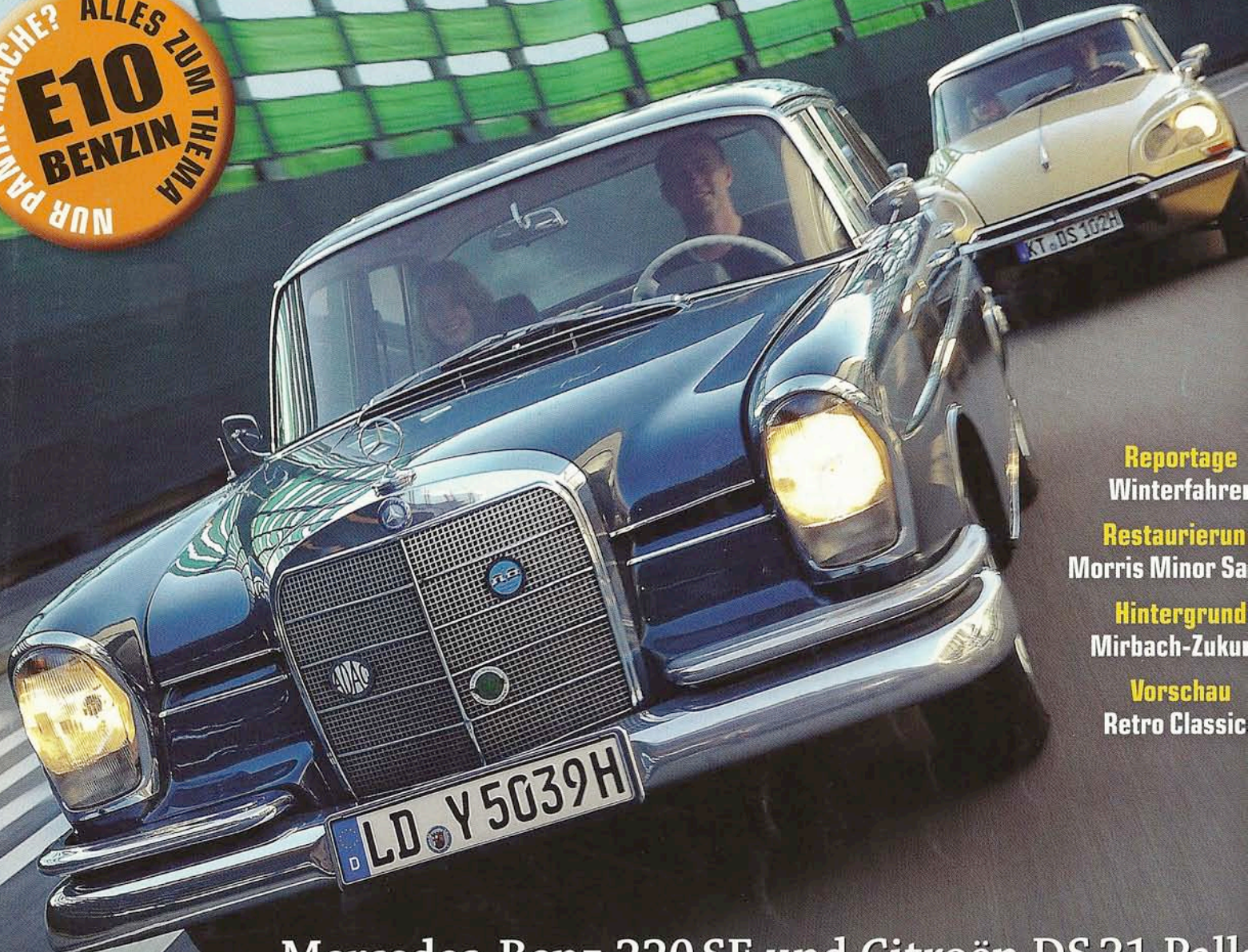


Motor DAS OLDTIMERMAGAZIN Klassik

auto
motor
-spor

3/2011 Deutschland 4

ALLES ZUM THEMA
E10
BENZIN
NUR PANIK-MACHE?



