

Heft 9/2001

September G1281

DM 5,80

ÖS 45,- · sfr 5,80 · Lit 7300,- · Präs 625,- · hfl 7,95 · dkr 32,50
FFR 23,50 · FIM 29,- · nkr 38,- · SEK 42,- · BFR 141,- · LFR 140,-

OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

SO MOGELN DIE SAUBERMÄNNER

Die große Kat-Lüge

**Schneller als ihr Schatten:
Die erste Vincent
Black Shadow**

VEREINIGT MIT
OLDTIMER
Magazin



VF MEDIEN
GRUPPE MAINZ



09

KAUFBERATUNG



**Mercedes W 110: Wie steht's um
die Heckflosse im Kleinformat?**



SO FUHR SICH DER ERSTE VOLKSWAGEN

Im Ur-Käfer unterwegs



FIAT 124 SPORT COUPÉ

Die Geschichte von einem, der auszog, den schnellen Alfa Bertone GT das Fürchten zu lehren. Wir rufen den bissigen Turiner Herausforderer in Erinnerung

HUNDERT JAHRE NSU



So ging's los: Wir zeigen Ihnen
die Neckarsulmer Frühwerke

Notruf 110?

Kaufberatung:
Mercedes-Benz
W110 – die „kleine
Heckflosse“



Komfortabel und robust: Nicht umsonst war die „kleine Flosse“ (Mercedes-Benz selbst nannte die Heckflossen „Peilstege“) in den Sechzigern als Taxi sehr beliebt

Solide, konservativ und geradezu stoisch zuverlässig – wer in den Sechzigern an einem westdeutschen Bahnhof ins Taxi stieg, landete meist in der „kleinen Flosse“ von Mercedes. Vorzugsweise in einer, die das Hohelied des Diesels vor sich hernagelte. Der Droschken-Passagier bekam den Eindruck: Flosse fahren ist wie ein Besuch bei Oma zum Kaffee.

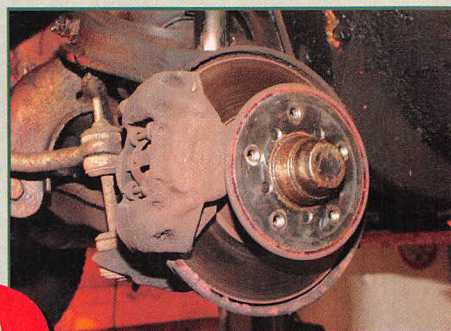
Aus diesem Grund steht der W110, wie die „kleine Flosse“ Mercedes-intern hieß, auch heute noch bei den Fans hoch im Kurs. Dieses Auto lässt einen nicht im Stich. Zumindest nicht, wenn Sie unsere Kaufberatung verinnerlichen und die typischen Mängel, die auch ein Heckflossen-Mercedes hat, ausschließen können – dann sollten Sie lange Freude an diesem Urahren der heutigen E-Klasse haben.

1961 vorgestellt, war der 190c (Diesel: 190 Dc) der Stammvater der kleinen Flosse. Die Karosserie bestach durch liebenswerte Details wie etwa die Blinkwarzen auf den Kotflügeln, die eingeschaltet dem Lenker den Eindruck eines landenden Hubschraubers vermittelten. Das „c“ im Namen diente zur Unterscheidung der Flosse vom Ponton-190 und 190b.

Die Modifikationen während der Bauzeit hielten sich in Grenzen: Ab 1962 war der 190er auf Wunsch mit Automatik erhältlich, 1963 folgten die Überarbeitung der Bremsanlage sowie optische Retuschen. Zu letzteren zählten die Verlegung des zuvor auf den vorderen Kotflügeln platzierten Außenspiegels ans Fahrerfenster und die Umgestaltung der optionalen Nebelscheinwerfer unter den Scheinwerfern (bis dahin eckig, danach abgerundet).

Die Motoren der überarbeiteten Modelle 200 (ab Fahrgestellendnummer 130558) und 200 D (ab Nr. 225648) erhielten ab Juli 1965 fünf statt drei Kurbelwellenlager, der Benziner zudem etwas mehr Hubraum und zwei neue Vergaser. Das Heck bekam neue Zierleisten und geänderte Rücklichter. Unterhalb der Hauptscheinwerfer saßen jetzt die vorderen Blinker, kombiniert mit den nun serienmäßigen Nebellampen. Eine Bereicherung war die von den großen Flossen übernommene Zwangsventilation in der C-Säule.

