die DGzRS finanziert sich seit ihrer Gründung 1865 bis heute ausschließlich über Spenden, Mitgliedsbeiträge und Erbschaften. Neben den hauptamtlichen Besatzungen auf den Seenotkreuzern sind überwiegend freiwillige Seenotretter auf Seenotrettungsbooten rund um die Uhr in Einsatzbereitschaft, um Schiffbrüchigen, Kranken und Verletzten, aber auch Wattwanderern, Surfern und anderen auf See in Not geratenen Personen zu helfen. Die Spannweite der Einsätze ist weit und reicht vom Freischleppen aufgelaufener Jachten über technische Hilfe bei Maschinenausfall, Krankentransport von Kreuzfahrtschiffspassagieren, Feuer an Bord, Schiffskollision bis hin zur Suche nach über Bord Gegangenen – und das nicht nur bei schönem Wetter, sondern auch und gerade in schwerer See, getreu dem Motto: Wir fahren raus, wenn andere reinkommen.

Die „Anneliese Kramer“ besteht aus seewasserfestem Aluminium, wurde 2017 gebaut und liegt mit vier Mann Stammbesatzung in ständiger Einsatzbereitschaft in Cuxhaven. Jede Crew hat 14 Tage Dienst, dann 14 Tage frei. Wenn es der Einsatz erfordert, kann zusätzlich medizinisches Personal an Bord genommen werden.

Obwohl das Schiff mit 28 Metern Länge die drittgrößte Einheit der Flotte ist, waren wir erstaunt, wie beengt es teilweise an Bord zugeht. Viel Raum nehmen die Arbeitsplätze auf der Brücke, die Krankenliege samt medizinischer Geräte und an Deck das Tochterboot ein, dann bleibt nur noch wenig Platz für Privatsphäre. Die Kombüse (Küche) ist so klein, da staunten vorwiegend die Damen, dass dort täglich einer der vier gestandenen Männer für sich und seine Kollegen kocht. Auch im Maschinenraum, da staunten insbesondere die Männer, war außer für die zwei MTU 16-Zylinder-Motoren mit je 1.958 PS und je drei Kompressoren nicht viel Platz. Sowohl die Kombüse als auch der Maschinenraum waren blitzblank!

Nachdem wir die kleinste aber sehr wichtige Einheit der Flotte (das Sammelschiffchen) gefüttert und ein gemeinsames Foto mit der Mannschaft gemacht hatten, wollten sie zum Abschluss natürlich noch unsere Autos angucken. Neben Bewunderung für die schöne rote Farbe („fast identisch mit meinem Overall“) gab es Verwunderung über die Zylinderanzahl („nur sechs oder acht? Wir haben 32“) und den geringen Verbrauch. Zugegeben, 12 bis 16 Liter auf 100 Kilometer ist wirklich nicht viel im Vergleich zu 170 Litern pro Stunde, die die Maschinen der „Anneliese Kramer“ nehmen.

Wer noch mehr über die DGzRS und deren Arbeit erfahren will, dem sei die NDR-Serie „Die Seenotretter“ empfohlen – zu finden in der NDR-/ARD-Mediathek. Auch die „Anneliese Kramer“ samt Besatzung ist dort mehrfach zu sehen.



Zum Schluss bleibt noch die Frage „wer ist Anneliese Kramer?“

Anneliese Kramer war eine nicht unvermögende Dame aus dem Binnenland, die die Küste und die See liebte. In ihrem Testament hatte sie verfügt, dass ihr Nachlass der DGzRS zu Gute kommen soll. Bei den Seenotrettern gibt es die Tradition, dass ein Boot oder Schiff nach jemandem benannt wird, wenn er über die Hälfte der Baukosten finanziert. So wurde die „Anneliese Kramer“ das erste Schiff in der DGzRS-Flotte mit einem weiblichen Namen.

Ein großes, herzliches Dankeschön an die Crew der „Anneliese Kramer“, die uns kurzweilig und engagiert viel Interessantes und Wissenswertes über die Seenotretter vermittelt haben, und an meine Schwester Wiebke Gerdts, die mir bei der Planung, Organisation und Durchführung der Tour sehr hilfreich zur Seite gestanden hat!

Carsten Intemann, RT 28

RT 63 Aschaffenburg

die Aktivitäten im Jahr 2024

Wir konnten auf eine Reihe erfolgreicher und abwechslungsreicher Veranstaltungen zurückblicken. Beginnend mit einem spannenden **Techniktag**, bei dem die Teilnehmer wertvolle Einblicke und praktische Tipps rund um ihre Fahrzeuge erhielten, über die **Frühjahrsausfahrt**, die uns durch malerische Regionen und zu historischen Sehenswürdigkeiten führte, bis hin zur festlichen **15-Jahrfeier**, die das 15-jährige Bestehen des RT 63 gebührend würdigte. Den Abschluss bildete die **Jahresabschluss-** und **Weihnachtsfeier**, bei der wir auf ein erfolgreiches Jahr anstoßen konnten.

Techniktag am 27. April 2024

Rund 30 Teilnehmer wurden morgens mit Kaffee und Kuchen begrüßt, wobei wir uns herzlich bei allen für die großzügigen Kuchenspenden bedanken möchten. Für das leibliche Wohl sorgten unsere engagierten Helfer Eva und Heiko während des Tages mit Würstchen und Kaltgetränken.

Ausfahrt Würzburg am 8. und 9. Juni 2024

Unsere Frühjahrsausfahrt, organisiert von Bernd und Brigitte Klenner, führte uns entlang des Mains durch den Spessart nach Veitshöchheim, Höchberg und Würzburg. Treffpunkt war das Mercedes-Benz Autohaus Kunzmann in Wörth am Main, wo wir mit einer Tasse Kaffee starteten. Über Klingenberg, Röllfeld, Großheubach und Miltenberg erreichten wir die Südspitze des Main-vierecks. Danach fuhren wir weiter über Freudenberg und Wertheim. Erster Halt war die Papiermühle in Homburg, wo uns Johannes Follmer die traditionelle Papierherstellung zeigte. Anschließend setzten wir unsere Fahrt nach Lohr am Main fort, wo wir uns im Gasthof Schönbrunnen stärkten und die Altstadt besichtigten. Weiter ging es über Karlstadt und Retzbach nach Veitshöchheim, wo wir auf ein Mainschiff umstiegen, das uns nach Würzburg und wieder zurückbrachte. Der letzte Teil des Tages führte uns nach Höchberg ins Hotel Zum Lamm, wo wir den Tag bei einem Abendessen ausklingen ließen. Am nächsten Morgen besuchten wir die Residenz in Würzburg, eines der bedeutendsten Barockschlösser Europas, und erfrischten uns im Biergarten der Residenzgaststätten. Über Zell am Main und Marktheidenfeld traten wir die Heimreise an. Bei einem Glas Sekt auf dem Festplatz Martinswiese ließen wir die Tour Revue passieren, bevor wir über den Spessart nach Hause fuhren.

15-Jahrfeier am 31. August und 1. September 2024

Eine leidenschaftliche und mutige Gruppe von Motor-Enthusiasten begibt sich auf ein gemeinsames Abenteuer und gründet den RT 63 im Sommer 2009!

Nun, 15 Jahre später, erlebten über 60 Mitglieder des RT 63 bei bestem Sommerwetter einen Gala-Abend auf der Terrasse des Hotels Villa Marburg in Heigenbrücken. Das Orga-Team Jörg, Lars und Jens stellte eine gelungene Veranstaltung für die Teilnehmer zusammen, die allen 107er-Freunden viel Spaß machte. Ein leckeres 3-Gänge-Menü und unterhaltsame Musik von "The Sepps" rundeten den Abend ab.

Bei strahlendem blauem Himmel und sommerlichen Temperaturen begann der Tag nach einem ausgedehnten Frühstück mit einer von Udo Schmitt und Michael Mackenstein vorbereiteten Ausfahrt durch den Spessart. Die Fahrt führte durch abwechslungsreiche Landschaften und idyllische, teils verschlafene Ortschaften. Nach einer Rast im Gasthaus Kessler in Oberthula setzten wir unsere Reise zum malerischen Kurort Bad Kissingen fort. Dort erwartete uns die "Kissingen", ein Oldtimer-Schiff der Saale-Schifffahrt. Mit diesem fuhren wir von der Anlegestelle Saline in die Innenstadt, in der Udo uns in bester Stadtführer-Manier interessante Details erzählte. Anschließend blieb noch Zeit für individuelle Erkundungen und viele trafen sich, motiviert durch die hochsommerlichen Temperaturen, an der Eisdiele im Kurpark.

Jahresabschluss- und Weihnachtsfeier am 7. Dezember 2024

Zu der Jahresabschluss- und Weihnachtsfeier durften wir über 40 Gäste herzlich willkommen heißen. In festlicher Atmosphäre genossen alle ein köstliches 3-Gang-Menü, das von einem lebhaften Rückblick auf die Höhepunkte der Clubaktivitäten des Jahres begleitet wurde. Den unterhaltsamen Teil der Feierlichkeit bereicherte Anni Christ-Dahm nebst Partner mit ihrer charmanten Darbietung, die für viel Freude und Lachen sorgte.

Dank engagierter Helfer und zahlreicher Teilnehmer wurde jede dieser Veranstaltungen zu einem vollen Erfolg und wir freuen uns auf die Aktivitäten im Jahr 2025.

Lars Gräf RT 63

Der RT 42 bei der WUMILA

Man hatte sich entschlossen in der finstersten Jahreszeit die **WUMILA** zu besuchen. Das war naheliegend – aber kalt und nass – denn der Gründer ist Mitglied unseres Clubs. So erwartete ich dann ziemlich gelangweilt eine Eisenbahnanlage mit dumm rumstehenden Plastikkühen und etwas rollendem Material. Dekoriert mit jeder Menge Felspapier usw …

Die ganze Angelegenheit versprach nur wenig Gutes, denn sie war erst im Oktober in Betrieb gegangen. Das alles mit diversen Spurweiten und sogar einem Schwebebahnzug der letzen Generation, aber fast keinen Parkplätzen. Man ahnt nun die Bedeutung von WUMILA:

Wuppertaler Miniatur Land

Ich erschien als Letzter von mehr als dreißig Teilnehmern, und Überraschung, bekam den besten Parkplatz, direkt vom Eigentümer Andreas Bergermann! Völlig untypisch für Wuppertal. Der führte den RT Leiter und mich dann über diverse Treppen und Gänge durch die ehemalige Kantine eines ebenso ehemaligen Industriebetriebs in ein mit Clubfreunden prall gefülltes Lokal – und das mit Kuchen und Leckerei! Meine Stimmung nahm Fahrt auf …

Eine vorzügliche Einführung folgte, wobei ich erstmals vom Umfang der Anlage hörte. Offenbar plant man nicht die zehn Mal größere Anlage in Hamburg zu kopieren, aber ein Vorbild ist das schon. Leider ohne jede Förderung der öffentlichen Hand …, aber mit vorzüglichem Kuchen verschiedener Bauart, samt Kaffee. Meine Betriebstemperatur erreichte den roten Bereich, nun wollte ich das Ding sehen!

Auf https://wumila.de/ ist im Prinzip alles zu sehen. Eine tolle Website, aber die Wirklichkeit toppt das doch.

Zwölf Modellanlagen unterschiedlicher Nenngröße

Spur N 1:160, Spur H0m und Spur H0, beide 1:87, Spur G 1:22,5, sind die technischen Terms der Technik. Es wird sogleich klar, da haben Leute mit sehr viel Liebe dran gearbeitet und sie haben noch viel mehr zu tun. Alle Anlagen stammen aus privaten Räumen und mussten passend zersägt werden um überhaupt transportiert werden zu können. Eine heidnische Mühe das zu bewerkstelligen und noch mehr Mühe das alles wieder betriebsbereit zu machen.

Zu großen Teilen hat es bereits gepasst, aber ebenso groß sind die noch offenen Baustellen und Pläne für den weiteren Ausbau. An dieser Stelle sei stellvertretend ein maßstabgerechtes Modell der mit 107 Metern höchsten Eisenbahnbrücke in Deutschland erwähnt, das bereits durch eine Attrappe in der richtigen Höhe zu sehen ist. Natürlich ist auch ein Verkehrsunfall dargestellt, bei dem ein Betonmischer auf drei Achsen versucht einen Industriehof direkt zu erreichen …

Bergbahn, Straßenbahn, Schwebebahn,

ohne die in Wuppertal nichts geht. O.k., die Bergbahn ist eine der ältesten Zahnradbahn überhaupt. Sie wurde schon in den frühen 60er Jahren stillgelegt. Eine Tat etwa so weitsichtig wie die Stilllegung der Kernkraftwerke. Die gezeigten Modelle und Tracks lassen das kurzzeitig vergessen. Immerhin war es weltweit die erste zweigleisige Zahnradbahn. Phantastisch, auf den Website Bildern kann man alles bestaunen.

Die Straßenbahn fuhr in Wuppertal ja mit zwei Spurweiten, die durch die Talachse teilweise mit drei Schienen dargestellt wurden. Alles in großem Maßstab zu sehen, sogar der Vierachser, der am Haus meiner Großeltern vorbeifuhr. Richtig schön!

Dann die Schwebebahn, unglaublich das funktionierende Großmodell und jede Menge Anschauungsmaterial. Dazu gehört das Fahrpult des immerhin über 120-jährigem Erstwagens. Kann man alles sehen und sogar anfassen. In der außen zu besichtigenden letzen Generation der Schwebebahn, werden weitere Devotionalien gezeigt, die auf bessere Präsentation warten.

Das Fazit

Meine Reue ist echt, das WUMILA ist viel mehr als das merkwürdige Logo und noch mehr als Plastikkühe … Die Bilder im Web muss man/frau sehen oder noch viel besser in Natura besuchen. Wer Spass an Details hat oder einfach nur an seine eigene Kindheit erinnert werden will muss sich damit befassen. Dazu braucht er viel Zeit. Ganz sicher werde ich da wieder auftauchen!

Zum Logo sei erklärt, dass da eine Schwebebahn im stilisierten Gestell hängt. Das Ganze kommt in der Frontscheibe einer alten Schwebebahn, die 1 steht tatsächlich für den ersten Zug. Insgesamt eine wunderbare Erfahrung, wiewohl da kein Lenkrad dran war ;-)

kje

Äppelwoi, Bembel´sche oder Schraubertreffen?

Wir finden: Das passt zusammen und legen mal los …

Liebe Freunde des gepflegten Schraubens, besonders aber ein Hallo an die Clubfreunde, die genau das noch werden möchten,

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

In den vergangenen beiden Jahren hatten wir eine große Zahl von Anfragen für die Teilnahme an diesen Veranstaltungen. Die Zahl war jeweils deutlich größer als die Anzahl der verfügbaren Plätze. Logische Konsequenz: Da machen wir doch einfach weiter! Gemäß unserem Motto „Schraubertreffen goes Mitglieder" möchten wir euch auch in diesem Jahr im wahrsten Sinne des Wortes entgegenkommen. Nach unseren Veranstaltungen in Bayern und im Ruhrgebiet ist diesmal die Mitte dran, also ganz grob der Bereich Hessen.

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

Ca. 30 interessierte und technikbegeisterte Clubmitglieder haben erneut die Möglichkeit, sich die eine oder andere Arbeit an ihrem eigenen Wagen zu „wünschen".