Reportage
Winterfahren
Restaurierung
Morris Minor Sa
Hintergrund
Mirbach-Zukun
Vorschau
Retro Classic

Mercedes-Benz 220 SE und Citroën DS 21 Palladium

Noblesse & Avantgarde



Service-Station Alfa Romeo Giulietta Spider



Fahrbericht Lincoln Continental Mk V



Sport Die legendäre Gruppe B



BLEIBT ALLES ANDERS





Die Flosse ist modisch,
die Göttin zeitlos.
Beide Limousinen sind
Schöpfungen aus den
fünfziger Jahren



Während die große Heckflosse
traditionelle Mercedes-Elemente
verfeinert und zu einer neuen glamourösen
Ästhetik findet, reißt die Göttin die Straße
der Revolution auf. In Design und Fahrkultur
bleibt kein Stein auf dem anderen, nur der
Motor bremst den Fortschritt.



Nach dem pummeligen
Ponton blühte die sprich-
wörtliche Mercedes-
Eleganz in der großen
Flosse prächtig auf



**„Mein 220 SE
macht mich trotz
Patina glücklich.
Ich genieße
das entspannte
Fahren“**

Matthias Metz, 46, Schreinermeister

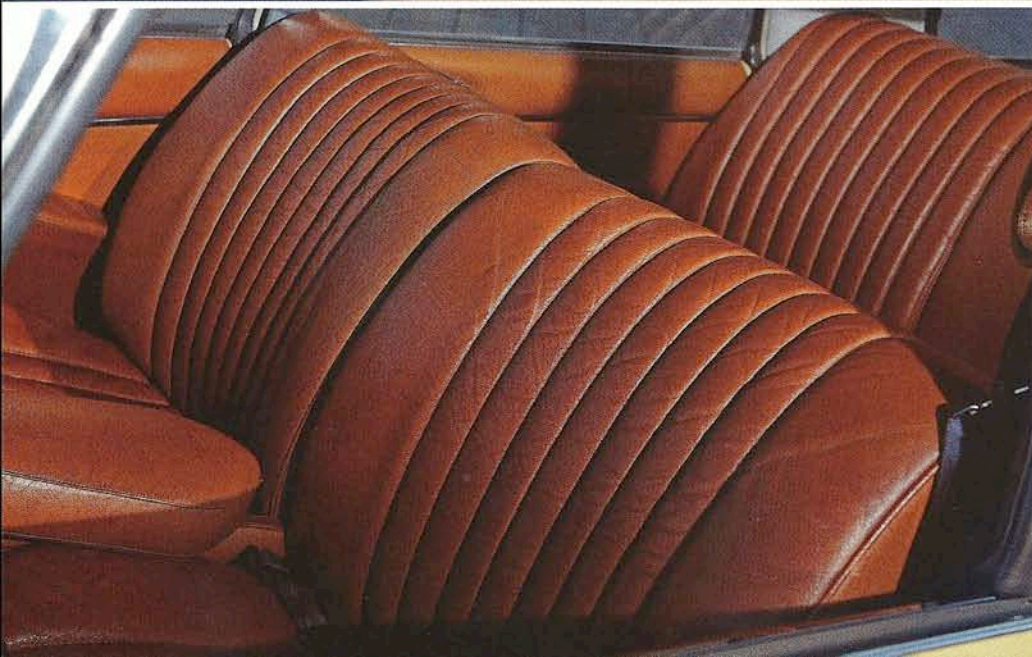




Der vierfach gelagerte Sechszylinder-Einspritzmotor mit obenliegender Nockenwelle ist leise, durchzugskräftig und sogar relativ sparsam

Schöne Details unterstreichen den Heckflossen-Charme. Chromspange, Panorama-Heckscheibe und markante Leuchten formen die Figur