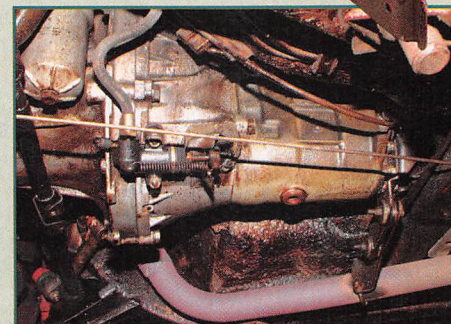
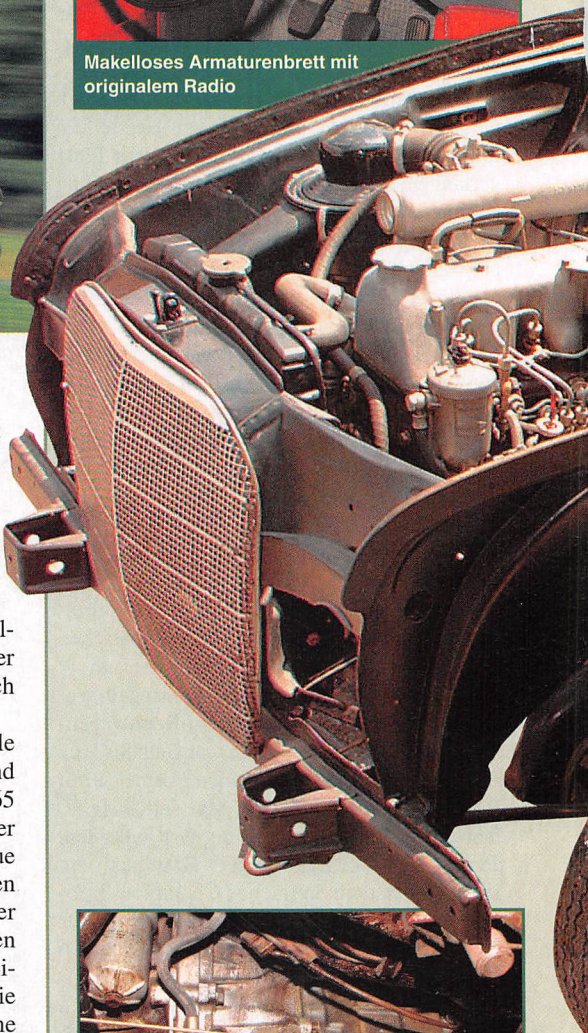
Sonderversionen wie der Kombi oder die Lang-Modelle bleiben hier außen vor. Am Rande sei noch der kurze 230 erwähnt, der den verbesserten Sechszylinder der „großen Flosse“ unter der Haube trug. Der intern W 110.011 genannte Wagen wurde zunächst vom Motor M 180.945, mit 105 PS befeuert, ab Juli 1966



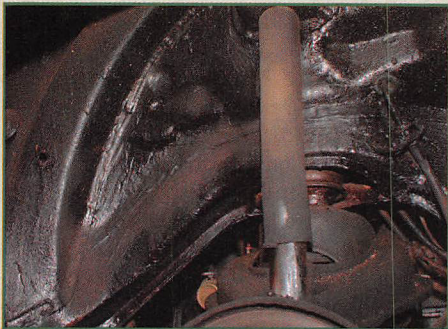
Die Bremsanlage ab 1963 ist nicht so knifflig wie die ältere mit vier Trommeln rundum



Makelloses Armaturenbrett mit originalem Radio



Getriebeprobleme gehören nicht zu den klassischen Mängeln der kleinen Flosse



Alles Banane? Verstopfte oder zugeschweißte Abflusslöcher machen ihnen den Garaus



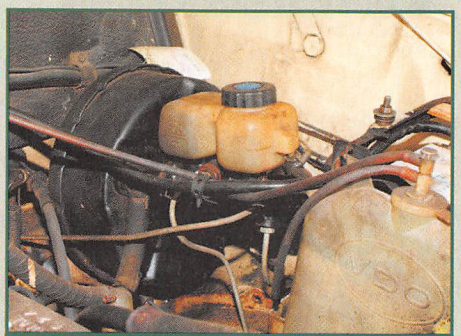
Rund um die Wagenheberaufnahmen muss ein kleiner Ablaufspalt verlaufen



Hier im Schnitt, sonst nur zu ertasten: der tückische Bereich um die C-Säule



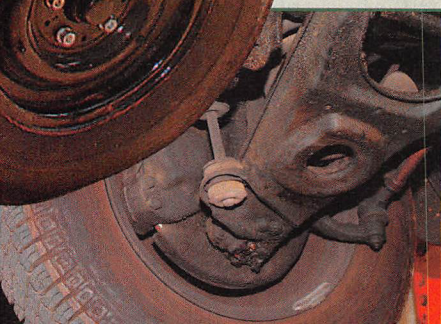
Untersuchen Sie die Reserveradmulde nach verdächtigen Stellen



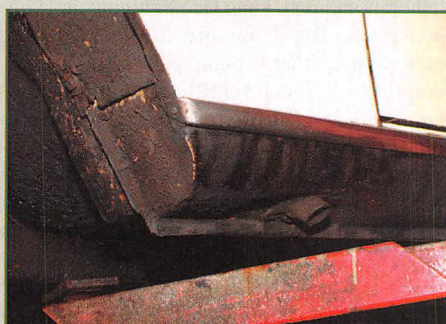
Der Ate T51-Bremskraftverstärker ist dankbarer als der ältere T50