Es gibt ZWEI Möglichkeiten der Teilnahme:

A) Als Schrauber MIT 107-er und Wunschliste für Eure Arbeiten (ca. 20)
B) Als Zuseher OHNE 107-er, keine eigenen Arbeiten um zu sehen und zu lernen (ca. 10)

An dem **Wochenende 24. bis 26.Oktober** dürfen sie dann unter perfekter Anleitung von mindestens 10 unserer vorzüglichen Technikreferenten die entsprechende Arbeit angehen – ohne Sorge haben zu müssen, dass es nicht gelingt. Weiter unten haben wir ein paar Beispiele aufgezeigt, die für diese Arbeiten in

Frage kommen. Wir werden uns Freitagmittag in einer Werkstatt treffen. Dort werden wir neben einer Reihe von Hebebühnen auch weitere Arbeitsplätze zur Verfügung stellen und wie gesagt zu jedem Platz auch die notwendige technische Unterstützung bieten können. Die genaue Location steht noch nicht final fest, wird aber in **Hessen, nördlich von Frankfurt** liegen, um viele Mitglieder vor der Haustüre abholen zu können. Und natürlich weiß ich, mit einer top Frau aus Biedenkopf (bei Marburg), dass die Auswahl der Getränke in der Region die von Heinz Schenk seinerzeit deutlich übertrifft 😉. Mit der Bestätigung geben wir dies Detail noch bekannt.

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, so dass an unserem Wochenende nichts schief gehen kann. Gerne helfen wir hier im Vorfeld engagiert mit. Natürlich freuen wir uns auch über Teilnehmer, die „nur" eine Kleinigkeit selbst angehen mögen und vorwiegend etwas lernen möchten. Diesmal stellen wir auch einige Plätze für reine Zuseher zur Verfügung.

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

Also, was müsst ihr tun? Auf der Club Homepage findet Ihr unser ONLINE- Anmeldeformular. Dort könnt ihr wieder die gewünschten Tätigkeiten, die ihr angehen möchtet, eintragen. Wir werden jeden an die Hand nehmen. Schmutzige Finger sind dabei natürlich garantiert.

Ich möchte gerne auch darauf hinweisen, dass es neben den Aktivitäten in der Werkstatt kein weiteres Programm gibt. Über Tag werden wir Euch mit Vesper, Getränken sowie Kaffee und Kuchen verwöhnen. An den beiden Abenden möchten wir zusammen gemütlich in ein Restaurant gehen, um dort weiter in den schillerndsten Farben Benzin reden zu können. Jeder Teilnehmer füllt somit bitte ein eigenes ONLINE- Anmeldeformular aus. Möchtet Ihr also zu zweit die Finger an Schraubenschlüssel und Ersatzteile legen braucht es *zwei* Anmeldungen über das Formular. Falls ein Teilnehmer mit einem Partner oder einer Partnerin anreisen möchte, kann sich der oder die tagsüber natürlich in der Region unabhängig und selbstständig beschäftigen. Zuschauer, die *keine* angemeldeten Teilnehmer sind, sind allerdings aus Kapazitätsgründen leider *nicht* möglich. Bei entsprechender Ankündigung vorab (ebenfalls online möglich) 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 eigentlich aber nur eine Zusammenfassung und einen gegenseitigen Erfahrungsaustausch in der Werkstatt geplant haben. Bei Bedarf könnt ihr Euch für Sonntagmittag noch zu einem gemeinschaftlichen 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 z.B. Bremsen oder Airbag beschäftigen und somit in einer Werkstatt des Vertrauens möglicherweise besser aufgehoben sind.

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

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

Ölwechsel Getriebe, Lenkung, Differenzial; Kühlwassertausch; Abläufe kontrollieren; Sitze - Reibscheiben 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); Benzinfilter wechseln; Neuer Unterbrecher; Analysen an der Unterdruckanlage / Nebelmaschine, Unterdruck Zentralverriegelung prüfen; Umrüstung auf hellere Leuchtmittel, ggf. mit Anpassung des Lampenkontrollgerätes; Lichtmaschinenregler; Sicherungskasten revidieren …

Wenn ihr dieses Mal mit von der Partie sein möchtet, füllt bitte die Anmeldung inclusive der Beschreibung der Dinge, die ihr gerne in der Werkstatt angehen möchtet, aus.

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

Falls noch detaillierte Fragen oder Wünsche offenbleiben, könnt Ihr Euch gerne jederzeit bei einem unserer Technik Referenten oder bei mir melden. Ich freue mich auf eine rege Beteiligung!

Der Link zur genauen Beschreibung und auch zur digitalen Anmeldung findet sich auf unserer Internetseite zusammen mit einem QR-Code.

Mit freundlichen Grüßen
Ralf Cyriax Dipl.-Ing. (TH)
Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e. V.
Vizepräsident | Vorstand Gesamtbereich Technik

Koch- und Technikseminar im RT 04 Leipzig

Mit viel Bauchgefühl das Leben SuperLeicht nehmen.

Bilder aus vergangenen Tagen erinnern an den Oktanrausch im SLC und den euphorisierten Wackeldackel auf der Hutablage. Üppig ausgestattet mit schwäbischer Klimaanlage im Dach, entpuppte sich das Schaf im Wolfspelz als „Möchtegern-Rennauto". Damals glänzte der Lack noch wie die Glatze von Kojak.

Rallye-SLC

Mit Altersflecken konnte man den braunen Ausschlag auf der Blechhaut mittlerweile aber nicht mehr schönreden, da half auch kein Make-up. Eine blühende Wiese statt einer Augenweide und mittlerweile war der SLC langsamer als eine Weinbergschnecke auf Valium. Folglich kein Einsatz mehr in Manhattan und für die Wachtmeisterei war das Urteil klar: lebenslange Stilllegung.

Da stand er nun, der SLC, welcher auf seinem motorsportlichen Crashkurs im letzten Stoßstangentango die Kurve nicht gekriegt hat. Zügig zu fahren ist eben eine Nischenbegabung.

Dunkel wie der Blick in den Ölsumpf seiner Seele, sprang im Hubraumhaufen des SLC's kein Funke mehr über. Nach der Obduktion in der Kolbenklinik wurde der 107er zur Organspende freigegeben. Also wie bei der Französischen Revolution Kopf und Zylinder ab und den Motor raus, denn der 6er im SLC ist dann doch häufiger als der im Lotto.

Zur letzten Ölung gehört ein Leichenschmaus. Die Köchinnen waren besser angezogen als die Schrauben am alten 107er und ein großes Maul schadet weder dem Werkzeugschlüssel noch den hungrigen Schraubern.

In solch einem Moment dreht sich alles um den Rost für den Braten, denn der gehört auf und nicht an den Grill. Nach etwas Gerstenperle war zwischenzeitlich sowohl im Schrauberkollektiv als auch am SLC alles locker. Ordentlich eingeölt läuft alles wie geschmiert, egal ob in der Werkstatt oder der Küche.

Das Kochteam

Techniksemiar

Ein weiteres Highlight war die Fotosession, bei welcher die 107er mit ihrer Besatzung inspirierend auf dem Catwalk in Szene gesetzt worden.

Bekanntlich ist das Ende auch immer ein Anfang und so wird uns der Renn-SLC zum **Herbsttreffen des R/C 107 SL-Club im Erzgebirge vom 12. bis 14. September 2025** auf den Ausfahrten durch wunderschöne Berglandschaften begleiten. Sein Comeback wird der SLC in einem spektakulären Rahmenprogramm feiern und von den kulinarischen Köstlichkeiten gab es zum Koch- und Techniksemiminar die ersten Kostproben.

Prof. Thomas Köhler

Fotoshooting

Ladies Day (auch für Gentlemen‘s) – Technik für Einsteiger

Wie öffne und schließe ich das Verdeck richtig? Wie wechsle ich Leuchtmittel? Was ist und wofür benötigt man einen Zentrierbolzen? Wie schließe ich mechanisch das Schiebedach im SLC? Die Antworten auf diese und noch viel mehr Fragen sowie kleine und große Geheimnisse der Bedienung unserer R/C107 haben wir in einem Techniktag für Einsteiger beantwortet. Ziel war es, die 107er kennenzulernen bzw. (noch) besser kennenzulernen.

Los ging es, wie so oft im Leben, mit der Theorie. Jürgen Borkhart hat die einzelnen Themen des Techniktages mittels einer Präsentation vorgestellt. Anhand zahlreicher Grafiken aus den Bedienungsanleitungen wurde dabei die Theorie wie ein virtueller Rundgang im und um die 107er der verschiedenen Baureihe dargestellt.

Die Fragen wurden nicht nur auf der Tonspur beantwortet, die Teilnehmer durften anschließend die Theorie in der Praxis an den Fahrzeugen üben.

Insgesamt standen vier verschiedene Fahrzeuge unterschiedlicher Baureihe für die Übungen bereit (Tabelle 1).

In zwei Teams aufgeteilt fanden die praktischen Übungen statt. Während Team 1 den „virtuellen“ Rundgang in einen praktischen Rundgang überleitete (Tabelle 2) hatte Team 2 eine Reihe von praktischen Aufgaben (Tabelle 3) am Fahrzeug auszuführen. Alles natürlich unter Aufsicht und mit Hilfe von unseren Technikern, sofern nötig!

Selbstverständlich haben alle Teilnehmer neben den vorgestellten Schulungsunterlagen noch eine Checkliste sowie eine Übersicht mit nützlichen Hilfsmitteln für den Pannenfall erhalten.

Übungsfahrzeuge

Fahrzeug	Baumuster	Baujahr
280 SLC	107 022	1980
560 SL	107 048	1988
300 SL	107 041	1988
350 SL	107 043	1974

Fazit: Ein toller Techniktag mit überraschenden Erkenntnissen und großem Lernfaktor. Vielen Teilnehmern war gar nicht bewusst, dass nicht nur der ADAC Pannenhilfe anbietet sondern die ein oder andere kleinere Panne man selbst mit Bordwerkzeug beheben kann.

P.S.:

- Mit dem Zentrierbolzen (Teilenummer A126 403 00 74) lässt sich beim Radwechsel das Rad (nur Gullideckel-Felgen) zentrieren, so dass man die Schrauben entsprechend in die Gewinde drehen kann
- Im Kofferraum des SLC ist hinter der rechten Abdeckung Nähe Wagenheber ein Drehbolzen, mit dem das Schiebedach mechanisch geschlossen werden kann.

Günter Hoferer

Übung Funktionen Team 1

#	Thema / Übung	#	Thema / Übung
1	Schließsystem, Schlüssel und Türen	11	Innen- und Außenspiegel
2	Zentralverriegelung	12	Zigarettenanzünder, Sonnenblenden
3	Lenkschloss	13	Heizbare Heckscheibe (SL Hardtop/SLC)
4	Licht Drehschalter und LWR	14	Roadsterverdeck
5	Sitzverstellung	15	Feststellbremse
6	Sicherheitsgurte und Airbag	16	Anfahren und Schaltverhalten
7	Armaturentafel	17	Getriebe mechanisch, automatisch
8	Heizung und Belüftung	18	Tempomat
9	Prima Klima, Einstellung Klimaanlage	19	Anzeigen im Kombiinstrument
10	Lenkrad Kombischalter	20	Bremsanlage mit ABS

Themen und Aufgaben Team 2

#	Thema	Aufgabe
1	Räder und Reifen	Radwechsel mit Bordwerkzeug
2	Defektes Leuchtmittel	Leuchtmittelwechsel Front- und Heckleuchte
3	Schiebedach SLC	Mechanisches Schließen mit Bordwerkzeug
4	Tanken bei defekter Unterdruckanlage	Entriegelung Tankklappe
5	Allgemeine Kontrolle	Kühlmittel, Motoröl, Getriebeöl, Bremsflüssigkeit, Scheibenwischwasser, Reifen Luftdruck inkl. Ersatzrad, Beleuchtung

Wartung mit WIS

Winter-Schraubertag im RT 84/93 Landshut/Regensburg

Der Winter ist fast vorbei, die ersten Krokusse recken sich der Sonne entgegen – höchste Zeit, auch dem geliebten 107er ein wenig Frischzellenkur zu verpassen! Denn wie der Sportler sein Training braucht, um in Form zu kommen, so braucht das Auto seine Wartung, um die Saison unbeschwert zu genießen. Und genau da kam unser Werkstattinformationssystem (WIS) ins Spiel – sozusagen das Schweizer Taschenmesser der Fahrzeugerhaltung.

RT-Leiter Holger Berndt ließ sich nicht lange bitten und rief zum ersten Schraubertag des Jahres. Schon im Februar versammelten sich die RT-Mitglieder in der Werkstatthalle in Adlkofen, um mit dem WIS unterm Arm ihren 107ern auf den Zahn zu fühlen. Aber es wurde nicht nur trocken theoretisiert. Ganz nach bewährtem RT 84/93-Rezept wurde das Technikthema kompakt an einem Tag serviert – und wie immer mit einem stilechten Weißwurstfrühstück garniert.

Dieses Mal gab es jedoch eine clevere Neuerung: Holger hatte für seinen 280er im Vorfeld alle nötigen Teile für eine komplette Wartung organisiert. So konnten die Teilnehmer nicht nur zusehen, sondern direkt mit anpacken, Fragen stellen und sich Notizen für den eigenen Wagen machen. Und wer sich danach noch nicht sicher genug fühlte, war eingeladen, bei einem Folgetermin gemeinsam mit anderen Mitgliedern Hand am eigenen Fahrzeug anzulegen.

Vor der Weißwurst-Runde standen allgemeine Themen auf dem Plan: Dichtheits- und Zustandsprüfung, Flüssigkeitsstände checken, Schmierarbeiten erledigen. Danach ging's „in media res": Bremsen, Ventile, Ölwechsel und Zündkerzen. Mit einer Endoskopkamera war sogar ein Blick in die Zylinder und Fahrzeughohlräume möglich – ein echtes Highlight für Technik-Fans.

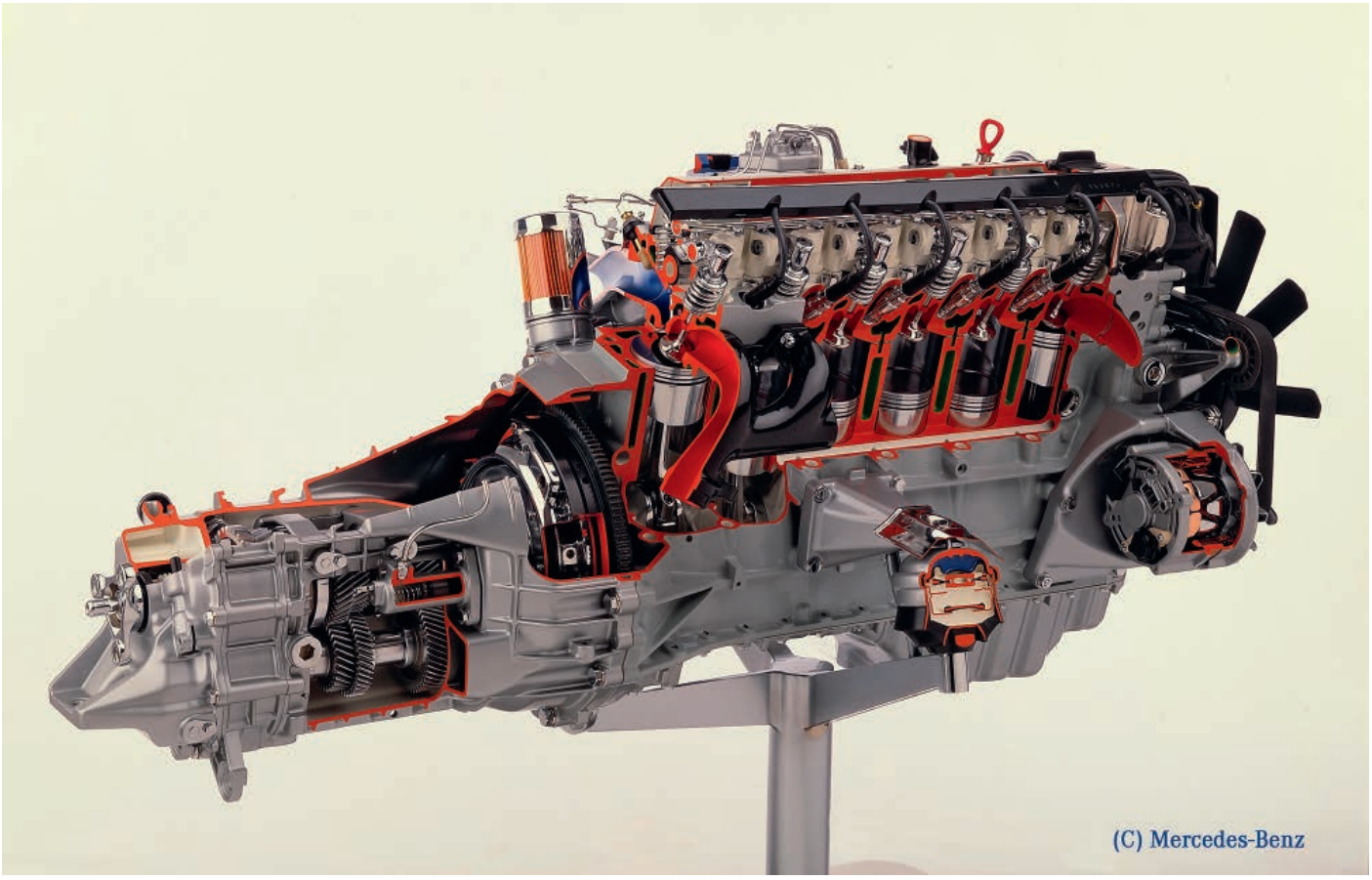
Das Bild rund um die Hebebühne erinnerte stellenweise an eine Autobahnbaustelle: Einer schraubt, drei schauen interessiert zu. Aber der Schein trog – das Interesse war riesig, und die Fragen hörten nicht auf. Fachsimpeln, Lernen und Ausprobieren gingen Hand in Hand, und am Ende waren sich alle einig: Super Konzept, viel gelernt, noch mehr Lust auf die neue Saison!