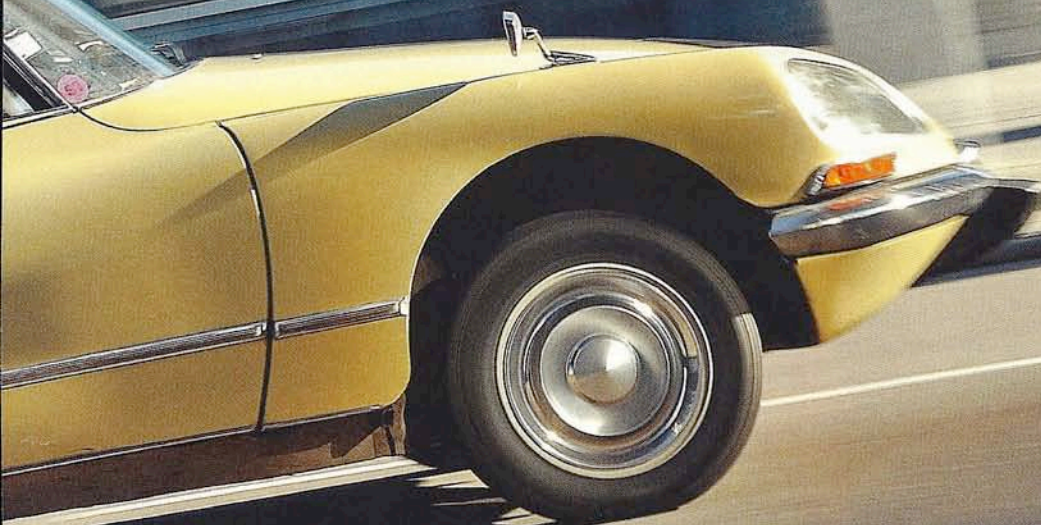


Die luxuriöse Pallas-Ausstattung findet in der Lederpolsterung finale Vollendung. Schwenkbare Kurvenlichter legitimiert das 67er-Facelift

Der robuste OHV-Vierzylinder drängt förmlich durch die Spritzwand. Er versteckt sich unter einem Dickicht von Kabeln und Schläuchen



Weltmeister in den Disziplinen Radstand und Federungskomfort. Das DS-Design ist weit dynamischer als der Antrieb



„DS-Fahren ist die Philosophie souveräner Lässigkeit. Etwas Schrauben gehört dazu“

Julian Gaißer, 28, Berufsschullehrer





Velourspolster und Nackenrollen passen ideal zum behaglichen Mercedes-Ambiente. Der Tacho wirkt wie ein Zyklop

STELLEN SIE SICH VOR, Ihr Auto könnte notfalls auch auf drei Rädern spurtreu und mühelos fahren. Stellen Sie sich vor, seine Karosserie gehorcht konsequent den Gesetzen der Aerodynamik. Sie duldet dabei keinen Kühlergrill und verlangt, dass seine Spur vorne 20 Zentimeter breiter ist als hinten. Stellen Sie sich vor, das Fahrwerk dieses skurrilen, haifischartig geformten Phantasiemobils hätte weder Schraubenfedern noch Teleskopstoßdämpfer. Eine ausgeklügelte Hydraulik mit Druckspeicher, die auf stickstoffgefüllte Federkugeln wirkt, ersetzt das schwere Eisengeräffel. Sie versorgt auch Lenkung, Bremse, Schalthebel und die automatische Kupplung mit geschmeidiger Servo-Kraft.

Selbst wenn Sie fünf Personen mit großem Gepäck in die geräumige viertürige Limousine einsteigen ließen, sie würde keinen Millimeter in die Knie gehen. Stellen sie sich vor, die Bremse arbeitet ohne Pedalweg und verzögert quasi in Echtzeit. Den Schalthebel müssen Sie nur antippen, damit er entweder den Motor startet oder linksherum hydraulisch unterstützt den nächsten Gang einlegt. Es fühlt sich an, als führe der Wagen von selbst, als hätte man einen mysteriösen Autopiloten aktiviert.

Malen Sie sich einmal in Ihrer Phantasie aus, dass Sie ohne Kupplungspedal anfahren können und ein Drehmomentwandler, der Benzin und Leistung kostet, dennoch überflüssig ist. Nachfahrten in einer unbekanntenen Gegend verlieren ihren Schrecken,

weil das Fernlicht dem Lenkeinschlag folgt, Kurven und Wegweiser perfekt ausleuchtet. Und wenn Sie mitten im Nirgendwo eine Reifenpanne hätten, wäre ein Wagenheber überflüssig – eine simple Metallstütze genügt.

Dank großer, schmaler 15-Zoll-Räder und einer traktionsfreudigen Vorderachslast von 67 Prozent brächte Sie ein plötzlicher Wintereinbruch auch mit heftigem Schneetreiben nicht aus der Ruhe. Und wenn im Hinterland der Gascogne plötzlich mal die Straße ausgeht? Auch kein Drama, mit einem winzigen Handgriff genießen Sie plötzlich die Bodenfreiheit eines Land Rovers und fahren zügig weiter, ohne dass Ihnen die ausgefahrenen Pfützen das Einspeichen-Lenkrad aus den Händen reißen.