Differential und Hinterachse führen für gewöhnlich ein unauffälliges Leben



Zu den Fahrwerksgummis ist zu sagen, dass sie entweder neu oder kaputt sind



Schwellerstippen zeigen heute nur noch in den seltensten Fällen den originalen Falzverlauf



So sieht's aus, wenn (hier an der Hinterachse) das Reparaturblech schon wieder durch ist



„Luxus“-190er mit optionalen Nebellampen und Nackenrollen (die Innenausstattung stammt hier zum Teil aus der großen Flosse)

Der 190 D war nur durch sein Motorengeräusch (sowie das Typenschild) vom Benziner zu unterscheiden



dann vom 120 PS starken M 180.949. Damit lief der Wolf im Schafspelz muntere 175 Sachen und war schneller als die bisherigen S-Flossen. 40.258 Stück wurden bis Anfang 1968 gebaut.

Die Karosserie

Bis auf ein paar rührende Versuche mit Zinkstaubfarbe haben die Flossen werkseitig keinerlei Hohlraumschutz. Rostschäden sind folglich das Problem Nummer eins. Problem Nummer zwei sind diejenigen, die die Rostschäden im Laufe der Jahre zu beheben versuchten: Es gibt kaum unrestaurierte oder unreparierte und somit leider auch unverfälschte Flossen. Auch die vielfach aus tiefer Überzeugung ins Feld geführte „Restaurierung durch alten, erfahrenen Mercedes-Meister“ kann in den seltensten Fällen als Garant für solide Arbeit gewertet werden. Es wird dabei bestenfalls stabil, selten rostresistent und praktisch nie optisch originalgetreu repariert. Die absolute Todessünde sind übergeschweißte Reparaturbleche, weil darunter der Rost bis tief in die Hohlräume weiterbrütet. Das geschulte Auge erkennt diese Reparaturmethode an der mangelhaften Formgebung charakteristischer Kanten.

Der erste Blick rund ums Auto gilt daher den Fluchten und Passungen. Verlaufen diese nicht einwandfrei, so sind erste Verdachtsmomente gegeben. Ist man im Zweifel, ob sich die Mängel durch Einstellen beheben lassen oder ob die Fahrstabilität beeinträchtigt ist, sollte man von einem Kauf absehen. Neben verräterischen Rahmenknicken im Bereich der Achsen sollte auch der Lenktriebbefestigung größte Aufmerksamkeit geschenkt werden. Während ein zweiter Mann kraftvoll am Lenkrad dreht, prüfen Sie mit Fingern und Augen,

ob sich die Rahmenträger-Halbschalen verformen. Finger weg, wenn sie's tun!

Ein weiterer kaufentscheidender Mangel versteckt sich in der C-Säule. Die Wasserabläufe der Heckdeckelscharniermulde sowie der Zwangsentlüftung (und des gegebenenfalls vorhandenen) Schiebedachs zielen mit viel zu kurzen Schläuchen nur grob in das Ablaufloch im Radkasten. In der Folge rosten nicht nur die Radläufe von innen her durch, sondern auch der Ansatz der C-Säulen im oberen Teil der Radhäuser bis zu den Türschlössern. Zur Diagnose zieht man vom Kofferraum aus das Scharniermulden-Abflussschläuchlein aus dem C-Säulenansatz und fängt in das frei gewordene Loch hinein. In jedem Fall sollten Sie nach dem Kauf einer kleinen Flosse beide C-Säulen sorgfältig hohlraumkonservieren und die Abläufe regelmäßig auf ihre Funktion überprüfen. Dieser Ablauf ist ein Kunststoffteil im Radkasten, das sich durch Drehen um 45 Grad nach hinten herausnehmen lässt. Fehlt das Teil, schleudert das Rad jede Menge Dreck in den Hohlraum. Noch schlimmer ist es, wenn das Loch einfach zugeschweißt wurde!

Weiteren massiven Ärger bereiten die Einstiege. Fehlen die Abdeckkappen der Wagenheberaufnahmen, kann sich Schmutz und Gilb festsetzen. Rund um die Einsteckröhrchen muss ein kleiner Ablaufspalt verlaufen. Es empfiehlt sich auch ein Blick auf die Innenseiten der Wagenheberaufnahmen in den vorderen Fußräumen und am Beginn der sehr reparaturaufwendigen Rahmenlängsträger über der Hinterachse. An deren vorderem Ende beißt der Rost nicht nur in die Träger, sondern auch in Außenschweller, Innenschweller, Schottblech, Radhaus (innen und außen), das untere Ende des Radlaufs und eben die Wagenheberaufnahmen – ein wahres Schweißvergnügen!