Kein Wunder also, dass die ersten Diskussionen über die nächsten Ausflüge des RT 84/93 bereits lebhaft geführt wurden. Doch dazu später mehr …

26. Februar 2025
Dominik Godde

M 103 - der seidenweiche Dauerläufer mit Stern

Baureihe	Model	Typ	Motorversion	Stückzahl
107	107.041	300 SL	103.982	13.742
124	124.026	260 E	103.940	154.391
124	124.007	260 E lang	103.943	1.049
124	124.027	260 E lang	103.940	1.006
124	124.030	300 E	103.980 und 983	258.063
124	124.226	260 E 4Matic	103.943	1.943
124	124.230	300 E 4Matic	103.985	14.202
124	124.090	300 TE	103.983	41.775
124	124.290	300 TE 4Matic	103.985	12.094
124	124.050	300 CE	103.983	43.486
126	126.024	300 SE	103.981	105.422
126	126.020	260 SE	103.941	20.836
126	126.025	300 SEL	103.981	40.956
129	129.060	300 SL	103.984	12.020
201	201.029	190 E 2.6	103.942	104.907
463	463.228	300 GE lang	103.987	2.806
463	463.207 463.227	300 GE Cabrio 300 GE kurz	103.987	2.132
M 103 Produktionszeitraum 1984 - 1995 letzte im E300 T 4Matic zusammengestellt M. Weber			M103 Gesamt	830.830
			M103 3.0	546.698
			M103 2.6	284.132

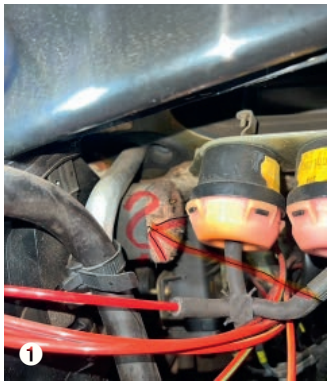


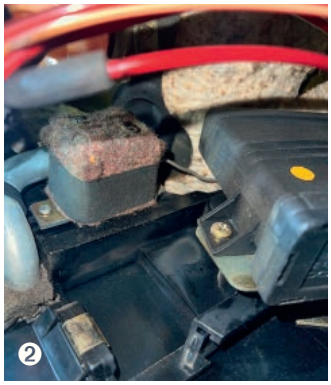
Klimaanlage und der Vereisungsschutzschalter

Ich restauriere im Moment meinen 380 SL aus den USA. Zum Überholen des Armaturenbretts habe ich die Mittelkonsole und das Handschuhfach ausgebaut. Dabei ist mir sofort ein Kabel mit zwei Drähten, die kurzgeschlossen waren, aufgefallen. Die Kabelfarben waren sw/rt-gn(schwarz/rot-grün) und sw/rt (schwarz/rot).

Da hat man keine Chance, herauszufinden, wo das Kabel im Originalen angeschlossen wird. Bei genauerem Hinschauen ist mir am Heizungskasten ein Teil aufgefallen, das mit Wollfasern eingewickelt war, siehe Bild 1+2

Ein Kapillar ging aus dem Teil heraus und beim Abbau des kleinen Klimasteuergeräts konnte ich erkennen, dass das Kapillar in den Heizungskasten hinein ging. Immer noch konnte ich nichts damit anfangen. Nachdem ich die zwei Schrauben und die (Isolierung mit Wollfasern und Isolierband) entfernt habe, konnte ich zumindest die Marke und die zwei Kontakte erkennen, siehe Bild 3+4


1


2

3

Jetzt war mir klar, dass es ein Temperaturschalter sein muss und das Kabel mit den zwei Drähten hier angeschlossen wurde? Meine nächste Aktion war im WIS nachzuschauen, ob ich im Heizungs- oder Klimabereich eine Erklärung finden kann. Ich habe mich entschieden, mit der Klimaanlage zu beginnen. Dabei bin ich auf das Dokument 83-650 Vereisungsschutzschalter aus- und einbauen, Linkslenker ab 09/81, gestoßen. Volltreffer.

Der Vereisungsschutzschalter, ist im Folgenden „Schalter" genannt.

Ich benötigte jetzt noch den elektrischen Schaltplan der Klimaanlage, um diesen Schalter zu lokalisieren und die Farben der beiden Drähte herauszufinden. Gesagt, getan. Da ich gut ausgerüstet bin, nahm ich die CD mit den elektrischen Schaltplänen und suchte nach Klimaautomatisierung für den 380 SL USA ab Baujahr 1980. Hier bin ich fündig geworden.

Der Schalter ist auf dem Schaltplan (107/83-3) unter der Nummer 29 zu finden und siehe da, die Kabelfarben stimmten mit den vom kurzgeschlossenen Kabel überein – Treffer.

Warum war das Kabel aber kurzgeschlossen? Sehr wahrscheinlich hat die Klimaanlage nicht funktioniert und

4

man fand heraus, dass der Schalter defekt gewesen sein muss. Also haben sich die „schlauen Burschen" überlegt, eine rigorose Entscheidung muss her. Wir schließen das Kabel kurz und dadurch ist eine Bedingung zum Einschalten der Klimaanlage eliminiert.

Was bedeutet das aber für mich? Laut WIS Doku ist der Schaltpunkt des Schalters bei ca. 0 °C solange die nicht erreicht sind, muss der Schalter durchschalten. In meinem Fall sollte der Schalter jetzt durchschalten, weil in der Garage derzeit 18 °C herrschen.

Mit meinem Messgerät habe ich dann den Schalter gemessen und Pech gehabt. Kein Durchgang. Also ist er defekt. Deshalb wurde also das Kabel kurzgeschlossen. Da ich ein gewissenhafter Schrauber bin, werde ich nachschauen, ob der Schalter original bestellt werden kann oder im WWW zu finden ist. Gemäß EPC (After-Sales Platform) ist es die Teilenummer: A 003 820 24 10, kostet derzeit 119,37 €, siehe Bild 5

Meine Recherche ergab, sowohl im WWW als auch bei Mercedes-Benz ist der Schalter verfügbar. Das bedeutet, dass ich den Schalter austauschen werde.

Vorgehensweise:

- Schalter gemäß **„83-542 Temperatur-Unterdruckschalter bzw. Schalter für Klimaanlage sowie Vereisungsschutzschalter aus- und einbauen, prüfen, C. Vereisungsschutzschalter aus- und einbauen, Linkslenker ab 9/81"**
- Gebläsemotor gemäß **„83-120 Heizungsgebläse aus- und einbauen".**

Ich werde mich wieder melden, sobald ich die Aktion erfolgreich abgeschlossen habe.

Anm. d. Red.: Wer die angesprochenen Anleitungen/Schaltpläne aus dem WIS als PDF benötigt, darf sich gerne auch bei der Redaktion melden.

Schöne Grüße
Jean Manakos

PFK
FEDERKERN-MANUFAKTUR

lederkonzepte
BRIKMAN

Neuaufbau 107er Sitzfederkern

KOMPLETTSERVICE:
Federkerne + Polsterauflagen + Sattlerarbeiten

- Sitzkomfort und Dämpfungseigenschaften sind gegenüber dem Originalsitz deutlich verbessert
- Die Sitzhärte wird von uns auf Ihr Körpergewicht eingestellt (50-150kg)
- Reparatur oder Herstellung des Lehnenfederkerns
- Feste Vorderkante und Seitenwangen

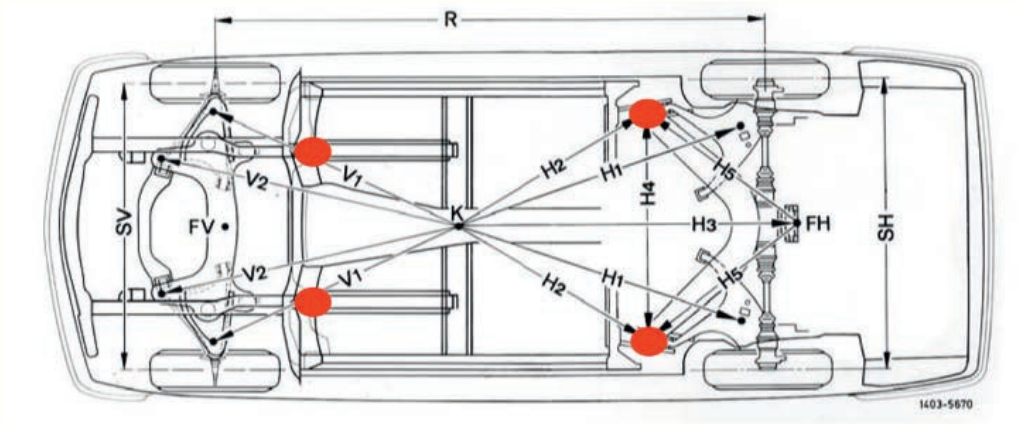
- Originalgetreue Innenausstattungen
- Restauration des Armaturenbretts (Original-Optik)
- Cabrioverdecke, Notsitz-Nachrüstung & Teppichsätze
- Restauration von Young- und Oldtimern

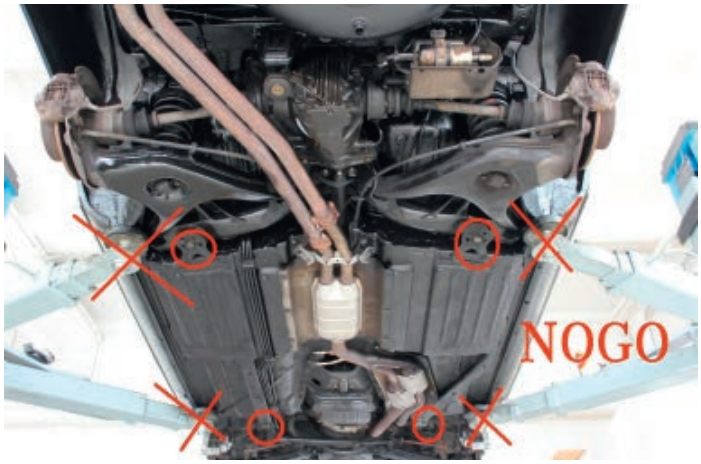
Full Service: Bringen Sie Ihr Auto oder nur die Sitze – wir erledigen den Rest für Sie!

Ansprechpartner:
Paolo Isabetini
+49 7176 451276
info@pfk-federkern.de
oldtimersitz-restauration.de
Jahnstraße 7, 73568 Durlangen

Ansprechpartner:
Sergej Brikman
+49 7182 8040606
info@lederkonzepte.com
lederkonzepte.com
Reizenwiesen 9, 73642 Welzheim

„Falsches und richtiges Anheben“





BEYER
KLASSIKER RESTAURIERUNG
seit 1958

Wir bringen Ihren R107 wieder auf die Straße!

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

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

Johanna Beyer
Kfz-Meisterin in 3. Generation
und Betriebswirtin

Fachbetrieb für historische Fahrzeuge

- Restaurierung
- Reparatur
- Rostschutz
- Analyse
- Motor, Vergaser und Fahrwerk

... und vieles mehr ...

Do it yourself

100.000 Views auf unserem YouTube-Video-Kanal

D-96450 Coburg, Vorderer Floßanger 15

www.klassiker-restaurierung.de
Kostenlose Service-Hotline + 49 9561 60528

Der Blinker im 107er blinkt, wie er soll oder auch mal nicht

In so einer Blinkerschaltung wie bei unseren 107ern gibt es einige Komponenten, die daran beteiligt sind, ob die Blinkleuchten links/rechts oder als Warnblinker gemeinsam leuchten. (US-Modelle haben, sofern bisher nicht abgeklemmt, zusätzliche Leuchten, was aber hier nicht schaltungsrelevant ist).

Die sichtbaren Komponenten sind der Blinkerschalter an der Lenksäule und der Warnblinkschalter in der Mittelkonsole, unsichtbar versteckt hinter dem Kombiinstrument oder bei älteren Modellen auch unter der Mittelkonsole sitzt noch ein Blinkrelais.

Aber nur im Gesamtsystem funktioniert auch alles wie es soll, damit meine ich bei einem Ausfall einer Funktion kann man entweder mittels Teileweitwurf irgendwas davon auf Verdacht austauschen oder gezielt nach dem Fehler suchen. Der Blinkerschalter ist selten betroffen und wenn ja, sind es meist Verkrustungen an den Kontaktflächen, die man bei etwas handwerklichem Geschick auch wieder säubern kann, ansonsten bleibt meist nur der Weg über den Gebrauchtteilemarkt.

Die Warnblinkschalter sind sehr häufig die Verursacher von Problemen, auch wegen Kontaktproblemen und Verschmutzungen. Die neuere Version gibt es als Nachbau noch günstig zu kaufen, aber auch die ältere Version gibt es außerdem als Nachbauten.

Seltsamerweise ist das Blinkrelais auch betroffen und wurde wohl oft getauscht (vermutlich oft unnötig), denn es gibt nahezu keine mehr auf dem Markt und wenn es sie gibt, dann zu Mondpreisen. Das Besondere am Blinkrelais ist, wie immer bei Mercedes verbaut, die 4mm-Rundsteckkontakte, und genau das ist jetzt zum Problem geworden.