Lenken lässt sich das Wunderauto aus einer fernen Zukunft natürlich auch spielend leicht und dazu noch extrem direkt. Da lässt auch der Antrieb Wundersames vermuten. Wankelmotor, Turbodiesel-Direkteinspritzer, High-Tech-Sechszylinder-Biturbo mit elektromagnetisch gesteuertem ventillosen Gaswechsel? Mitnichten, denn das utopische Phantasiemobil kommt nicht etwa aus einer fernen Galaxie mit Lichtgeschwindigkeit angerast. Es ist real und irdisch, ein Citroën DS 21 Pallas in Beige Agate, es lief schon vor mehr als 40 Jahren im Februar 1970 vom Band.

Es war ein großes Citroën-Jahr damals. Das avantgardistische Luxus-Coupé SM (Sa Majesté) mit einem vollblütigen V6-Motor

DATEN & FAKTEN

Mercedes-Benz 220 SEb (W 111/3), Baujahr 1963

Motor: Typ M 127 III, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Block aus Grauguss, Parallelstrom-Zylinderkopf aus Aluminium, vier Kurbelwellenlager, eine obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Duplexkette, hängende, parallele Ventile über Schlepphebel betätigt, Hubraum 2195 cm³, Bohrung x Hub 80 x 72,8 mm, Leistung 120 PS bei 4800/min, max. Drehmoment 189 Nm bei 3900/min,

Verdichtung 8,7:1, Saugrohr-Einspritzung, mechanische Bosch-Zweistempelpumpe, 12-Volt-Anlage, Bosch-Spulenzündung, Alu-Ölwanne, Ölinhalt Motor 5,5 Liter

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, auf Wunsch (bis 1961) „Hydrak“ oder Viergang-Voll-Automatik mit hydraulischer Kupplung

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Stahlkarosserie. Vorn Einzelradaufhängung an Doppel-Querlenkern, Schraubenfedern, Stabilisator. Hinten Eingelenk-Pendelachse mit tief liegendem Drehpunkt, Schubstreben, Schraubenfedern plus Ausgleichsfeder, Kugelumlauf lenkung, a. W. Servo, vorn Scheibenbremsen, Bremsservo, ab 8/63 Zweikreishydr., Räder 5J x 13, Reifen 7.25 x 13 oder 175 H 13

Maße und Gewicht: Länge 4875 mm, Breite 1795 mm, Höhe 1500 mm, Radstand 2750 mm, Gewicht 1350 kg, Tankinhalt 65 L

Fahrleistungen und Verbrauch: Vmax 170 km/h, 0 - 100 km/h in 12,4 s, 13 L auf 100 km

Bauzeit und Stückzahl: Mercedes 220 SE, 1959 - 65: 66 086; 220 S: 161 119; 220: 69 691. Alle W 110/111-Limousinen: 973 000 Expl.



Sofaweich federn die üppigen Pallas-Sessel. Die späten Instrumente negieren ab 1969 DS-typisches Anderssein

von Maserati und der raffinierte, ebenfalls hydropneumatisch gefederte Kompaktwagen GS (Gran Serie) mit modernem OHC-Boxermotor feierten Premiere. „Die Göttin“, so nannten seine Bewunderer das avantgardistische Wunderauto rasch – in der Lautschrift „La Déesse“ steckte schließlich wie bei Citroën üblich eine gewollt verschlüsselte Botschaft –, war auf dem Zenit ihres Erfolgs. Sie zeigt nun nach jugendlichen Bohème-Eskapaden die anmutige Züge von Reife in Aussehen und Charakter. 1965 kam endlich die neue, modernere Motorengeneration – quadratisch ausgelegt, mit fünf Kurbelwellenlagern und einem drehfreudigeren Ventiltrieb dank höhergelegter Nockenwelle und kürzeren Stößelstangen.

1967 vollendete Citroën-Chefdesigner Flaminio Bertoni, ein gelernter Bildhauer, die polarisierende Froschaugen-Frontpartie zu einem sinnlichen Blick aus verglasten Doppelscheinwerfern. Plötzlich war sein skulpturhaftes Meisterwerk wieder sehr modern, selbst im Vergleich mit dem ähnlich revolutionär gestalteten NSU Ro 80. Im Herbst 1969 kam das neue funktionelle Cockpit mit großen Rundinstrumenten und löste das verspielte Bandtacho-Ambiente im schwülen Art-Déco-Stil endgültig ab.