Weitere ernste Rostschäden verstecken sich in den großen Querträgern unter den Vordersitzen, unter der Rückbank und im Kofferraum. Man kann sie durch Lackablaufflöcher in den Fuß- und Kofferraumdecken ertasten und den Schweißpunktverlauf am Unterboden mit einer starken Taschenlampe nachprüfen. Feuchtbiopten im Innenraum gehen meist zurück auf altersschwache Scheibendichtungen, durchgerostete Innenschweller und gelegentlich auf vergammelte obere Stirnwanddecken (im Bereich der Haubenscharniere). Im Verdachtsfall muss zur Diagnose die Pappverkleidung unterhalb des Armaturenbretts mit äußerster Vorsicht ausgebaut werden und der Blick unter Verwendung unserer starken Lampe entlang des ganz oben verlaufenden Blechabsatzes wandern.

Literatur-Tipps

Matthias Röcke: Das große Mercedes-Heckflossen-Buch (W 110/111/112). Aus der Reihe „Große Automobil-Monographien“. 176 S. mit 200 z. T. farb. Abb., Format 26 x 34 cm, Paperback. ISBN 3-89365-508-5 (S & W-Best.-Nr.: 27520), DM 35,-.

Joachim Lederer: Mercedes-Benz Ponton & Heckflosse (W 120/121/105/180/128/110/111). Die Autos und ihre Geschichte 1953 – 1967. Aus der Reihe „Klassiker-Steckbriefe“. 80 S. mit 60 s/w- und 60 farb. Abb., kartoniert. ISBN 3-613-01832-2 (S & W-Best.-Nr. 30189), DM 24,80.

Meine Erfahrungen mit dem Mercedes-Benz 190c (Heckflosse W 110). Enthält auch Diesel-Erfahrungen. Wir fragten 1000 Fahrer. Aus der Reihe „Meine Erfahrungen mit... Wir fragten 1000 Fahrer“. 52 S. mit zahlr. s/w-Fotos, Zeichnungen und Diagrammen, Format 18 x 25 cm, Paperback. (S & W-Best.-Nr. 32172), DM 10,-.

Walter Zeichner (Hrsg.): Mercedes-Benz Ponton- und Heckflossen-Modelle. 1953 – 1965. Aus der Reihe „Schrader Motor Chronik“. 180 S. mit ca. 240 s/w- und farb. Abb., Format 21 x 20 cm, kartoniert. ISBN 3-613-87216-1 (S & W-Best.-Nr. 37817), DM 24,80.

Quelle: Schröder & Weise. Tel.: 0511/517037

Ebenfalls typische, aber nicht unbedingt existenzgefährdende Mängel finden sich an den vorderen Schwellerstippen, den sogenannten „Bananen“ im vorderen Radhaus – deren Wasserabläufe am vorderen Ende meistens verstopft oder zugeschweißt sind –, den Unterkanten der vorderen Stehwände zum Rahmen hin (besonders bei viel Unterboden, „schutz“!), der vorderen Quertraverse (Rost und Unfallschäden), den seitlichen Mulden im Kofferraum und dem Heckabschlussblech. Letzteres wird bei Rost- oder Unfallreparaturen häufig falsch eingeschweißt. Der Übergang zum Kotflügel muss oberhalb der Rücklichter einen kleinen Absatz aufweisen, andernfalls passt der Heckdeckel nicht mehr.

Womit wir bei den Anbauteilen wären, deren Ersatz weniger Aufwand fordert, aber in

der Summe ganz schön ins Geld gehen kann. Die Motorhaube rostet gelegentlich an der Vorderkante durch, der Heckdeckel eigentlich nur dann, wenn im Kofferraum Schwitzwasser aufsteigt. Türen sterben, wenn die Abläufe verstopft sind. Ein Problemfall ist das Schiebedach: Der Ersatz des Deckels ist noch machbar, aber ein aufgequollener Rahmen ist nur sehr schwer wieder herzustellen.

Die vorderen Kotflügel rosten entlang der Verschraubungen, wobei sich der Rost in Richtung Schweller und Motorraumstehwand weiterfrisst. Was hinter Rostblasen oberhalb des Scheinwerfers steckt, lässt sich mit einem Griff in den Kotflügel leicht feststellen. Auf dem Lampentopf liegt meist pfundweise versteinerte Dreck, der Feuchtigkeit bindet und so Rost fördert. Die verschraubte Schottwand hinter den Vorderrädern darf ebenso wie nachträglich montierte Radhausschalen entlang der Unterkante nicht komplett abgedichtet sein, sonst staut sich dahinter der Schmutz.

Antrieb und Fahrwerk

Auf dem Weg ins 21. Jahrhundert musste die Flossen-Technik inzwischen über 30 Jahre zu meist knochenharten Einsatzen erdulden. Ein sorgsam geführtes Kundendienstheft, das nicht nur Ölwechsel, sondern vor allem auch regelmäßige Abschmierdienste und eventuell Kompressionsdiagramme enthalten sollte, schafft eine gewisse Vertrauensbasis.