Es gibt keine Neuteile mehr, obwohl diese Relais in 3 Varianten in vielen Mercedes-Baureihen verbaut waren. Die 3-poligen sind die am häufigsten verbauten, der 4te Pin ist nur für die Anhängerkupplung als Signal, es spielt

altes Blinkrelais

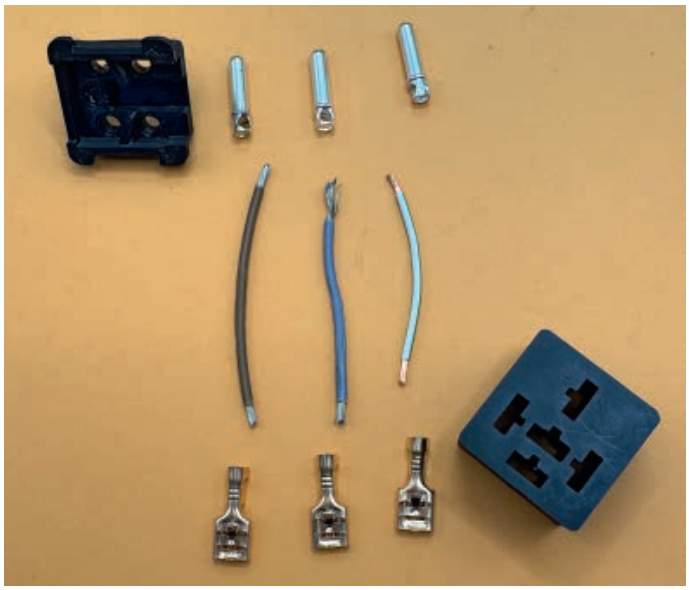
neues Blinkrelais

also keine Rolle – welches man einbaut.

Es gibt jedoch auch genügend Blinkrelais von anderen Fahrzeugen mit Flachsteckkontakten 3- und auch 4-polig.

So nun zur Lösung des Problems, denn ein defektes Blinkrelais können Elektronikexperten zwar evtl. noch reparieren, aber das dürfte auf wenige hier zutreffen, meist muss es ausgetauscht werden, nur wie wenn es keine Teile mehr gibt und ohne Blinker zu fahren, sieht man zwar sehr häufig, ist aber nicht so optimal.

Also habe ich mir wieder mal Gedanken gemacht – eine Idee für den 3D-


Einzelteile

Druck umzusetzen und einen Adapter zu konstruieren, der die Flachsteckkontakte auf die Rundsteckkontakte übersetzen kann.

Hierzu habe ich ein Rundsteckgehäuse für die 3 erforderlichen Rundstecker konstruiert und ein passendes Steckergehäuse für rastbare Flachsteckkontakte.

Dann werden 3 kurze Kabel vercrimpt bzw. verlötet und diese entsprechend gesteckt, das ist eine ziemliche enge und aufwendige Fummelei, denn zu kurz dann passt es nicht und zu lang dann kann man die 2 Gehäuse nicht mehr miteinander verkleben.

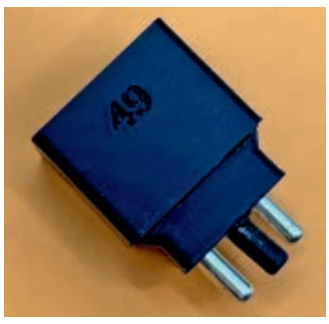
Im linken Bild ist der fertig montierte und verklebte Adapter zu sehen, im rechten Bild ist ein Relais auf den Adapter einbaufertig gesteckt.

Mit dieser Lösung kann also auch weiterhin jeder 107er weiterfahren, falls dieses Problem auftreten sollte.

Rolf Keicher
Typreferent R/C 107

Adapter+Relais rechts

Adapter links



Weshalb Austauschlichtquelle H4-LED

Stehen in der Dämmerung oder Dunkelheit mehrere Clubfahrzeuge mit eingeschaltetem Abblendlicht nebeneinander, kann man frappierende Unterschiede der Parkplatzausleuchtung beobachten. Da stechen die 107er mit hellem gelblichem Licht als scheinbar gewohnte Ausleuchtung ins Auge. Daneben stehen welche mit schwachem, sehr gelblichem Licht, die bei mir den Eindruck erwecken, unter einem ziemlich leeren Akku zu leiden. Mit etwas Abstand stehen Clubfahrzeuge deren weißes Licht alles bis zum Rand der für Abblendlicht begrenzten Ausleuchtweite viel heller und farblich erscheinen lässt. Ein Phänomen? Bei den gelblichen und den weißen hell Leuchtenden steht nahezu das Gleiche in den Datenblättern (+ 220 % bzw. + 230 %).

Für unsere 107 Klassik, Ausgabe 2/2025, hatte ich vorgesehen, über eine Schaltung für ein automatisches Tagfahrlicht zu berichten. Leider habe ich mir auf der Retro Classics Stuttgart einige Biesterchen eingefangen, um dann mit extremem Husten wochenlang am Rande einer Lungenentzündung entlang zu schlittern. Bleierne Müdigkeit verhinderte Arbeiten am Schmuckstück. Aufgeschoben ist nicht aufgehoben.

Wenn die Gesundheit das Herumturnen im Auto nicht zulässt, so reicht es gerade für sporadische Tippübungen auf der Tastatur vor dem Bildschirm. Da kann man noch einmal auf straff abgehandelte Themen vertiefend eingehen und auch manche kritischen Fragestellungen und Ansichten diskutieren.

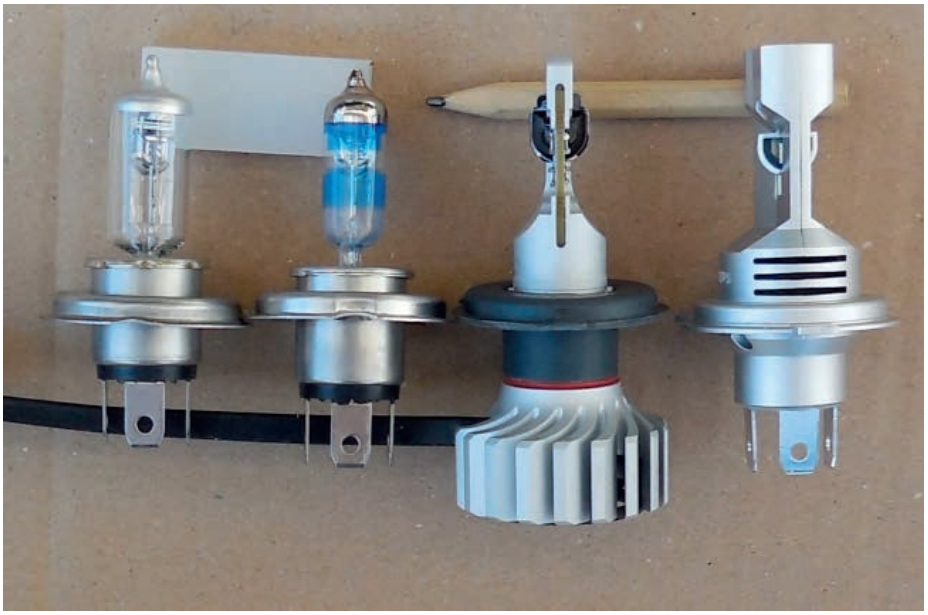
Die Sorge um das H-Kennzeichen

Mir sind bisher nur zwei Fälle bekannt geworden, dass HU Prüfer vor der Aberkennung wegen mangelnder Originalität durch H4-LED Licht warnten. In beiden Fällen folgten sie den Argumenten und beigebrachten Unterlagen der Fahrzeugbesitzer und setzten die neuen Plaketten. Eines der vielen Argumente: Die vom KBA nach § 22a STVZO genehmigte Austauschlichtquelle H4-LED stellt keine Änderung des Scheinwerfers oder des Fahrzeugs dar, sondern dient der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Gruppe 82 - Elektrische Anlage

	Fahrbahnbeleuchtung	107 Klassik	Seite
1	Fahrbahnbeleuchtung einst und jetzt	2 / 24	58 - 61
2	H4-LED und das Lampenkontrollgerät	3 / 24	86 - 88
3	Die H4 Beleuchtungsmisere	4 / 24	80 - 82
4	Originalität und Gebrauchsnutzen	1 / 25	96 - 98
5	Weshalb Ersatzleuchtquelle H4-LED	2 / 25	76 - 78
6	Automatisches Tagfahrlicht H4-LED		geplant

H. Lang – Apr. 2025



von links: H4 + 50 %; H4 + 200 %; H4-LED 1. Gen; H4-LED 2. Gen

Weiteres Beispiel: Der HU-Prüfer muss die Plakette verweigern, wenn ein VW Käfer oder Bulli aus den 50er Jahren im unveränderten Auslieferungszustand, also mit den Klappen an den B-Säulen käme. Voraussetzung für die Zulassung zum Straßenverkehr und für ein H-Kennzeichen wären bei Beiden veränderte Rückleuchten und nachträglich montierte vordere Blinkleuchten. Ein unveränderter Auslieferungszustand verhindert hier die Plakette und die Nutzung.

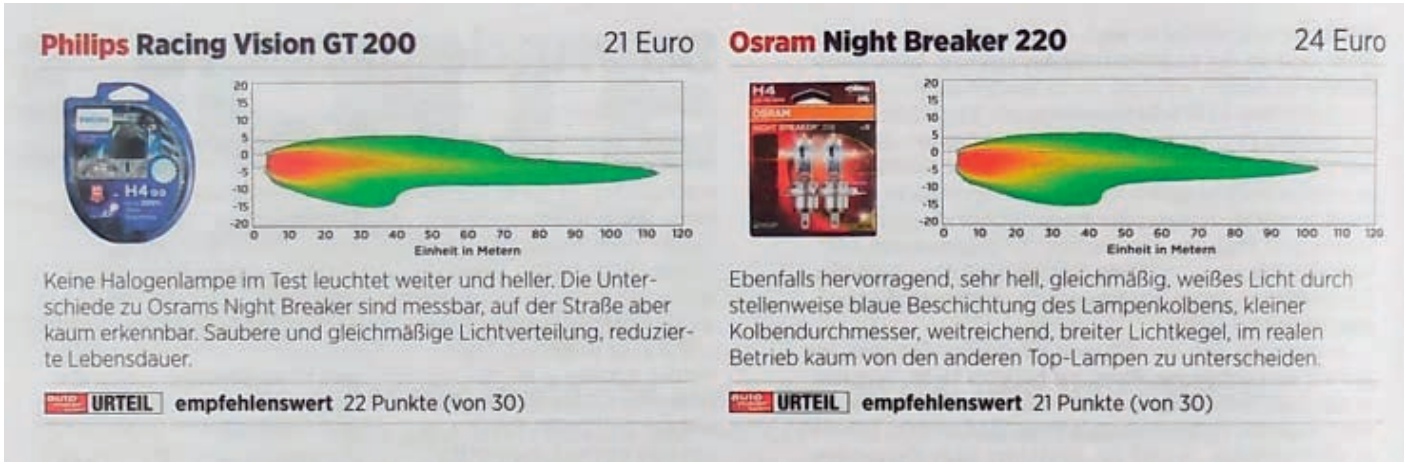
Was bedeutet + 200 %?

Nicht nur bei der Produktion entsteht eine Streubreite mit helleren und weniger hellen Lichtquellen. Manche Markenhersteller setzten auf neue Gasmischungen, erhöhte Gasdrücke und optimierte Wolframwendeln und entwickelten enorm leistungsgesteigerte Halogenlichtquellen. Die höhere Lichtleistung der Neuentwicklungen verglich man mit der festgelegten Mindestanforderung nach ECE R112 sowie ECE R34 und bezeichnete eine H4, die dreifache Lichtleistung gegenüber der Mindestanforderung bot, mit H4 + 200 %. Diese Lichtleistung entspricht etwa dem 2,5-fachen einer guten Marken-H4.

ams: Lichte Momente

Vergleicht man die von „Auto Motor und Sport“ getesteten H4 Philips Racing Vision GT 200 und die Osram Night Breaker 220 mit einer guten Marken-H4, ist ihre Leuchtstärke etwa 2,5-fach höher. Sie wurden „Empfehlenswert“ eingestuft (siehe Magazin des Motorbuchverlages Stuttgart, auto motor sport, in Heft 1, vom 18. Dez. 2024, ab Seite 136 unter dem Titel „Lichte Momente“) ferner (107 Klassik 1/25 ab Seite 96). Die Messungen erfolgen mit der Prüfspannung 13,2 V am Steckkontakt, um die Nennleistung von 55 W Abblendwendel einzuhalten.

Bis vor gut eineinhalb Jahren war mein 300 SL mit der Osram Night Breaker 200 ausgestattet. Diese effizienzgesteigerten Halogenleuchten machen aus der gleichen elektrischen Leistung etwa die 2,5-fache Leuchtstärke. Ich hatte das Gefühl, gegenüber modernen, einfach ausgestatteten Fahrzeugen eine konkurrenzfähige Fahrbahnausleuchtung zu haben.



Die H4 + 200 % bzw. 220 %) beleuchten den rechten Fahrbahnrand über 100 m weit. Mit der schlanken Lichtverteilung erreicht die Philips über 110 m. Die Osram leuchtet in mittlerer Entfernung etwas breiter, dafür geringfügig weniger weit.

Der große Sprung

Das anfangs skizzierte Bild der drei 107er Beleuchtungsgruppen ergab sich mit dem Umstieg auf eine H4-LED vor eineinhalb Jahren. Subjektiv kann der Eindruck entstehen, eine H4-LED leuchtet doppelt so hell die Fahrbahn aus wie eine H4 + 200 %. Wie kann das sein, denn in den Technischen Daten wird die H4-LED auch nur mit + 230 % beschrieben? Dieses geringfügige Mehr bei der ersten Generation H4-LED kann doch nicht diesen großen Helligkeitsunterschied bewirken?

Die Lichtfarben warm-weiß (ca. 3000°K) und Tageslichtfarbe (ca. 6000°K) bewirken unterschiedliche Remissionen. Während bei warm-weiß fast nur rote, gelbe und weiße Flächen deutlich zurückstreuen können, nutzt man bei der Farbe Tageslicht das gesamte Sehspektrum des Auges, also auch grün und blau. Der Farbunterschied alleine kann aber keine so große Differenz in der Remission bewirken.

Die Bordnetze der 107er

Im Fahrbetrieb kann die Bordnetzspannung je nach Ladezustand des Akkus und der elektrischen Verbrau-

Die H4-LED 2. Gen ist sehr kompakt. Auch die Blenden sind kleiner, um weitere Abschnitte des Parabolspiegels zu nutzen

cher zwischen knapp 12 V und ca. 13,4 V betragen. Die Obergrenze wird erst nach voller Aufladung des Akkus und je nach eingeschalteten Verbrauchern nach stundenlanger Fahrzeit erreicht. Auf der Zuleitung vom Bordnetzverteilpunkt über Lichtschalter, Abblendschalter, Sicherungen, Steckkontakte und Kupferwiderstand bis zum Steckkontakt der H4 verringert sich die Spannung um ca. 1 V. Wie oben beschrieben benötigt die H4 genau 13,2 V an ihren Steckern um die Nennleistung von 55 W bzw. 60 W aufnehmen zu können.