1970, just im Produktionsjahr der prächtigen Pallas-Göttin von Berufsschullehrer Julian Gaißer, war die Ära der Mercedes-Heckflosse soeben passé. Mit dem Spätzünder-Typ 230 S fiel

Anfang 1968 der Vorhang über die so genannte Einheitskarosserie, die von 1961 bis 1965 alle kleinen und großen Mercedes-Modelle vom 190 D über die wunderbar ausgewogenen Limousinen 220 S und 220 SE bis zum chromgefassten 300 SE Lang elegant und repräsentativ einkleidete. Ihr prägendes stilistisches Erbe wirkt noch lange nach. Erst 1981 endet die handverlesene Produktion des kostbaren Mercedes 600. Er trägt als Letzter die Handschrift des Stilistik-Teams Karl Wilfert, Friedrich Geiger und Paul Bracq, die sich stets in Rufweite der Mode am wohlsten fühlten und eben nicht als Vorreiter der Avantgarde.

Matthias Metz, ein möbelverliebter, oldtimerbegeisterter Schreinermeister aus Landau in der Pfalz, steuert seine arabergraue Große Flosse ganz ohne Servolenkung zum Rendezvous mit der Pallas-Göttin. Die handgeschaltete S-Klasse ist Baujahr 1963, das ändert nichts daran, dass Göttin und Große Flosse letztlich Kinder der fünfziger Jahre sind.

In Preis und Leistung sind sie sich recht nahe, es steht 104-Vergaser-PS zu 120-Einspritzer-Pferdestärken. Diese Bosch-Errungenschaft samt Scheibenbremsen vorn und Servo-Zweikreisbremse lassen den Mercedes nicht so alt aussehen, wie es seine ausladende Trapezform mit den meterlangen Knautschzonen vermuten lässt. Aber vor allem verbindet sie der liebenswert patinierte Originalzustand. Ihn erhebt die Ersthand-DS 20 aus

DATEN & FAKTEN

Citroën DS 21 Pallas, Baujahr 1970

Motor: Typ DX2, wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, längs hinter der Vorderachse, Block aus Grauguss, nasse Zylinderlaufbuchsen, Querstrom-Zylinderkopf aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager. Eine kettengetriebene, seitliche Nockenwelle, V-förmig-hängende Ventile über Stoßstangen und Kipphebel betätigt. Hubraum 2175 cm³, Bohrung x Hub 90,0 x 85,5 mm, Leistung

106 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 161 Nm bei 4000/min. Verdichtung 8,75 : 1, ein Fallstrom-Doppelvergaser Weber 28/36 DLE, Spulenzündung, Ölinhalt Motor 4,5 Liter

Kraftübertragung: Frontantrieb, Vierganggetriebe mit hydraulisch betätigter automatischer Kupplung oder Vierganggetriebe

Karosserie und Fahrwerk: Plattform-

rahmen mit Kastenprofilen, Stahlskelettbauweise. Vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Stabilisator, hinten Längsschwingarme, Stabilisator. Hydropneumatische Federung mit Niveauregulierung. Servo-Zahnstangenlenkung. Zweikreis-Bremssystem mit Hochdruckservo. Vorn innenliegende Scheibenbremsen, hinten Trommeln. Räder 5,5 x 15, Reifen 185 HR 15,

ab Werk empf.: Michelin XAS 180 HR 380

Maße und Gewicht: Länge 4874, Breite 1803, Höhe 1470, Radstand 3125 mm, Spur 1516/1316 mm, Gewicht 1290 kg, Tank 65 L

Fahrleistungen und Verbrauch: Vmax 178 km/h, 0 - 100 km/h in 14,2 s, 12,5 L/100 km

Bauzeit und Stückzahl: DS 21 1965 - 72: 356 789. Alle DS/ID 1955 - 75: 1 455 746 Expl.

Die Aerodynamik-Skulptur-DS ignoriert den modischen Zeitgeist. Der schöne 220 SE macht das Beste draus



Rentnerhand geradezu zur Perfektion – Originallack, so gut wie nicht geschweißt, selbst die vergilbten Heckscheiben-Aufkleber hütet Julian wie Artefakte aus dem früheren Leben von DS-Neuwagenkäufer Jean Charles Pitoulard. Die luxuriöse Pallas-Attitüde in cognacfarbenem Schweinsleder pariert der lückenlos dokumentierte Mercedes 220 SE mit seiner plüschigen Velours-Ausstattung und einer Prise Holz.

Vielleicht ist es ihr typischer Geruch im Verbund mit dem schönen Blick durch die Panoramascheibe über die hügelige Haubenlandschaft mit einem aufrechten Stern am Horizont, der den Schreiber in seinen Bann zieht. Willkommen zuhause, trotz Thermometer-Tacho.