Die Kontrolle vor Ort am Gerät ist jedoch trotzdem unbedingt erforderlich: Die Motoren gelten als unverwundlich, bei teureren Fahrzeu-

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

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

Pestalozzistr. 16
D-90429 Nürnberg
e-mail: webmaster@mercedesclubs.de
Homepage: www.mercedesclubs.de

M-Heckflossen-Club Region Stuttgart

Günther Knuth, Usedomstr. 14
D-70439 Stuttgart

Mercedes- und Heckflossenfreunde Rhein-Main in der MBIG

H. Zaiss c/o Klassik Garage, Erbacher Str. 82
D-64287 Darmstadt
Tel.: 06151/44967, Fax: /421336
e-mail: heckflosse@poboxes.com; Homepage: www.kohlberg.de/heckflossenfreunde

Heckflossen IG

W. Schwitzke, Postfach 9
D-65612 Beselich
Tel.: 069/545356

*Weitere Adressen von allgemeinen Mercedes-Benz-Clubs veröffentlicht OLDTIMER-MARKT zusammen mit etwa 1500 weiteren Veteranenclubs im umfangreichsten Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums jährlich im Oktoberheft

Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
190	1961 bis 1965	DM 21.100	DM 15.300	DM 9.300	DM 4.500	DM 1.000	DM 9.950
190 D	1961 bis 1965	DM 20.500	DM 14.900	DM 9.300	DM 4.400	DM 1.100	DM 10.450
200	1965 bis 1968	DM 21.700	DM 16.200	DM 11.700	DM 4.800	DM 2.200	DM 10.800
200 D	1965 bis 1968	DM 21.500	DM 16.100	DM 11.600	DM 4.700	DM 2.100	DM 11.300

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011



1965 kamen die überarbeiteten Modelle 200 und 200 D heraus. Kombinierte Blinker/ Nebellampen sowie Zwangsventilierung gehören zu den auffälligsten Neuerungen



Äußerlich unterscheidet sich der 230er nur durch das Typenschild am Heck von seinem vierzylindrigen Bruder (hier sind Antennenposition und Radkappen falsch)

gen ist aber eine Überprüfung der Motornummer angebracht. Sie befindet sich in Fahrtrichtung links hinten unterhalb der Zylinderkopf-dichtung. Für alle Benziner gilt: Beim Kaltstart sollte keine blaue Wolke entweichen und gut warmgefahren dürfen bei Motorbremsungen ebenfalls keine Qualm-Orgien zu sehen sein (die 190er sind dabei konstruktionsbedingt stärkere Raucher). Beim Diesel zieht man den Kurbelgehäuse-Entlüftungsschlauch am Ventildeckel ab und beobachtet die Rauchfahne. Macht sie den Eindruck einer Dampflok unter Volllast, gelangt aufgrund hohen Verschleißes zuviel Verbrennungsdruck an den Kolben vorbei. Ein weiteres Indiz dafür ist ein stark ölverschmierter Motor. Etwas verölt sind alle alten Mercedes-Motoren, sie dürfen nur nicht gerade tropfen. Teuer (ab 1500 Mark) wird's, wenn's zwischen Motor und Getriebe tropft (Grund: defekter hinterer Motorsimmering).

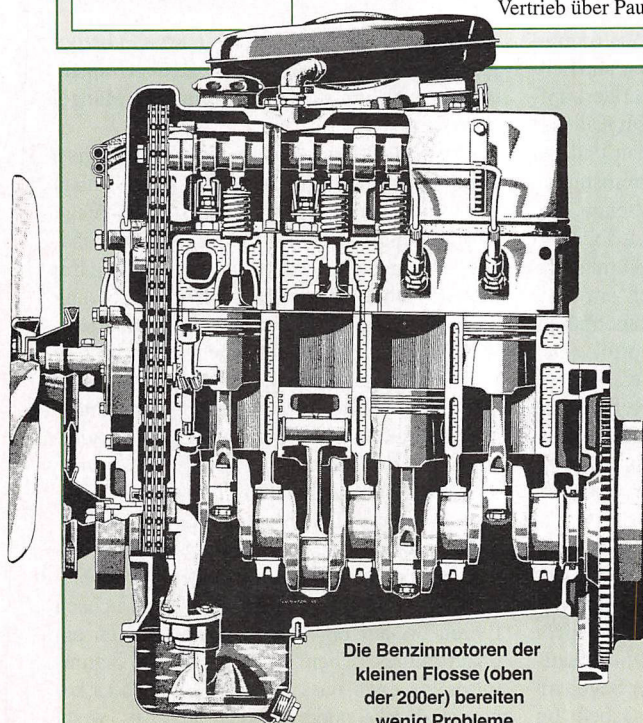
Der Leerlauföldruck sollte bei warmem Motor zwei bar (beim Sechszylinder 1,5 bar) nicht unterschreiten. Probleme an der Gemischaufbereitung (schlechte Übergänge oder Sägen im Leerlauf) können kleine Ursachen haben. Im Zweifel sollten Sie aber immer mit dem

Schlimmsten rechnen und bei teuren Fahrzeugen versuchen, den Vorbesitzer zu überzeugen, dass er sich um die Beseitigung der Mängel kümmert.