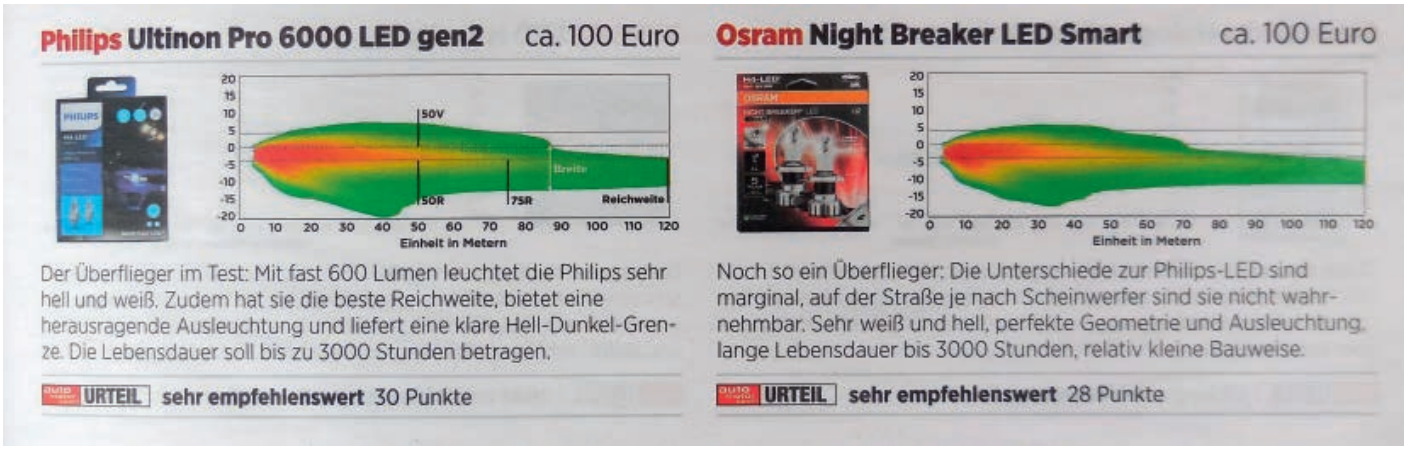
Deutlich gedimmt

Rechenbeispiel: Wenn die Bordnetzspannung momentan 12,8 V beträgt, wird der H4 nur ca. 11,8 V geboten. Da kann sie aber nur 44 W aufnehmen, was 80 % der Nennleistung bedeutet. Eine dadurch verringerte Temperatur der Glühwendel verringert zusätzlich den Wirkungsgrad, sodass nur ca. 75 % der Nenn-Leuchtstärke abgestrahlt wird. Dabei verschiebt sich auch die Lichtfarbe auf weniger als 3000°K, also geringfügig weiter ins rötliche. Diese Beispielrechnung gilt für alle H4, auch bis H4 + 220 %.

Was macht die H4-LED?

Eigentlich braucht eine LED nur ca. 4 V und einen Aufpasser, damit sie sich nicht übernimmt und stirbt. Der Aufpasser (sprich Schaltregler) schaltet im Rhyth-

Die Abdeckung des ganzen sichtbaren Farbspektrums der LEDs bewirkt fantastische Leuchtweiten bis über 120 m hinaus. Positiv auch die geringe Bordnetzbelastung mit nur ca. 18 W.



mus von mehreren hunderttausendmal pro Sekunde die Spannung ein und schnell wieder aus, bevor sich die LEDs überhitzen können. Die Schaltregler halten die LEDs im weiten Bordnetz-Spannungsbereich auf gleicher Leistungsaufnahme (z.B. 18 W). Bei einigen Typen steigt sogar die Leistungsaufnahme der LEDs bei schwacher Bordnetzspannung noch geringfügig an.

Dimmen oder Leistungsregelung

Die Bordnetze unserer Schmuckstücke schonen alle H4 durch Dimmen auf 40 W bis 48,5 W, obwohl sie erst mit 55 W die Nennleuchtstärke abstrahlen können. Dieses deutliche Dimmen kostet viel Leuchtstärke, schenkt aber den H4 ein nahezu „ewiges" Leben und den H4 + 200 % vermutlich ein deutlich längeres aktives Leben als in den Prospekten steht. Nun ist also geklärt, weshalb eine H4 + 220 % im 107er nur etwa halb so hell zu strahlen scheint wie eine H4-LED (lt. Datenblatt + 230 %).

Neu, neuer, am neuesten

Übrigens, die H4-LED der 2. Generation sind ebenfalls per integriertem Mini-Ventilator luftgekühlt, haben aber geringere Abmessungen, um auch in kleinere Scheinwerfertöpfe vieler Fahrzeugmarken hinein zu passen. Die Leistungsdaten der H4_LED 2. Gen. werden mit + 230 % bis + 330 % angegeben. Abschirmblenden wurden so optimiert, dass ich die Fahrbahnausleuchtung noch etwas gleichmäßiger als bei 1. Gen. empfinde. Den für H4 durch ECE R112 festgelegte maximalen Lichtstrom von 1000 Lumen (1650 Lumen Fernlicht) erfüllen die H4 + xxx %, die H4-LED 1. Gen. und die H4-LED 2. Gen von Osram und Philips.

Resümee

Weshalb die lt. Datenblättern nahezu gleichen Leuchtstärken von H4 + 220 % und H4-LED (+ 230 %) zu so unterschiedlich empfundenen Ergebnissen führen, ist nur teilweise den Halogenleuchten anzulasten, aber hauptsächlich den Bordnetzen der 107er. Was sind meine subjektiven Eindrücke?

1. Die „alten" H4 werden unterversorgt und entsprechen nur dem Sicherheitsstandard von 1971.
2. Die H4 + 220 % werden genauso unterversorgt, sind aber ca. 2,5 Mal leuchtstärker als Pkt. 1.
3. Die H4-LED arbeiten im Nennbetrieb und werden als doppelt so leuchtstark wie Pkt. 2 empfunden.
4. Die H4-LED 2. Gen. sind bauformoptimiert und werden etwas leuchtstärker als Pkt. 3 empfunden.

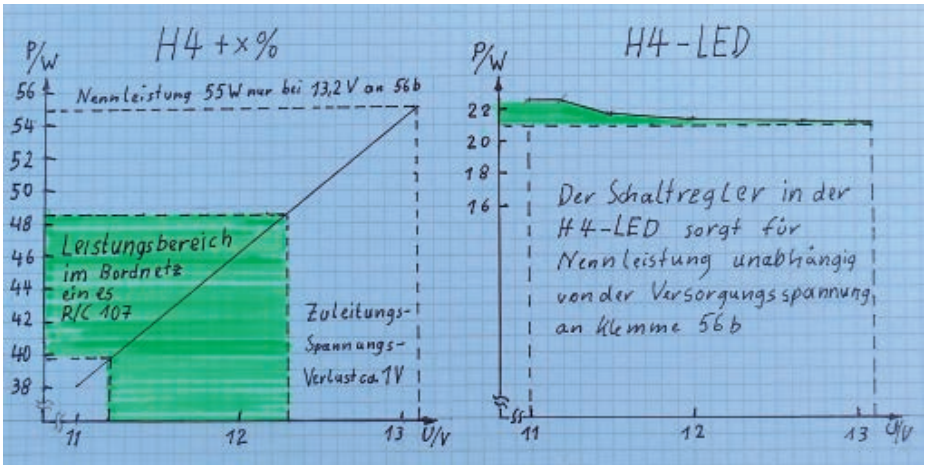
Egal, für welche der 4 Möglichkeiten sich jedes einzelne Clubmitglied entscheidet, ich hoffe nur, dass es zum individuellen Nutzungsprofil und zur Verkehrssicherheit passt. Allzeit entspannte und unfallfreie Fahrt wünscht

Ihr / Euer
Helmut Lang
Club Technikreferent
© Fotos: Motorbuchverlag und H. Lang

Diese H4 + 200 % Racing GT 200 war bis vor 1,5 Jahren in meinem 300 SL Durch das Dimmen ist sie in 2 Jahren Benutzung nahezu nicht gealtert.

Die gekennzeichneten Fotos sind aus „Auto Motor und Sport" Heft 1 vom 18.12.2024

Links: Das Dimmen bewirkte, dass eine H4-55 W Halogen nur 41 W bis 48,5 W leisten kann. Rechts: Der integrierte Schaltregler betreibt die LED im gesamten Schwankungsbereich des Bordnetzes mit der Nennleistung.



Autosattlerei
E. SCHUCHHARDT
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

Das Hardtop und seine unbekannten Unterlagen

Neulich wurde in einem Forum über eine fehlende Gummiunterlage an den seitlichen Hardtop-Verschlüssen diskutiert. Zuerst hatte ich keinen Schimmer, was das sein soll, aber mit etwas Recherche und einem Gang in den Keller, um das seit 14 Jahren eingestaubte Hardtop anzuschauen, wurde ich schlauer. Und tatsächlich, diese Gummiunterlage fehlte bei unserem Dach auch, also sowas. Einzeln gibt es diese Unterlagen nicht, weil sie im Gesamtteil-Lieferumfang vom Lieferanten zugehörig sind.

Nun ja, das ist ja kein allzu schwieriges Teil, also ran ans CAD und das Teil nachkonstruiert, in hartem Gummimaterial nachgedruckt und gleich eingebaut.

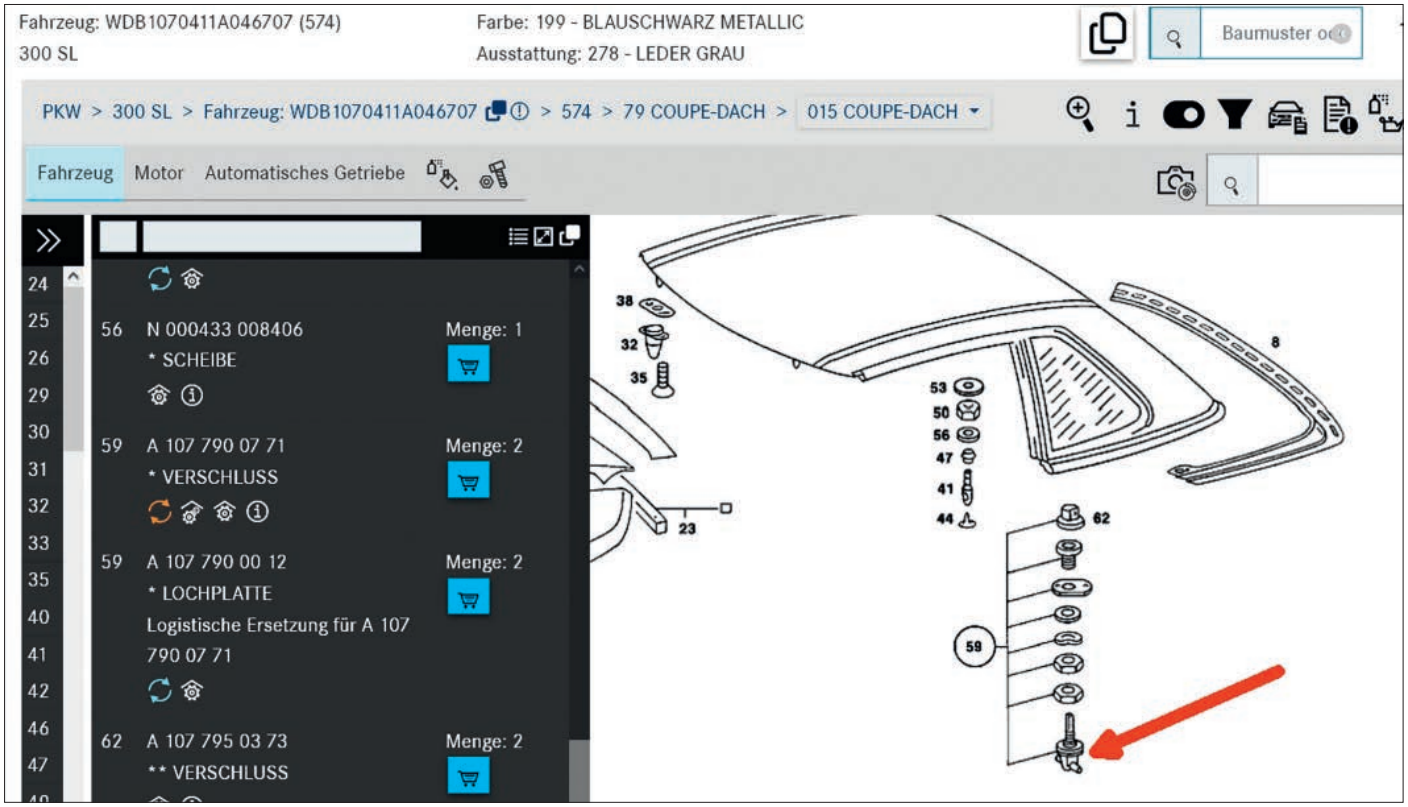
Jetzt hat unser Hardtop wieder die Unterlagen und kann weitere Jahre weiter vor sich hin einstauben.

Auf den RetroClassic hatten wir ja als technische Darbietung das Auf- und Absetzen des Hardtops am Club-SL vorgeführt, da fehlen auch beide Unterlagen, die müssen wir mal bei Gelegenheit auch nachrüsten. Also offensichtlich ein weiteres Alterungsthema, welches kaum einer bemerkt, weil das Hardtop selten bis gar nicht genutzt wird (zumindest bei uns).

Rolf Keicher
Typreferent R/C 107

ohne Unterlage

mit Unterlage



Jürgens Praxis-Tipps und Technik (PTT)

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

Mindestangaben: • Name • Vorname • Mitgliedsnummer • Fahrzeugtyp • Fahrgestellnummer
Ohne diese Angaben wird ihre Anfrage nicht bearbeitet!

Hallo liebe Freunde der Technik und Liebe Mitleser und Fans unserer Serie mit Tipps und Tricks. Bevor ich loslege, möchte ich an dieser Stelle gerne noch mal im Gedenken an unseren lieben Freund, Techniker von Herzen und unglaublich langes Clubmitglied Jörgen Eriksen erinnern, der uns leider viel zu früh verlassen hat. Er war es damals, der diese Rubrik "Jörgens PTT" (Praxis, Tipps & Technik) gegründet und über die ganzen Jahre mit Leben erfüllt hat. Ihr habt natürlich gemerkt, dass dadurch aber auch besonders im letzten Vierteljahr die Dichte und Frequenz der Berichte hier abgenommen hat. Ein wesentlicher Grund hierfür ist allerdings, dass unsere Technik- E-Mail-Liste in dieser Zeit aus Software technischen Gründen eine ordentliche Störung hatte.

Heute darf ich euch an dieser Stelle noch mal unseren Club Technikfreund **Jürgen Borkhart** „vorstellen". Jürgen ist mit seinem tollen Engagement für uns alle aktuell in unsere Reihe der Technikreferenten aufgestiegen. Ihr findet ihn natürlich ab sofort auch vorne in unserer Köpfeliste. Jürgen übernimmt auch die Verantwortung und die Redaktion unserer PTT Reihe. Ein ganz herzliches Vergelt's Gott an Jürgen!

Eine weitere sehr gute Nachricht aus der Technik ist, dass Reinhard Krell für uns mittlerweile auch unsere Technik-E-Mail-Liste wieder aufstand gebracht hat. Jedes Clubmitglied kann hier eine konkrete technische Frage an unsere E-Mail: *technikliste@107sl-club.de* senden. Jedes Mitglied, dass sich für diese Verteilerliste angemeldet hat erhält dann im Verbund die Frage und bekommt gleichzeitig auf dem Silbertablett die entsprechende Antwort aus unserem Pool der Technikbegeisterten.

Anmeldung über:
https://107sl-club.mercedes-benz-clubs.com/club/technik-liste/bedienungsanleitung-und-nutzungsbedingungen/# oder einfach den folgenden QR-Code mit dem Handy scannen und dem Link folgen

oder per E-Mail an:
Anmeldung-Technikliste@107sl-club.de

Sehr viele der wirklich praktischen Tipps in dieser Reihe hier entnehmen wir der Technikliste und fassen sie für alle Leser in prägnanter und übersichtlicher Form zusammen. Wie ihr seht, mache ich jetzt gerade ein wenig Werbung für unsere Liste und vielleicht habt ihr Lust euch mal anzumelden und aus erster Hand zu lernen. Viel Spaß bei der Lektüre und vor allen Dingen natürlich auch bei der späteren Umsetzung unserer Tipps und Tricks wünscht euer Ralf Cyriax

Zu meiner Person,

ich mag meine Familie, nun bin ich doch seit über 30 Jahren verlobt und bin glücklich über meine wunderbare Partnerin Irmgard, die Kinder und Enkel.