Mit der Göttin fremdelt er spürbar, nur Zahnarzt Dr. Brocher fuhr eine ID 19, später eine blaue D Super 5, die ja eigentlich auch eine ID war. Aber Heckflossen, ob kleine oder große, umranken seine Kindheit wie ein dichtes Efeu der Erinnerung. Die erbettelten Prospekte gibt es noch heute. Man kann nicht anders als Platz nehmen auf dem Flossen-Hochsitz hinter dem großen steilen Elfenbeinkranz – Hupring, Stockhandbremse, Bandtacho. Gleich neben der Panoramascheibe dreht sich das schmale Ausstellfenster, flankiert vom Schwanenhalsspiegel. Der Mercedes ist im Vergleich zum Citroën ganz und gar Old-School, aber er fühlt sich sehr solide und heimelig an und nicht minder bequem als die flauschige Göttin, die es mit sedierendem Schaumstoff etwas übertreibt. Andererseits verzichtet sie auf so simple Dinge wie Blinkerrückstellung oder Einschlüsselsystem.

Okay, wir wissen ja, dass uns die stickstoffgefüllten Federkugeln wie eine Sänfte tragen, wir müssen nicht auch noch in



Wollen Sie große Werte oder größere Sicherheit?
Gibt es einen schöneren Grund, endlich ein sicheres Auto wie den 230 zu fahren? DS und ID, Schneekönige bei der Monte



Teppich und Sesseln versinken. Kümmere Dich lieber um Deine Spaltmaße, Tribut an die simple Skelettbauweise mit beplankten Außenteilen auf einem Plattformrahmen. Solche Fugen hat die S-Klasse-Burg erst nach ihrem dritten Unfall. Kühnerweise leistet sich die sonst so eitle DS ein Kunststoffdach und rahmenlose Seitenscheiben – kein Wunder, dass satter Mercedes-Tresorklang ausbleibt.

Der aufrechte, monumentale Mercedes-Sechszylinder sieht nach mindestens vier

Litern aus. Das Querstromprinzip ist ihm fremd, hingegen dirigiert längst eine obenliegende Nockenwelle das Schwinghebel-Dutzend. Das Schönste aber ist sein heiseres vornehmes Näseln. Sein Fahrgeräusch klingt bis in den mittleren Drehzahlbereich nicht sportlich, sondern teuer – wie der manierierte Akzent eines Bildungsbürgers. Der konventionell gefederte Daimler ist auch nicht unkomfortabel, doch anders als bei der schwebenden DS teilt sich die Fahrbahndecke stets mit.

Die hintere Pendelachse sorgt für kommodos Abrollen, ihre berüchtigten Spur- und Sturzkapriolen bei Vollbremsungen oder rasanter Kurvenfahrt dämpft eine mechanische Ausgleichsfeder. Erst die kostspielige Luftfederung der Königs-Flosse 300 SE kann auf DS-Niveau mitschwingen. Dafür sind Raumgefühl und Übersichtlichkeit in der formal antiquierten S-Klasse unübertroffen, das entspannt mindestens so wie die Sofasitze in der DS. Und wenn es warm wird, öffnet Matthias Metz sein Schiebedach und blickt ab und zu versonnen in die Baumwipfel.

TEXT: Alf Cremers
FOTOS: Hardy Mutschler

KAUFBERATUNG CITROËN ID, DS (1955 - 1975)

Die innovative Citroën-Limousine musste noch lange nach ihrem Debüt reifen. So maliziös-divenhaft wie ihr Ruf ist sie aber nicht. Vor allem der Antrieb zeigt sich robust. Karosserie, Fahrwerk und die Elektrik machen Sorgen.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit** ★★★★★ **Unterhaltskosten**
 ★★★★★ **Ersatzteillage** ★★★★★ **Verfügbarkeit**
 ★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit** ★★★★★ **Nachfrage**

KAROSSERIE-CHECK

Eine DS oder ID will vor dem Kauf sorgsam inspiziert sein. Nur auf der Hebebühne entblößt die DS ihre sensibelste Stelle: Zwischen Tank und Kofferraum sitzen die kastenförmigen Aufnahmen der **hinteren Schwinglager**. Ist die Göttin hier durchgerostet, gilt das als Alarmsignal. Meist ist das Auto dann auch an anderen verborgenen Stellen unrettbar verrotten. Der plattförmige Bodengruppe der ID/DS ist bei Durchrostungen sogar leicht zu reparieren. Ein typisches Problem sind Wassereinträge durch die Seitenscheiben. Dringt die Feuchtigkeit auch in einen undichten **Dachrahmen** ein, greift sie nicht nur den **Wagenboden**, sondern auch die **C-Säule** an. Das **Interieur** ist ziemlich verschleißanfällig.