Ein echter Knackpunkt ist die Vorderachse, deren Überholung zusätzlich Aus- und Einbau mit mindestens 2500 Mark zu Buche schlägt. Zur Prüfung hockt man sich nach der Probefahrt neben ein Vorderrad, umfasst es oben mit beiden Händen und lässt sich mit Schwung nach hinten fallen. Bewegt sich das Rad deutlich nach außen, ist eine mehr oder weniger vollständige Achsüberholung angesagt, weil eine derart wackelige Radführung nicht unbedingt verkehrssicher ist (harmloses Radlager-spiel lässt sich durch Betätigen der Fußbremse ausschalten). Richtig gefährlich wird es, wenn der Kandidat beim Einfedern knarrt wie ein altes Bettgestell – festgerostete Querlenker haben nämlich kein Spiel, sie reißen bei nächstbesten Gelegenheit ab! Die Hinterachsen führen bis auf ein gelegentliches Singen ein unauffälliges Leben. Zu den Fahrwerksgummis ist zu sagen, dass sie entweder neu oder kaputt sind! Besonders spektakulär ist es, wenn die Vorderachshauptaufhängung schadhaft ist

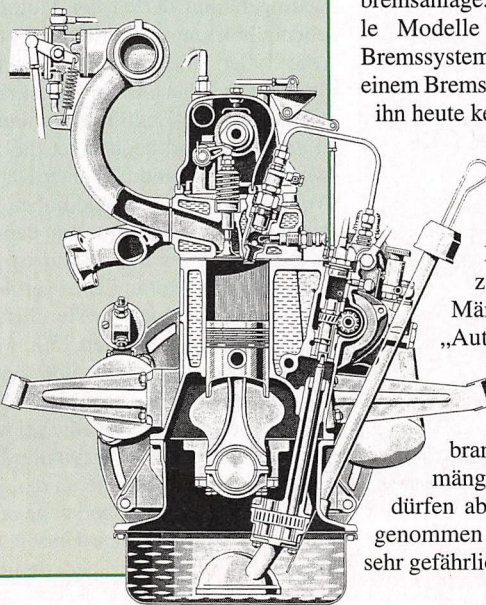
Technische Daten: Mercedes 190, 190 D, 200 und 200 D

Modell	190	200	190 D	200 D
Typenbezeichnung	W 110.010		W 110.110	
Motor	Wassergekühlter Vierzylinderviervtakt-Vergaser-Reihenmotor (190: M 121.924, 200: M 121.940), vorne längs eingebaut; hängende Ventile, von obenliegender Nockenwelle über Duplexkette betätigt; 190: 1 Fallstromvergaser Solex 34 PJCB, 200: 2 Fallstromvergaser Solex 38 PCSJ-2 bzw. 38 PDSJ; drei- (190) bzw. fünffach (200) gelagerte Kurbelwelle; Druckumlaufschmierung		Wassergekühlter Vierzylinderviervtakt-Diesel-Reihenmotor (190 D: OM 621.912, 200 D: OM 621.918), vorne längs eingebaut; hängende Ventile, von obenliegender Nockenwelle über Duplexkette betätigt; Bosch-Einspritzpumpe; drei- (190 D) bzw. fünffach (200 D) gelagerte Kurbelwelle; Druckumlaufschmierung	
Bohrung x Hub	85 x 83,6 mm	87 x 83,6 mm		
Hubraum	1897 ccm	1988 ccm		
Leistung	80 PS bei 5000 U/min	95 PS bei 5200 U/min	55 PS bei 4200 U/min	
Kraftübertragung	Einscheibentrockenkupplung; vollsynchronisiertes Vierganggetriebe (ab August 1962 auf Wunsch Automatik) mit Lenkradschaltung, 200/200 D ab Juli 1965 auf Wunsch mit Mittelschaltung; Hinterradantrieb			
Aufbau	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			
Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern und Schraubenfedern; Stabilisator; Teleskopstoßdämpfer			
Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung an Eingelenk-Pendelachse, Schubstreben und Schraubenfedern; Ausgleichs-Schraubenfeder; Teleskopstoßdämpfer; 190/190 D ab August 1963 auf Wunsch mit Zusatz-Luftfederung, 200/200 D ab Juli 1965 auf Wunsch mit hydropneumatischem Niveauegleich			
Lenkung	Kugelumlauflenkung, ab Mai 1964 auf Wunsch mit Servo			
Bremse	Hydraulische Trommelbremsanlage (190 bis August 1963 auf Wunsch mit Servohilfe), ab August 1963 Zweikreis-Hydraulik mit Scheiben vorne und Trommeln hinten sowie Servohilfe serienmäßig			
Radstand	2700 mm			
Länge x Breite x Höhe	4730 x 1795 x 1495 mm			
Leergewicht	1280 kg (Automatik: + 40 kg)	1310 kg (Automatik: + 40 kg)	1320 kg (Automatik: + 40 kg)	1350 kg (Automatik: + 40 kg)
Verbrauch Ø	11 bis 13 l/100 km (Super)		9 bis 10 l/100 km (Diesel)	
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h (Automatik: 145 km/h)	161 km/h (Automatik: 158 km/h)	130 km/h (Automatik: 127 km/h)	
Bauzeit	April 1961 bis Juli 1965	Juli 1965 bis Februar 1968	Juni 1961 bis Juli 1965	Juli 1965 bis Februar 1968
Stückzahl	130.554	70.207	225.645	161.618
Kat-Nachrüstung	Diesel-Heckflossen können mit Konzelmann-Kats nachgerüstet werden (Preis: 1450 Mark inkl. MwSt., ohne Einbau), Vertrieb über Paul Hermann Autoteile, Stuttgart (Tel.: 0711/3369120, Fax: /33691218)			