Ich mag es aktiv, Familie, 53 erfüllte Berufsjahre, Leistungs- und Freizeitsport, eine inzwischen über 30-jährige Mitgliedschaft in unserem Club und natürlich klassische Fahrzeuge haben mich begleitet. Fahren und Schrauben kommt gleichermaßen zu seinem Recht. Bezüglich des Schraubens bin ich Autodidakt mit dann auch der Teilnahme an Seminaren u.a. an der Fahrzeugakademie in Schweinfurt, da ich als gelernter Lacktechniker beruflich nichts mit Fahrzeugen am Hut hatte.

Ich mag es strukturiert, ein Plan oder z.B. Betriebsanleitungen haben mich bei der Umsetzung meiner Ideen bis heute begleitet. Ganz sicher bin ich aber kein Bürokrat sondern eher kreativ und die Struktur hilft mir wo es nützlich und sinnvoll ist.

Ich mag unseren Club, über die vielen Jahre habe ich die Vorteile meiner Mitgliedschaft „passiv" genossen und will nun dem Club mit der Übernahme der ehrenamtlichen Tätigkeiten auch einmal etwas zurückgeben. Seit Februar 2022 leite ich den RT716 Ludwigsburg und versuche als Technikbeauftragter der RTs 716, 70 und 73 bei technischen Fragen zu unterstützen und zu helfen.

Ich mag meinen 350 SL Bj. 1971, neben meinem Porsche 912 von 1968 und dem Jaguar XK8 von 1998 ist der 350 SL mein Lieblingsauto mit welchem Irmgard und ich viel Schönes erlebt und vor allem viele Freundschaften geschlossen haben.
Jürgen Borkhart

Neue Kohlenbürsten für die Lichtmaschine

Guten Tag, Helmut, heute möchte ich dich um deinen Rat und eine Einschätzung bitten. Gerade bin ich beim Wintercheck meines 500 SL (Bj. 87) und kontrolliere die Abnutzung der Kohlen der Lichtmaschine. Vor 14 Jahren mit dem BOSCH 1 197 311 003 erneuert, sind sie viel besser als ich vermutet hatte. Für diese Wartung habe ich im Zubehörhandel nur einen Regler von HELLA 5DR 004 242 061 bekommen. Beim direkten Vergleich stelle ich fest, dass beim BOSCH Regler zusätzlich ein kleines grünes Teil (Aufdruck "68") verbaut ist, das beim HELLA Regler fehlt. Welche Funktion hat das Bauteil? Kann ich den neuen HELLA Regler bedenkenlos verbauen?
DANKE für deine Zeit und deinen Rat.
Gruß Wolfgang

Hallo Wolfgang!
Um die Generatorleistung weitgehend unabhängig von der Motordrehzahl, entsprechend den Leistungsanforderungen des Bordnetzes regeln zu können, schaltet der Regler vieltausendfach pro Minute den Erregerstrom ein und aus. Wird hohe Stromproduktion gefordert, sind die Einschaltintervalle lang gegenüber den kurzen Ausschaltzeiten. Für geringe Produktion entsprechend kurze Einschaltzeiten und langes Aus. Dieses Takten des Erregerstroms belastet die Schaltkontakte (hier den elektronischen Schalter) mit Spannungsspitzen. Darum hat man vor 50 Jahren einen Widerstand (z.B. 68 Ohm)

parallel verbaut, um den Strom nicht auf Null zu unterbrechen, sondern durch den Widerstand geringfügig weiterfließen zu lassen. Diese relativ hochohmige Überbrückung des Schaltreglers hat man meist „Entstörung" genannt. Moderne Schaltregler sind auch ohne Entstörwiderstand absolut betriebssicher. Das Foto des Hella Reglers zeigt den Aufdruck 14,5 V, was die Ladeschlussspannung angibt. Moderne Ca-Ca-dotierte Akkus schont man durch eine Ladeschlussspannung von ca. 14,0 V. Über 14,3 V wird zunehmend Knallgas erzeugt und es kann Säure austreten. Für moderne Fahrzeuge mit Neustart des Motors nach jedem Anhalten und vielen

Verbrauchern an Bord sind AGM Akkus vorgeschrieben. Dafür sind die Regler mit einer Ladeschlussspannung von 14,5 V bis 14,6 V ideal. Somit ist klar, dass der Hella Regler einen herkömmlichen Akku etwas stressen würde. Du liegst auf der sicheren Seite und schonst Deinen Akku, wenn Du den 14 Jahre alten Bosch Regler 14 V weiterverwendest. Der tut es bestimmt noch 80.000 km. Den neuen Regler mit dem Aufdruck 14,5 V kannst Du bis zu einer eventuellen Umstellung Deines 500 SL auf einen absolut auslaufsicheren AGM-Akku aufbewahren. Übrigens, ich habe bei der Umstellung meines 300 SL (87) vor 13 Jahren auf AGM Akku keinen Regler für die Ladeschlussspannung 14,5 V bekommen können. Als Ersatz habe ich das Ladegerät einmal pro Jahr bis 14,6 V aufladen lassen. 5 Jahre später gab es Regler für die 107er DS-Generatoren, passend für AGM Akkus. Die Technik mit Ersatzteilen macht Fortschritte! Viel Spaß mit dem Schmuckstück. Lass von Dir hören.
Helmut

Hallo Helmut,
ganz herzlichen Dank für deine Einschätzung und verständliche Erklärung! Tatsächlich habe ich auch schon überlegt, den bisherigen Schaltregler erneut einzubauen, da er meine bisherige Mercedes Batterie 14 Jahre alt werden ließ, also scheint die Versorgung ja optimal gelaufen zu sein. Jetzt habe ich die Batterie gegen die identische von MB erneuert, und mit dem bisherigen Regler kann diese dann auch 14 Jahre alt werden, wenn ich dann überhaupt noch fahre. Viele Grüße
Wolfgang

Anm . d. Red.
In der Klassik 3/2021, Seite 58 gab es einen Artikel zur Lichtmaschine und deren Regler beim 300 SL
Grüße Marcel

Leerlaufdrehzahl 560 SL

Hallo zusammen,
kann man die Leerlaufdrehzahl absenken ohne dass das gravierende Folgen für andere Funktionen hat? Z. B. auf 500 bis 600 Upm? Und wenn ja, wie? Viele Grüße
Karl-Wilhelm

Hallo,
das ist meistens der Leerlaufsteller unter dem Luftfilter.
mit freundlichen Grüßen, kind regards
Gregor Gaida

Hallo Karl-Wilhelm,
der 560 hat bereits eine elektronische Leerlaufdrehzahlregelung. Hier kann von aussen die Drehzahl nicht angepasst werden. Diese ist normalerweise aber schon bei 650 U/Min in P oder N und bei 500 bis 550 bei eingelegtem Gang. Wenn die Drehzahlen nicht erreicht werden, liegt ein Fehler vor. Meistens liegt das an einem schwergängigen Leerlaufsteller, der nicht mehr weit genug schließt. Nach meiner Erfahrung hilft reinigen wenig, man kann ihn aber nachjustieren. Alternativ gibt es schon seit einiger Zeit ein gut funktionierendes Aftermarket Produkt von Esen. Der verrichtet bei mir jetzt

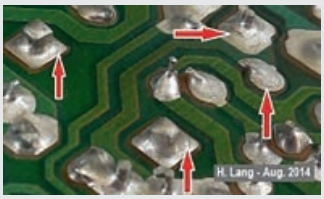
im dritten Jahr klaglos seinen Dienst. Eine gute Informationssammlung ist das WiKi des 126er Forums, die Motoren sind ja im Wesentlichen baugleich.
https://www.w126-wiki.de/index.php?title=Leerlaufsteller,_erh%C3%B6hte_Leerlaufdrehzahl/_Vorspannung
Viel Spass beim Schmökern :-)
Gruss Ralf Steiger

Guten Morgen,
Ich werde vorschlagen, erst den Motor auf Falschluft zu kontrollieren, und dann den Motor richtig einstellen. Dann soll der leerlauf um die 650 sein. Falschluft ist sehr schlecht für der Motor und erhöht die Drehzahl. Sehr einfach zu kontrollieren mit einem Rauchtest. Anbei ein Beispiel; https://www.youtube.com/watch?v=CC4eWZiMg3I Beim Club SL haben wir auch Undichtigkeiten gefunden und behoben.
Met vriendelijk groet/Mit freundlichen Grüßen / Best regards
Jean-Louis Stolk
Firma Stolk
7707 PV Balkbrug

Kraftstoffpumpenrelais (KPR) für 560er

Liebe Technikrunde,
ich möchte gerne den Dichtring A 016 997 2948 am Getriebeautomaten wechseln. Hat jemand eine Reparaturanleitung? Ich möchte mir ein Ersatz Kraftstoffpumpenrelais (KPR) kaufen. Die Preisspanne reicht hier von 20-60 Euro, obwohl sich die Teile optisch nicht unterscheiden. Gibt es hier Qualitätsunterschiede / Empfehlungen?
Viele Grüße, Andreas Hosbach

Hallo Herr Hosbach!
Zu 95 % liegen bei versagenden KPRs gerissene Lötstellen vor. Ursache: Die massiven Eisenjoche der Kleinrelais sind in die Hauptplatine eingelötet. Im Betrieb erhitzen sich diese stark und die Wärmeausdehnung bewirkt im Laufe der Zeit Rissbildung im Lötzinn. Mit zunehmendem Widerstand kann die Induktivität der KP (Pumpenstrom ca. 10 A) ein „Ausbrennen" der Risse bewirken.
Abhilfe: Durch Nachlöten der Kleinrelais-Lötstellen" ist das KPR wieder gut für die nächsten 30 Jahre.
Qualität? Bis vor 10 Jahren hat MB die ca. 30 verschiedenen Typen von KPRs für meist mehrere hundert Euro (sofern noch lieferbar) verkauft. 2014 kam für die 8-Zylinder ein Ersatz für ET 003 545 0105 mit ET 003 545 2505 sensationell preisgünstig für € 38,39. Das sollte für so ziemlich alle 8-Zylinder ab MoPf85 (auch für die G-Klasse und W 126) passen. Später stand das ET 003 545 2505 sogar für nur € 25 in der ET Liste!
Hinweis: Nicht mit dem ET 002 545 1805 verwechseln. Das sieht genauso aus, ist aber für die Ansteuerung des Kältekompressors. Gutes Gelingen und Grüße aus der Kurpfalz!
Helmut Lang, Club Technikreferent



Lieber Herr Lang,
Vielen Dank für Ihre Mail. Leider ist die Platine beim Ausbau irreparabel zerbrochen. Insofern kommt nur noch Ersatz in Frage. Die von Ihnen genannten Teilenummern sind scheinbar auch nicht mehr lieferbar. Gibt es noch weitere alternative MB Originalteile?
Viele Grüße, Andreas

Hallo Herr Hosbach,
leider habe ich keinen besonderen Zugang zu ET Listen. Ich würde beim „Freundlichen" anfragen, welchen Ersatz er für A 003 545 0105 oder A 003 545 2505 liefern kann. Bei NML würde ich bei Gebrauchtteileanbietern stochern. Gebrauchte KPRs würde ich in jedem Fall vor dem Einbau öffnen und die Kleinrelais-Lötstellen auffrischen. Grüße aus der Kurpfalz Helmut Lang

Danke Herr Lang und ein schönes Wochenende! Viele Grüße, Andreas Hosbach

Öldruckanzeige in KI flattert

Lieber Herr Lang,
bei meinem 107 041 flattert seit einiger Zeit der Öldruckanzeiger. Ich erinnere mich an einen Artikel in der 107 Klassik wo beschrieben wurde, wie dieses Problem durch ein zweites Massekabel behoben werden kann. Ist der Artikel noch verfügbar?.
Martin Obermann

Hallo Herr Obermann,
ich vermute, Sie meinen den Beitrag von Oliver Klug „Zitternde Anzeigen" in der 107 Klassik 3/2019 Seite 72f. Hier wird bei einem KI aus den 70er Jahren mit Ölmanometer die Überbrückung einer mangelhaften Masseverbindung der anderen Instrumente beschrieben.
Der 300 SL ist mit einem elektrischen Manometer ausgestattet. Ferner ist die Hauptmasse des KI nicht mehr über den 12-poligen Stecker geführt. Falls sich andere Anzeigen im KI unstet verhalten, könnte ich Ihnen die kritischen Massekontakte beim 107 041 per Fotos darstellen. An 2 Stellen bildet sich Oxidation zwischen verzinkten Blechen und dem Kupferblech, wobei Übergangswiderstände entstehen können. Aber bei Bemängelung der Drehzahlanzeige kommt auch eine sehr schwach dimensionierte Masse-Leiterbahn auf der Drehzahlplatine in Frage. Bitte teilen Sie mir mit, ob Sie zusätzliche Informationen wünschen. Bitte schildern Sie ggf. detailliert die Bemängelung und die Modalitäten des Auftretens. (Motoröl kalt, warm, Viskosität, Leerlaufdrehzahl; ab welcher Drehzahl am Anschlag 3 bar? Ist auch die Tankanzeige unstet? Flackernde Anzeigeleuchten? Etc.)
Viele Grüße aus der Kurpfalz
Helmut Lang, Club Technikreferent

Guten Tag Herr Lang,
vielen Dank für die schnelle Antwort
Meiner Anfrage werden Sie schon entnommen haben, dass ich nicht der Technikexperte bin und hier eher dem eigentlichen Schrauber zuarbeiten wollte. Ich werde das mit dem Kollegen besprechen, ob er damit klarkommt oder ggfs. weitere Infos braucht. Wenn dem so ist, würde ich mich gerne nochmal melden und danke schon jetzt für Ihre Bereitschaft, weiter Infos zu liefern.
Viele Grüße aus Mittelhessen
Martin Obermann

Hallo Herr Obermann,
wenn bei Ihrem 041er nur die Öldruckanzeige unerwartete Werte anzeigt, kann es nicht an einer schwachen Verbindung zwischen KI und Fahrzeugmasse liegen. Also können Sie sich das Abziehen des Lenkrades und das Herausziehen des KI höchstwahrscheinlich ersparen. Ist geprüft, ob der Öldrucksensor in Ordnung ist? Wenn Sie als „Nicht-Technik-Experte", wie Sie sich selbst vorstellen, dennoch einen kostensparenden Reparaturauftrag geben wollen, kann es vorteilhaft sein, selbst die Funktionsweise der Öldruckanzeige zu verstehen. Für derartige Erklärungen zur Fehlereingrenzungen hat sich das Telefon bewährt. Bitte rufen Sie mich an unter 06227 62860.