TECHNIK-CHECK

Der Übergang von der roten auf die grüne LHM-Hydraulikflüssigkeit (1966) verbesserte die Zuverlässigkeit der **Hydropneumatik** ganz erheblich. Bei späten DS und gut gewarteten ID/DS-Modellen genügt es meist, die **Federkugeln** etwa alle 100 000 Kilometer zu wechseln. Bei vernachlässigten Wagen kommen durch Korrosion oder durch undichte Verbindungen Lecks im 34 Meter langen DS-Labyrinth der **Hydraulikleitungen** vor. Die Motoren gelten als standfest. Gleich, ob es sich nun um die erste langhubige Generation mit drei Kurbelwellenlagern oder die moderneren Varianten handelt. Die Halbautomatik arbeitet zuverlässig, ist aber einstellempfindlich, die **Borg-Warner-Vollautomatik** ist anfällig.

PREISE

Bei Einführung 1965 **Citroën DS 21** (Motor DX, 100 PS)..... **13 200 Mark**
 Bei Produktionsende 1972 **Citroën DS 21ie** (Motor DX3, 120 PS)..... **16 040 Mark**
Classic-Data-Preis 2011 (Zustand 2/4)..... **16 500 / 3000 Euro**

CLUBS & SPEZIALISTEN

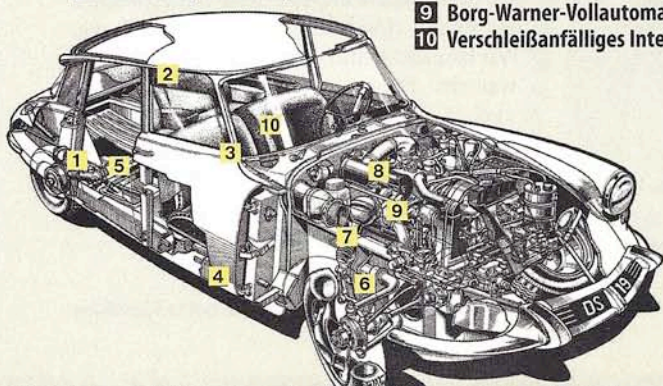
Autohaus J. Schneider OHG (Teile, Restaurierung, Handel), Rosenfelderstraße 5, 72351 Geislingen bei Balingen, Telefon 0 74 33/85 08, www.fahrzeuge-schneider.de
Dirk Sassen (Import, Teile, Handel), Behnrodestraße 61, 40597 Düsseldorf, Telefon 02 11/7 11 87 02, www.ds-sassen.de
DS-Club Deutschland, Zeitschrift „Hydraulische Presse“, Wermertshäuser Str. 9, 35085 Erbsdorfergrund, Telefon 0 64 07/9 02 30, www.ds-club.de

ERSATZTEILE

Vor allem wegen der zuverlässigeren Technik empfiehlt sich eine späte Doppelscheinwerfer-DS/ID ab Herbst 1967. Auch die Ersatzteillage ist für die Modelle mit Kurzhubmotoren deutlich besser als für die frühen variantenreichen Versionen. Zwar gibt es viele Nachfertigungen, doch sind für frühe ID/DS nicht alle Technikteile verfügbar.

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 1 Aufnahmen Schwingenlager | 5 Hintere Quertraverse |
| 2 Scheiben, Dachrahmen undicht | 6 Undichte Hydraulikleitungen |
| 3 A- und C-Säulen, Spritzwand | 7 Federkugeln verbraucht |
| 4 Türböden, Schweller, Plattform. | 8 Lagerschäden (über 200 000 km) |
| | 9 Borg-Warner-Vollautomatik |
| | 10 Verschleißanfälliges Interieur |



KAUFBERATUNG MERCEDES W 110/111 (1959 - 68)

Rost ist das ganz große Thema bei der Heckflosse. Vorsicht bei schlecht restaurierten Blendern. US-Importe sind oft rostfrei, aber in Details vernachlässigt. Die anspruchsvolle Technik verlangt nach regelmäßiger Wartung.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit** ★★★★★ **Unterhaltskosten**
 ★★★★★ **Ersatzteillage** ★★★★★ **Verfügbarkeit**
 ★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit** ★★★★★ **Nachfrage**