Die Benzinmotoren der kleinen Flosse (oben der 200er) bereiten wenig Probleme

Robuste Arbeitspferde: Die Dieselmotoren der Typen 190 D (unten) und 200 D



und der Krepel praktisch nur noch an den Stoßdämpfern hängt.

Etwas anfällig ist die vierfache Trommelbremsanlage. Erst ab August 1963 erhielten alle Modelle ein zuverlässiges Zweikreis-Bremssystem mit Scheibenbremsen vorn und einem Bremskraftverstärker (Ate T51), wie wir ihn heute kennen. Zuvor hatte der heute sehr anfällige T50 etwas verloren links vorn im Motorraum gesessen (Sonderwunsch für den Benzin-190er, aber nicht für den 190 Diesel). Getriebeprobleme zählen nicht zu den klassischen Mängeln der kleinen Flossen. Die „Automatic“ (Sonderausstattung ab August 1962) schaltet serienmäßig etwas rabiat. Das Öl am Messstab darf aber nicht verbrannt riechen oder aussehen. Reifenmängel sind zwar nur preis mindernd, dürfen aber nicht auf die leichte Schulter genommen werden, weil Sorglosigkeit hier sehr gefährlich werden kann! Prüfen Sie daher

vorsorglich die DOT-Nummern, anhand derer sich Kalenderwoche und Baujahr der Reifen feststellen lassen.

Chrom und Innenausstattung

Fangen wir in Sachen Chrom gleich mit dem dicksten Ding an: den extrem teuren Stoßstangen (Preis je Stück: rund 3.000 Mark). Ihre Feinde heißen: Beulen, Rost und Bastler. Viele kleine Flossen haben nachträglich die oberen Stoßbecken der S-Flosse bekommen (und sind entsprechend ver„bohrt“!), wobei die entstandene Mischstoßstange auch nicht mehr für die S-Version verwendbar ist. Auch kleinere Zier- teile gibt es nicht im Sonderangebot – oder überhaupt nicht mehr. Häufig sind wegen Um- rüstung auf eine andere Reifengröße die ein- teiligen Raddeckel der Nachfolgemodelle montiert, die Originalteile sollten dann we- nigstens noch einzeln beiliegen.



Einsteigen und wohlfühlen: Flosse fahren ist wie ein Besuch bei Oma zum Kaffee...

fene Türtaschen, die 190er wurden ohne Türtaschen gelie- fert, mit einer unten glatten, und oben schräg abgesteppten Türverkleidung. Zu- dem gibt es alleine drei verschiedene Innentüröffner und das ganze Sortiment in völlig anderer

Aufmachung auch noch für die großen S-Flos- sen. Spätestens jetzt dürfte klar sein, welch heilloses Durcheinander manch ein Bastlerau- to bietet.

Wenn man schon den Innenraum erkundet, dann sollte man unbedingt die Funktion der Scheibenwischer überprüfen. Die Achsen ros- ten gelegentlich fest und das Wischergestänge lässt sich nur unter sehr großem Aufwand aus- wechseln. Läuft eine grünliche Brühe vorn über den Tunnel, sind im günstigsten Fall die Heizungsventile überholungsbedürftig. Auch das Gebläse ist schwierig zu wechseln und sehr teuer. Aus dem nebenstehenden Kasten links ist ersichtlich, wie hoch das Niveau der Ersatz- teilpreise anzusetzen ist...

Freuen dürfen wir uns dagegen, wenn wir auf Sonderausstattungen wie vordere Mittel- armlehne und Sitzkissen stoßen. Richtig selten, aber doch noch gelegentlich zu finden, sind die heiß begehrten Nackenrollen-Kopfstützen. Die vom Strich-Acht bekannten Sicherheitskopf- stützen hat es in der Flosse nie gegeben – sind sie trotzdem montiert, kann man den Lehnen- bezug und damit die Innenausstattung prak- tisch abschreiben. Ist ein Radio eingebaut, darf die Blende nicht höher sein als die Uhr, sonst wurde es einem späteren Modell entnommen und ist trotz aller chromglänzenden Schönheit wieder ein böser Schnitzer, denn um Platz zu schaffen, hat der Vorbesitzer ganz nebenbei das Armaturenbrett zerstört (Becker Mexico-Cas- setten-Geräte gab es beispielsweise erst ab 1969). Ein B-Noten-Abzug ist auch fällig bei einem meist im Bereich der C-Säule schadhaf- ten Himmel.