Ein Sonntagsgruß aus der Kurpfalz
Helmut Lang
Club Technikreferent

Frage zu einem Relais-Montageort

Guten Tag, ich habe eine Frage zur Fahrzeugelektrik: Wo ist, bitte, das Scheibenwischer / Blinkerrelais verbaut?
Ich besitze einen 300SL Bj. 89
Vielen Dank im Voraus
freundliche Grüße, Henning Kreuziger

Hallo Herr Kreuziger,
bei Ihren 107.041 sind zwei unterschiedliche Relais für die angefragten Funktionen verbaut: N9 Blinker und Warnblinker direkt hinter dem Tacho. (Siehe Foto nach Ausbau des Kombiinstruments.) N12 Nachwischelektronik nahe beim Bremspedal, oberhalb der Lenkstange an der Spritzwand.
Gutes Gelingen, Grüße aus der Kurpfalz
Helmut Lang

Hallo Herr Lang,
vielen Dank für die schnelle Antwort und die Bilder! Dann ist das Wischerrelais von SWF und die Teilenummer habe ich vom Foto. Ist das Relais gesteckt wie z.B. das KPR? Ich möchte das Wischerrelais tauschen, weil nach dem Wischen und erneutem Einschalten der Motor nicht mehr läuft. Das erscheint mir erstmal der einfachere Schritt zu sein. Stimmen Sie dem zu?
Grüße zurück aus Schwaben.
Henning Kreuziger

Ich sehe das auch als richtiges Vorgehen zur Störungseingrenzung. Das Relais N12 Nachwischelektronik ist gesteckt und sollte mit geringem Kraftaufwand zu ziehen sein.
Helmut Lang

YOUNGTIMER
S LP 7638
WHEN WE WERE YOUNG.
Sonderausstellung im Mercedes-Benz Museum
vom 11.04. bis 02.11.2025.
Mercedes-Benz
GET YOUR
TICKETS HERE

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

Neue Mitglieder im Zeitraum 15.01.2025 - 15.04.2025

Mitgliederbestand am 15. April 2025 = 5701 Mitglieder

Metzner	Uwe	06897	06193 Petersberg OT Sennewitz	380 SL
Vogt	Linus	07084	07743 Jena	280 SL
Lindner	Thilo	06654	09575 Eppendorf	380 SL
Schalmann	Bernd	06239	10247 Berlin	300 SL
Beyritz	Dr. Ingo	06279	10439 Berlin	ohne
Trunk	Matthias	06873	14193 Berlin	280 SL
Neitzke	Andreas	06374	17489 Greifswald	280 SL
Behr	Thomas	06264	21039 Escheburg	560 SL
Dorsch	Andreas	06143	21224 Rosengarten	300 SL
Ehlert	Klaus	06176	21244 Buchholz-Sprötze	380 SL
Buchholtz	Stefan	06202	22359 Hamburg	ohne
Baumgart	Norbert	06713	24539 Neumünster	300 SL
Rapp	Klaus-Peter	06145	24568 Kaltenkirchen	ohne
Schäfer	Georg	06647	24589 Nortorf	380 SL
Müller	Gerhard	06811	24793 Brammer	450 SL
Riedel	Carsten	06186	24802 Bokel	280 SLC
Lammertz	Peter	06205	27572 Bremerhaven	500 SL
Vetter	Günter	06287	27574 Bremerhaven	450 SL
Hinderlich	Stefan	06839	27777 Ganderkesee	420 SL
Ehlers	Anne	06137	28790 Schwanewede	300 SL
Keller	Olaf	06203	28816 Stuhr	ohne
Dobberstein	Klaus	06163	29303 Bergen	560 SL
Schaller	Thomas	06800	30165 Hannover	560 SL
Stücker	Benedikt	06140	30171 Hannover	ohne
Nittke	Jörg	06164	30177 Hannover	350 SL
Brümmer	Heinrich	06207	31141 Hildesheim	420 SL
Matern	Artur	06139	31275 Lehrte	350 SL
Böhnel	Siegfried Franz-Josef	07338	32052 Herford	560 SL
Schulz	Klaus	06179	33449 Langenberg	500 SL
Schüler	Dr. Klaus	06827	33659 Bielefeld	380 SL
Günther	Florian	07188	34134 Kassel	380 SL
Reichhardt	Klaus	07085	34270 Schaumburg Elgershausen	ohne
Steinbock	Jürgen	07050	34466 Wolfhagen	380 SL
Küttler	Tibor	07118	34599 Neuental	500 SL
Hahn	Manfred	06291	35394 Gießen	560 SL
Müller	Frank	07180	35418 Buseck	280 SL
Gran	Alexander	06478	35792 Löhnberg	ohne
Ries	Johannes	06525	36381 Schlüchtern	ohne
Gehricke	Nico	06170	37077 Göttingen	ohne
Rach	Floian	07088	37434 Gieboldehausen	380 SL
Bach	Maic	07072	38122 Braunschweig	280 SL
Debertin	Dr. Klaus	06681	38124 Braunschweig	560 SL
Reuter	Herwarth	06622	41462 Neuss	300 SL
Kohlen	Heinz	06096	41844 Wegberg	300 SL
Schwan	Uwe	07533	42327 Wuppertal	450 SL
Blum	Klaus	07308	44869 Bochum	ohne
Wallat	Martin	07576	45239 Essen	500 SL
Schmid	Stefan	07517	45259 Essen	560 SL
Busch	Thomas	07329	45468 Mühlheim a.d.R.	300 SL
Dietrich	Arnd	06318	46145 Oberhausen	500 SL
Wesselmecking	Jochen	07563	46240 Bottrop	350 SLC
Belchev	Zoran	07558	47279 Duisburg	560 SL
Brüggemann	Ralf	06093	47669 Wachtendonk	280 SL
Stracke	Michael	07466	48329 Havixbeck	560 SL
Müller	Rainer	06933	50769 Köln	380 SL
Häfele	Hans-Peter	06799	51149 Köln	350 SL
Olbrich	Bernd	06320	52146 Würselen	300 SL
Kück	Friedel	06103	52382 Niederzier	560 SL
Schmitz	Patrick	06131	53129 Bonn	500 SL
Gohlke	Julia	06475	53229 Bonn	ohne
Wagner	Jan	07655	53562 St. Katharinen	500 SLC
Aßhauer	Tobias	06980	53639 Königswinter	450 SL
Friedrich	Karl	07442	54523 Hetzerath	300 SL
Eckers	Harry	06417	55546 Neu-Bamberg	ohne
Werner	Rolf	06653	56727 Mayen	450 SLC 5.0
Pick	Günter	06083	56814 Greimersburg	380 SL
Denecke	Jörg	07115	57271 Hilchenbach	560 SL
Tewes	Susanne	07544	59063 Hamm	560 SL
El Nayal	Michael	06245	61476 Kronberg i.Ts.	300 SL
Weingardt	René	06306	63110 Rodgau	500 SL

Feiler	Mario	06632	63849 Leidersbach	560 SL
Bender	Jörg	07029	66292 Riegelsberg	450 SL
Bühler	Jürgen	06244	67705 Trippstadt	300 SL
Sauer	Klaus	06072	69234 Dielheim	450 SL
Fahrinkrug	Marc	06454	70188 Stuttgart	350 SL
Unterbirker	Rafael	06343	70374 Stuttgart	500 SL
Birk	Marcel	06450	71106 Magstadt	ohne
Kristeller	Michael	06838	71287 Weissach	ohne
Weigand	Marcus	06600	71397 Leutenbach	280 SL
Jedele	Alexander	06378	72585 Riederich	350 SL
Auer	Martin	06387	72636 Frickenhausen	ohne
Balasar	Oguz	06648	72766 Reutlingen	280 SL
Angelmaier	Matthias	06394	73084 Salach	560 SL
Peiskar	Paul	06369	73095 Albershausen	280 SL
Musiolik	Birgit	06727	73230 Kirchheim unter Teck	500 SL
Feil	Niklas	06482	73485 Unterschneidheim	350 SL
Haidukiewitz	Selina	06855	74074 Heilbronn	ohne
Reinwald	Hansjürgen	06542	74193 Schwaigern	560 SL
Baumeister	Klaus	06325	74211 Leingarten	280 SL
Wagner	Albert	06340	74575 Schrozberg	350 SL
Eiswirth	Markus	06397	76593 Gernsbach	560 SL

Heger	Tim	06480	76703 Kraichtal	ohne
Ostertag	Stephan	06370	77694 Kehl	560 SL
Cochlovius	Dr. Elmar	06433	78052 Villingen-Schwenningen	300 SL
Karoske	Uwe	06377	78727 Oberndorf	560 SL
Friedrich	Florian	06463	80638 München	ohne
Schworm	Prof. Dr. Hermann Dieter	06228	81247 München	500 SL
Bassen	Jeannette	06080	82031 Grünwald	500 SL
Willner	Charlotte	06541	85049 Ingolstadt	ohne
Brandt	Jürgen	06938	86399 Bobingen	350 SLC
Winkler	Roland	07267	86911 Dießen am Ammersee	ohne
Buhmann	Christoph	06444	87435 Kempten	380 SLC
Weimann	Ulrich	06338	87700 Memmingen	300 SL
Weimann	Ina	16338	87700 Memmingen	Partnermitglied
Berger	Dr. Roland	06636	88662 Überlingen	ohne
Steiner	Wolfgang	06348	89075 Ulm	420 SL
Leutenmaier	Josef	06412	89297 Roggenburg	ohne
Schell	Peter	06117	91555 Feuchtwangen	280 SL
Haberland	Peter	07060	92339 Beilngries	560 SL
Stangl	Wolfgang	06351	92526 Oberviechtach	350 SL
Achatz	Karl-Heinz	06407	93077 Bad Abbach	560 SL
Hämmerlein	Felix	06739	95236 Stammbach	ohne

Szitha	Dr. Andras	06550	A - 4522 Sierning,	Österreich	450 SL
Martinek	Peter	06069	A - 6710 Nenzing,	Österreich	500 SL
Kerschbaumer	Dr. Bernd	06219	A - 8042 Graz,	Österreich	ohne
Hompesch	Winfried	07513	B - 4837 Baelen,	Belgien	560 SL
Claus	Bruno W.	06589	CH - 7000 Chur,	Schweiz	350 SL
Sjö	Villiam Dissing	07283	DK - 2950 Vedbaek, Copenhagen	Dänemark	380 SL
Petersen	Ken	06184	DK - 5700 Svendborg,	Dänemark	380 SL
Weiland	Eric	06546	F - 57800 Freyming-Merlebach,	Frankreich	350 SL
Kulwinder	Rupra	07525	GB - London,	England	280 SL
Kemp	Robert	07305	L - 3316 Bergem,	Luxemburg	560 SL
Huegen	Bert Jan	06125	NL - 3981 BC Brunnik,	Niederlande	450 SLC 5.0
Wemmenhove	Harm	07313	NL - 7932 PP Echten,	Niederlande	380 SL
Mazilu	Gabriel	07510	RO - C.P.077100 Ganeasa/ ILFOV	Rumanien	350 SL
Ström	Hans	06882	S - 11757 Stockholm,	Schweden	300 SL

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

Verkauf

300 SL, Bj, 8/87, 181.885 km, seit 1995 im Club (30 Jahre), Farbe: anthrazitgraumetallic (172), Leder grau (278), Aussentemperaturanzeige (240), Automatik (420), elektrische Antenne (531), Aussenspiegel li+re beheizbar (506), Radio Becker Grand Prix (511) wurde wegen defekt ausgetauscht gegen Sony, Notsitze (565), Armlehne (570), elektrische Fensterheber (583), wärmedämmendes Glas (590), KAT (620), Verdeckstoff schwarz (740), Sitzheizung li+re (873), ORIS Windschott. Bosch Wegfahrsperre nachgerüstet. Bedienungsanleitung etc. und alle 4 Schlüssel vorhanden. Zusätzliche WURM-Abgasreinigung aufgerüstet im Jahr 10/2000. Bremsscheiben/Beläge und Endschalldämpfer neu. Neue Reifen in 2023. Wertgutachten aus 2022 mit 45.000 €. Diverse Unterlagen. Preisvorstellung: 42.900 €. Standort: Köln. Kontakt: Tel.: 0221-785147 oder E-Mail: r.hundhausen@t-online.de

380 SL, Automatik, Diamantblau Met., Interieur Dunkelblau, Leder und Teppiche (Dunkelblau)neu, Hardtop mit Heckscheibenheizung. Faltdach neuwertig dunkelblau, ungeschweißt und rostfrei (kein Winterbetrieb) 151.000 Meilen, gepflegtes Liebhaberfahrzeug. Automatik, Tempomat, Klimaanlage, Becker GP überholt, elektrische Antenne, original LM Felgen, Wertgutachten erstellt 2023 mit einem Preis von 35.000 €. Aktueller Preis 28.500 €. Kontakt: Dr. Herwik Matschy Murgasse 4 8010 Graz, Tel.: 0043-6645124403, E-Mail: herwik.matschy@outlook.com

300 SL, (KAT); EZ 12/88; 180 PS; R6 Ottomotor Typ M103, Automatik; 166.992 km; deutsches Fahrzeug in sehr gepflegtem Zustand; rostfrei; Metallic-Lackierung; Hardtop in Wagenfarbe; 1.Hand. Softtop neuwertig; Becker Mexico; Klimaanlage; Mittelkon. Wurzelh.; Notsitze hinten; Wertgutachten von 02/2024 liegt vor; Zustandsnote 2; € 44.000,- Standort Kirchheim u.Teck, Tel.:0162-3050205; E-Mail: bine031975@web.de

560 SL, Bj. 6/86, weiss, Leder dunkelblau, 68.000 km, Scheckheft gepflegt,Tempomat, Klima, Airbag, Alarmanlage. Auf Wunsch ist auch ein Umbau der Scheinwerfer und Stoßstangen auf EU Modell, oder auch nur die Kürzung der Stoßstangen gegen Aufpreis in der Fachwerkstatt möglich. VB 59.000 €. Standort: 35066 Frankenberg, Kontakt: Jürgen Bressler, Tel.: 0171-1263890, E-Mail: bressler@gmx.biz

380 SL, BJ. 84, 119.000 Miles, TÜV/HU bis 04/2026, Automatik, Windschott, Farbe grau, schwarze Ledersitze in sehr gutem Zustand. Mit Hardtop in Wagenfarbe und Hardtopständer. Radio mit CD, Player und Bluetooth. Verdeck in gutem Zustand. Kein Reparaturstau oder Rost. Nur bei gutem Wetter gefahren. Viele technische Dinge erneuert, alle Rechnungen vorhanden. VB 19.500 €, Standort: Hamburg, Kontakt: Tel.: 0151-65639388

300 SL, Bj. 10/1987, Signalrot 568, MB-Tex schwarz, 167.028 km, TÜV 03/2027, Hardtop, Verdeckstoff: schwarz Nr. 740, 4-Gang-Automatik, Tempomat, Colorverglasung, Mittelarmlehne, Radio Becker mit elektrischer Antenne, Einbruch-Diebstahl-Warnanlage. Das Fahrzeug befindet sich in 3. Hand, ein reines Sommerfahrzeug, größtenteils in erster Lackierung, Wartung- und Reparaturhistorie. Sehr gute Substanz, top gepflegt. Neues aktuelles Classic Data Gutachten und TÜV Prüfbericht vom März 2025. Umständehalber zu verkaufen, VB 41.000 €. Standort: Raum Stuttgart. Kontakt: Tel. 0170-9805092 oder E-Mail: inter77@t-online.de

280 SL / 1. Serie, Bj. 1978, mit ca. 152.000 km Laufleistung, nächste HU 12/2026. Gepflegter, grundsolider und orginaler Zustand. Astralsilber, schwarze Echtleder-Sitze, Sitzheizung, elektr. Fensterheber, Becker Mexico Radio/Kassette. Motor läuft Top, Automatikgetriebe schaltet einwandfrei. Ehrliches Fahrzug ohne jeglichen Rost - altersbedingte Patina. Karosserie ist teillackiert, Verdeck ist neuwertig, Gutachten von 10/2023 mit Zustand 2-. Der Wagen steht in Stuttgart, Preisvorstellung ist 32.800 €. Mehr Infos und Bilder gerne auf Anfrage: talk.to.urs@posteo.de

300 SL, EZ. 04.1987 - Deutsches Fahrzeug, 110.000 Km, Motor 1989 bei 32.770 km durch baugl. Motor ersetzt. (Aktuell Laufl. 77.230 km), Automatik, Scheckh./ Rechnungsnachw. Gepflegt, Dokumentierte Historie, TÜV 6/2025 (bei Verkauf neu), Original Lack, Astralsilber Metallic, Innenfarbe Leder Blau, Verdeckstoff Dunkelblau, E-Fensterheber, Hardtop, Windschott, Radio Blaupunkt Sydney RCM 128W, E-Antenne, CD-Wechsler Kofferraum, Hecklautsprecher, Hohlraum-

versiegelung, 2015 Fahrwerkfedern + Spurstange ern., Hinterachsgetr. abged., 2018 Windschutzscheibe + Armaturenbrett, 2019 Türverkleidungen, Frontschaden rechts fachger. mit Neuteilen rep., Wertgutachten vom Mai 2023 Zustand 2- mit 46.000 €, VB 39.900 €. Standort: 67150 Niederkirchen. Weitere Auskünfte: ralf.werry@t-online.de

380 SL, Baujahr 11/1980, Km Stand 61.000, TÜV 09/2025. FIN : WDB 107704512001688. Ort der Bestellung und Auslieferung NL Aachen. Farbe: Zypressengrün metallic (8760), Innenausstattung Leder schwarz (231). Automatikgetriebe, Hardtop in Wagenfarbe, Zentralverriegelung, Becker Radio Europa Kurier Kassette, Originalzustand, VB 36.000 €. Kontakt: 0175-9969377

380 SL, Automatik in weiß mit schwarzem Verdeck und Hardtop, schwarzer Lederausstattung, Baujahr 1983. GTÜ Gutachten 2+, Km-Stand 86.000 km, VB 34.500 €

230 SL, W113, Automatik in Farbe rot mit beigem Stoffverdeck und cognacfarbiger Lederausstattung, neu, Teppichausstattung, neu, und mit überholtem Motor, Baujahr 1964, GTÜ Gutachten 2+, Km-Stand 96.800 km, VB 79.500 €

350 SE, W116, Automatik in Farbe Silber, mit Blau/Schwarzem Stoffbezug, Frontsitze neu gepolstert und mit dem Originalstoff neu bezogen, elektrischem Schiebeverdeck, Baujahr 1978, GTÜ Gutachten 2+, km-Stand 199.500 km, VB 26.500 €

Von allen Fahrzeugen sind aussagekräftige Bilder auf Wunsch verfügbar. Bei Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

A. Classen, 48249 Dülmen, Mobil: 0171-6326416

280 SL, Baujahr 1984, 150.000 km, Tauschmotor 70.000km, Automatik, champagnermetallic, Leder braun, AMG- Felgen, Nardi Lenkrad, außergewöhnlich guter Zustand, Oldtimergutachten Zustand 2+ Wert: 42.000 € für 39.500 € zu verkaufen.