KAROSSERIE-CHECK

Die Heckflosse ist der Inbegriff zeitloser Mercedes-Solidität. Doch ihre verwindungssteife und unfallsichere Karosserie bietet viele Hohlräume und Verstärkungsbleche, die zum Rosten geradezu einladen. Besonders gefährdet und oberflächlich sichtbar sind perforierte **Vorderkotflügel**, hintere **Radläufe**, **Schweller**, **Türböden** und **Endspitzen**. Im Verborgenen blühen die **vorderen Längsträger** neben den Kotflügeln, wegen ihrer Form heißen sie Bananen. Gleiches gilt im Heckbereich für die Längsträger, die über der Eingelenk-Pendelachse verlaufen. Generell sollte man bei älteren **Teilrestaurierungen** aufpassen, die im geringen Aufwand oft den einst niedrigen Marktwert widerspiegeln.

TECHNIK-CHECK

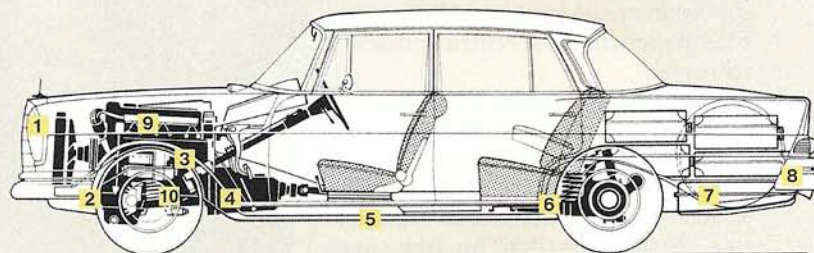
Ob Vier- oder Sechszylinder-Benzinmotoren, die Dieselaggregate sowieso – allesamt sind sie bei regelmäßiger Wartung von der langlebigen Sorte. Sie laufen zwar recht rau und brauchen auch schon mal 1,5 Liter Öl auf 1000/km, doch sind es mit nur drei und vier Kurbelwellenlagern solide und ausgereifte Konstruktionen. Probleme gibt es bei den **Zwei-Vergaser-Modellen** mit der korrekten Synchronisierung. Die Überholung der Bosch Zweitempel-Einspritzpumpe des 220 SE ist recht kostspielig (www.koller.de). Die mechanischen Getriebe und Differenziale gelten als langlebig. Der **Kupplungsautomat** Hydrak und das **Viergang-Automatikgetriebe** sind dagegen anfälliger.

PREISE

Bei Einführung 1959 (**Mercedes-Benz 220 Sb, W 111**)..... **13 250 Mark**
 Bei Produktionsende 1968 (**Mercedes-Benz 230 S**)..... **14 000 Mark**
Classic-Data-Preis 2011 (Zustand 2/4)..... **19 000 / 3000 Euro**

SCHWACHPUNKTE

- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1 Kotflügel v. (Scheinwerfertöpfe) | 6 Längsträger über Hinterachse |
| 2 Querträger vorn | 7 Kofferraumboden |
| 3 Lenkgetriebefestigung | 8 Chromteile, Stoßstangen |
| 4 Vordere Längsträger (Bananen) | 9 Vergaser (Verschleiß, Synchron.) |
| 5 Schweller (Wagenheberaufn.) | 10 Fahrwerksbuchsen, Bremsen |



CLUBS & SPEZIALISTEN

vdh, Verein der Heckflossenfreunde e. V., Weidenbacherstraße 11, 91737 Ornbau, Telefon 0 98 26/91 66 Fax 91 04, www.mercedesclubs.de
Mercedes-Benz IG e. V., Helmut Hansen, An der Ohligsmühle 10, 53127 Bonn, Telefon 02 28/2 59 97 36, Fax 2 59 97 37 www.mbig.de
Heinrich E. Niemöller Ing., (Ersatzteile), Markkircher Straße 6, 68229 Mannheim, Telefon 06 21/47 20 46, Fax 48 1151, www.niemöller.de

ERSATZTEILE

Bis auf Zier- und Ausstattungsteile (Polsterstoffe, Türverkleidungen) zeigt sich die Logistik-Lage bei der Heckflosse mercedestypisch entspannt. Alles andere gibt es zeitnah beim lokalen Mercedes-Benz-Vertreter. Die Lücken im Angebot – auch Reparaturbleche – füllen spezialisierte Teilehändler wie Niemöller oder sls in Hamburg (www.sls-hh.de).