Fazit

Für Kapitalanleger ist die Flosse sicherlich das falsche Pferd, aber wenn man nicht gerade ein Fass ohne Boden kauft, bietet die ebenso brave wie formschöne Mercedes-Limousine lange Jahre ein preiswertes Vergnügen. Wer bei den Unterhaltskosten nur nach dem Spritver- brauch fragt, darf nicht vergessen, dass sorg- fältige Wartung und Kleinreparaturen an Schönheit und Technik bei alten Autos oft sehr kostspielig werden können (großer Kunden- dienst nach dem Kauf: etwa 1500 Mark). Aber die Flosse bietet eine unnachahmlich gediege- ne Form von Gemütlichkeit – eben wie bei Oma zum Kaffee.

Text: Michael Rohde
Fotos: Stahl, Beyer, Archiv

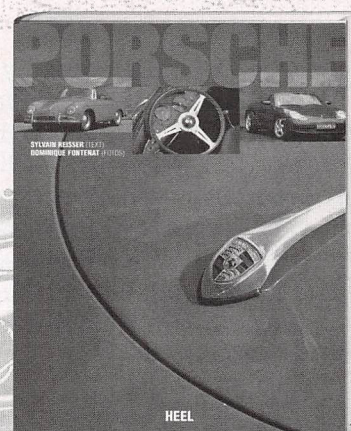
Ersatzteilpreise Mercedes-Benz W 110

Anlasser (Benziner/Diesel)	765,59/1537,00 DM
Auspuff (komplett)	819,39 DM
Bremsscheibe	208,25 DM
Kotflügel vorne	1327,23 DM
Vordere Tür	4465,99 DM
Hintere Tür	4292,00 DM
Scheinwerfer	348,00 DM

Preise (inkl. MwSt.) vom DaimlerChrysler Classic-Center, Stuttgart (Tel.: 0711/1783453, Fax: /1783455). Komplette Motoren und Ge- triebe sind dort nicht mehr lieferbar, Kosten für Einzelinstandsetzungen richten sich nach dem Zustand der angelieferten Aggregate. Weitere Anbieter von Heckflossen-Ersatzteilen finden Sie in unserem Kleinanzeigenteil in der Heft- mitte unter der Rubrik „Mercedes-Benz“.

In den Innenräumen finden sich zahlreiche Varianten an Stoff-, Leder- oder Kunstledersit- zen. Es gab allein 25 verschiedene Lederaus- stattungen gleichzeitig! Gute Stoffausstattun- gen sind extrem selten. Häufig werden ver- schlissene Sitze durch das unverwundliche Kunstleder MB-Tex oder Echtleder ersetzt, wobei gelegentlich Seitenverkleidungen, Bo- denbeläge und Armaturenblettsterrahmen nicht mit ausgewechselt werden oder vom falschen Modell stammen, was den Wert der Ausstattung erheblich mindert. Mängel an der Innenausstattung sind sehr ernst zu nehmen, brauchbare Einzelteile oder gar komplette Ein- richtungen sind kaum mehr zu beschaffen.

Original haben die 190er „kleinkarierte“ Stoffbezüge. Die 200er (und der 230) haben ebenfalls ein kleines Karomuster (je nach Far- be), aber als auffälligen Unterschied Kunstle- derstreifen seitlich an den Sitzflächen. Die Tür- verkleidungen der 200er haben vorne große of-



Reisser (Text) & Fontenat (Fotos)
Porsche
192 S., ca. 400 zumeist farb. Abb., 250 x 320 mm, Hardcover mit Schutzumschlag
ca. EUR (D) 39,90 / DM 78,04 / CHF 69,10 / ATS 570,-
ISBN 3-89880-008-3
Erscheint: September 2001



Marie-Claire Lauvray & Basil Le Fay
Mythos Fiat 500
108 S., ca. 200 zumeist farb. Abb., 245 x 220 mm, Hardcover mit Schutzumschlag
ca. EUR (D) 20,- / DM 39,12 / CHF 35,40 / ATS 286,-
ISBN 3-89880-009-1
Erscheint: August 2001



Jörg Hajt
Das Neue Große Mini-Buch
ca. 176 S., ca. 200 größtenteils farb. Abb., 245 x 290 mm, gebunden mit Schutzumschlag
ca. EUR (D) 39,90 / DM 78,04 / CHF 69,10 / ATS 570,-
ISBN 3-89365-710-X
Lieferbar

BESTELLCOUPON

Heel Verlag GmbH
Gut Pottschmidt · 53639 Königswinter
Bestell-Hotline: (0531) 79 90 79
Bestell-Fax: (0531) 79 59 39
Bitte senden Sie mir (zzgl. Versandkosten):

___ Ex. Porsche
___ Ex. Fiat 500
___ Ex. Das Neue Große Mini-Buch

Name, Vorname

Straße, PLZ

Ort

Datum, Unterschrift

☐ Hiermit bestelle ich kostenlos & unverbindlich den Motorliteratur Katalog 2001