Kontakt:Tel.: 0711-733207, oder 0172-7815024,

E-Mail: praxis@ulrichpfeil.de

230, W123, EZ 07/1979, 118.000 km, Farbe: mimosengelb,Stahlschiebedach, Servolenkung, Automatik, 2 Vorbesitzer, das Fahrzeug befindet sich in unrestauriertem Originalzustand und hat Jahreswagencharakter, daher technisch & optisch einwandfrei! Der Lack ist keramikversiegelt. Standort: Chiemgau, weitere Fotos gerne per email – Preis: VB 15.900 €, Kontakt: Andreas Schreiner, E-Mail: schreinera140@gmail.com

Mercedes Benz 124T, Benzin 2,2 L 150 PS, Oldtimer EZ 93, TÜV neu, Km 125 tkm, 8-fach bereift, Org. BENZ Alufelgen, SD, AHK, Bilder auf Anfrage, derzeit nicht zugelassen. Preisvorstellung VB 6.450 €,

Kontakt 0155-66481267, Standort 72336 Balingen

300 SL, Bj.1987, 145.000 KM, impalametallic (441), Leder schwarz, Sitzheizung, elek. Fensterheber, Tempomat, Verdeck erneuert, mehr Bilder, weitere Infos und WGA auf Anfrage. Nachvollziehbare Historie, rostfreier ungeschweißter Originalzustand, vorwiegend Erstlack, kein Wartungs-bzw. Reparaturstau. 28 Jahre in meinem Besitz, aus Gesundheitsgründen zu verkaufen, WGA 1-2, Wiederbeschaffungswert 51.500 €. Standort: Bodensee VHB 48.000 €,

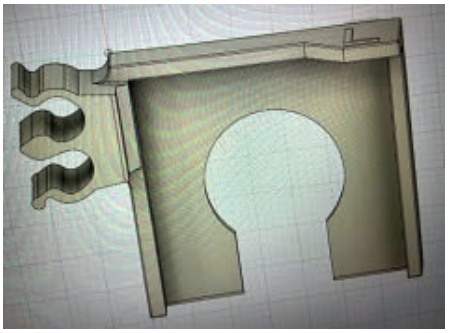
bei Interesse E-Mail: peter1_rudolf@web.de

280 SE, W116 Bj. 11/1977 im klassischem Silber und sehr schönem Originalzustand, ca. 174 tkm. Gutachten Note 2. TÜV 07.2025, a.W. neu, H-Zulassung. Leder blau (neu), Automatik, 4 x EFH, 4 x Gurt, Becker Mexico, Barockfelgen, Klima (o.F.). Preis 16.500 €, Standort: Bonn. Kontakt: Alexander Schmitz,

E-Mail: bruno.schmitzmann@gmail.com

Ersatzteile aus dem 3D-Drucker: Innenraum-Temperaturfühler Serie 1 (verbaut bis 8/81) und Serie 2 (verbaut ab 9/81). Sowohl als Komplettsatz, oder auch nur einzelne defekte oder fehlende Komponenten sind verfügbar im Material ASA (ähnlich ABS). Die Teile sind im Original seit Jahren nicht mehr lieferbar, aber für die Funktion der Heizung/Klima unabdingbar. Alle Teile passen auch alt mit neu und entsprechen weitgehendst dem ursprünglichen Original.

Inzwischen habe ich ca. 80 Teile nachgebaut, viele Steckergehäuse, ABS-Leitungshalter, Fanghakenschutz usw. Bei Interesse bitte Mail an die info@keicher.biz schicken für weitere Infos und Einzelteilpreisen, weitere Teile und Bilder siehe auf der Webseite www.keicher.biz R.Keicher, Typreferent R/C107



280 SL, BJ 1983, champagnermetallic, Automat, H-Kennzeichen, deutsches Fahrzeug im Originalzustand, Wurm-Kat., Sommerfahrzeug, unfallfrei, z.Zt. 199.850 km, Hardtop unbenutzt, Verdeck vom Sattler neu 2009, KD bei 198.400 km, Gutachten 2, Wiederbeschaffung 39.700 €, PREIS 34.800 €. Weitere Info unter,
E-Mail: michael.weigold@wgw-hof.de,
oder Tel.: +49-177-7462045

350 SLC, Bj. 04/73, 204.700 km, TÜV bis 04/26, H-Kennzeichen, silber metallic, Innenausstattung Leder "cognac", Servo, ZV, Barockfelgen, Klima (stillgelegt), Radio Becker, Elektroantenne, Schaltgetriebe; schönes Fz, laufend gewartet und gepflegt durch Fachwerkstätten (u.a. komplette Neulackierung 2017, Lederausstattung neu 2018), Zustand 2 (GTÜ), Preisvorstellung 18.500 €; Standort Baden-Baden; Bei Interesse bitte melden: Tel.: 0157-33686112 oder
E-Mail: dirk.deuster@online.de

350 SL, EZ 02/1972, 105.000 Km, HU 03/27, Barockfelgen, Automatik, Silbergrau Metallic, Polster MB-Tex Blau, Hardtop, Radio Becker Europa, umfangreiche Techniküberholung, seit 12 Jahren in meinem Besitz, Verkauf wg. Reduzierung Fahrzeugbestand, weitere Infos gerne auf Anfrage, Standort Einbeck, VB 29.500 €, Kontakt Tel.: 0171-9589437

280 SL, EZ 22.02.1985, 5-Gang Schaltgetriebe, 190tkm. astralsilbermetallic, Leder Schwarz, Wurzelholz. Der Wagen wurde von Grund auf restauriert und hohlraumkonserviert, nachdem er nach einer angefangenen Restauration 14 Jahre auf die Fertigstellung warten musste, da der erste Besitzer verstarb. Motor komplett revidiert 05/2007, seither etwa 1.500 km gefahren. Reifen, Bremsen, Benzinpumpe, Auspuff Mittel- und Endschalldämpfer neu, Innenraum und Stoffverdeck original, in sehr gutem Zustand. Umfangreiche Bilddokumentation vorhanden. Frisch ab Service und Schweizer MFK mit Veteraneneintrag, VB € 33.500. Standort: Nähe Zürich, Kontakt: Tel.: 0041-764702735, E-Mail: vera.hoffmann@hispeed.ch

300 SL, EZ.05.87 Org. 81.500 km, Euro 2, unfallfrei, Rauchsilber Code 702, Ausstattung Creme, Teilleder, ABS, 5-Gang, Sitzheizung, Radio-Cass. Becker original, el. Antenne, Lederlenkrad, H-Kennzeichen neu, Kundendienst neu (81.000 km) alle Öle neu, Bremsschläuche neu, Auspuffendtopf neu (org. Eberspächer), Verdeck und Hardtop neuwertiger Zustand, reines Sommerfahrzeug (kein Regen), Mike Sanders Versiegelung (Alois Hoppen pers.), Wertgutachten Classic Data 2020 Wiederbeschaffungswert 78.000 € (Note 1) in absolutem Topzustand von Clubmitglied (Werksangehöriger Mercedes-Benz) schweren Herzens zu verkaufen. Fahrzeug war 20 Jahre in meinem Besitz wurde immer gewartet und gepflegt. Preisvorstellung 58.900 €, Standort: 72401, Kontakt: E-Mail: mercedessl107@gmx.de, Mobil: 0173-6245184

280 SL, EZ: 02/1980, 178.000 km, Farbe Schwarz, Lack Keramikversiegelt, Hohlraumversiegelung, Automatik Getriebe, 136 kW (185 PS), Benzin, Classic-analytics von 05/2024 Note 2, Komplett restauriert 1994 bei 115.000 km bei Mercedes-Benz Vertretung Patberg, Barock Felgen, Zentralverriegelung, ABS, Servolenkung, Stoffverdeck und Hardtop schwarz, Windschott, Radio Blaupunkt Frankfurt RCM 82 DAB MP3 mit Bluetooth, Antenne elektrisch, Holzlenkrad, Wurzelholz, MB-Tex-Sitze schwarz, Ständer für Hardtop, H- Kennzeichen, Unfallfrei, TÜV neu, gepflegter Zustand. Standort NRW 59227 Ahlen. VHB 34.900 €.
Kontakt: Tel.: 0172-7055339
oder E-Mail: heikesudhoff@icloud.com

280 S, Liebhaberfahrzeug Mercedes-Benz, EZ 06/1973, TÜV 07/2026, scheckheftgepflegt, Automatik, Standort Vierwaldstättersee/ Schweiz, VB 25.000 SFR, Kontakt: Tel.: 0041/ 416202127".

500 SLC, Baujahr: 1980, Hubraum: 5L PS: 240, Zyl: 8 km: 184 Tsd. ex CH, 2.Hd. seit 2009, TÜV bis 9/25, Ersatzteile, Literatur, Mitglied R/C 107 Club, Wartung durch MB, Restauration 2016 - Fotodoku, sämtl. Unterlagen, Hohlraumversiegelung, Gutachten 1/24 über €70 Tsd., Ausstattung: Silberblau-Metallic 930, SD elektr. 410, Tempomat 440, ZV 466, Außenspiegel rechts mech. 502, Fensterheber elektr. 202, Leder 232,

Anzeigen-Annahmeschluss
Heft 3/2025

15. Juli 2025

Anzeigentext bitte nur per E-Mail an: marcel.weber@107sl-club.de
Private Kleinanzeigen sind für Clubmitglieder kostenlos.
Der Kleinanzeige kann auch ein Foto beigefügt werden.

Wärmeschutzglas 592, LM-Felgen 656, Scheinwerferwasch-Anlage 600, CHAusführung 233, Ausgleichsgetriebe 256, Becker Mexiko 510 (überholt), Antenne elektr. 531, MA-Lehne 570, AGM-Batterie, LED-Lampen, Standort: Mönchengladbach. VB 49.500 €, Kontakt: E-Mail: twinstar500@gmx.de

Felgen / Scheinwerfer zu verkaufen. 4 Remotec Aluräder 8 x 16 ET25 passt für die gesamte Baureihe R/C 107, VB 780 €. 1 rechter Scheinwerfer mit LWR einbaufertig, passt in alle SL / SLC, VB 480 €.
Kontakt: E-Mail: marvin.gschwind@yahoo.de

4 Fuchs Barock Aluräder 7 x 15 ET25 neuwertig von Fa. Fuchs revidiert. Mit verchromten Radschrauben VB 1.600 €, Fondsitzanlage grau (278) mit Sicherheitsgurten und Seitenverkleidungen VB 980 €. Standort: Esslingen. Kontakt: Wolf@107sl-club.de
oder Tel.: 0171-1424271

300 SL, EZ 09/1986, 138 KW, 68.000 Km (Nachweisbar), Diamantblau Metallic, Automatik, Ledersitze (Blau), Mittelkonsole Wurzelholz, Becker Cassetten Radio. Hardtop (Dunkelblau), ABS, re. Seitenspiegel elek., Armlehne, Kinderrücksitzbank. aus Altersgründen abzugeben. Das Fahrzeug ist in einem sehr guten und gepflegten Originalzustand. Zwei Vorbesitzer und seit 2012 in meinem Besitz, Schönwetterfahrzeug. TÜV/AU, Wertgutachten neu (2,+) Werkstatt gepflegt, Kein Wartungs- und Reparaturstau. Alle Rechnungen und Belege seit 2012 vorhanden. VB 47.500 €. Standort PLZ 65824, Tel.: 0173-6551012,
E-Mail: rother.michael@t-online.de

450 SLC, BJ 1979 KM 102.000, EZ 4/1980. Aus Japan importiert und auf mich in D zugelassen 03/2018. Stets gepflegt in einer Fachwerkstatt für diese Oldtimer. Kein Wartungsstau. Leder grau. Sehr selten. Die Sitzpfeifen sind restauriert. Kaufpreis 26.900 €

Original **Oris Windschott**, im bestem Zustand 750 €, Raum Bremen 0172-4222211

4 x Mercedes Original Fuchs Barock Felgen, 7Jx15ET25, MB Teilenummer: 1264002202, sehr selten, kein Zubehörartikel, sondern Original Mercedes, passen auf z.B. Mercedes W 123, W 107- vor Mopf, W 126. Wie neu, auf Wunsch auch ohne Reifen, 3.250€ oder Gebot. Bitte Artikelbeschreibung prüfen, ob Felge auch auf Ihr Fahrzeug passt.
Kontakt: werner.kisker@freenet.de

Korporativ-club im ADAC e.V.

austauschen gegen das Bild Braese.jpg

Impressum

107 Klassik

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

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

Herausgeber:

Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V.
Geschäftsstelle des Clubs:
Plettenbergstraße 49, 70186 Stuttgart
Telefon 0711 8895253, Mobil 0176 84699945,
Telefax 0711 8895254, geschaeftsstelle@107sl-club.de

Bankverbindung:
Hamburger Sparkasse
IBAN DE86 2005 0550 1223 1257 07
BIC (SWIFT): HASPDEHHXXX

Internet:

www.107sl-club.de

Redaktion „107 Klassik":

Marcel Weber
Mauspfad 8, 51377 Leverkusen
Telefon 0214 2064103, marcel.weber@107sl-club.de

Anzeigenleitung:

Marcel Weber

Kleinanzeigen:

Marcel Weber

Layout, Druck und Versand:

GiesekingDruck, Bad Oeynhausen, Simone Elting
Auflage: 6.600

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

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

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

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

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

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

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

Redaktionsschluss für die Ausgabe 3/2025: **15. Juli 2025**

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.

450 SLC
SL SC 107 H

Ihr Fels in der Brandung.
W&W württem
bergische
Mehr als
2.500
Ansprechpartner
vor Ort
Das Beste
für Ihren Schatz.
Markt-, Wiederbeschaffungs- oder
Wiederherstellungswert:
Wir versichern Ihren Oldtimer.
Weitere Infos unter oldtimer.de
und Telefon 0711 662 725778