

Sie fahren noch täglich auf unseren Straßen. Doch bald werden sie am Ende der Sackgasse allen irdischen Blechs angekommen sein: in der Schrottpresse. Aber längst nicht alle alten



Gebrauchten sind verbraucht. Viele der 15- bis 20-jährigen Youngtimer sind top gepflegt und in wenigen Jahren echte Oldtimer. Autos mit Seele, die es wert sind, geehrt zu werden – mit dieser Serie



Herzlichen Glückwunsch! Oldie-Händler Böhringer (l.) übergibt /8-Fan Richard Pistori den 200 D

# Der 28 Jahre alte Neuwagen

Baujahr 1972, aber erst 164 Kilometer auf der Uhr. Wie das geht? Dieser Mercedes 200 D hat so fest geschlafen wie Dornröschen. Jetzt wurde er wachgeküsst



Der Beweis: 164 Kilometer zeigt der Tacho des 200 D von 1972. Betankt wurde der 28 Jahre alte Neuwagen erst ein einziges Mal

Ist der Mercedes Strich-Acht schon ein Oldtimer? Oder noch ein Youngtimer? Bei dieser Frage scheiden sich die Geister. Die Fakten: Das Modell lief erstmalig 1967 in Sindelfingen vom Band; seine Vorstellung erfolgte im Januar 68 – ein Umstand, der dem W 114/115 seinen einprägsamen Rufnamen Strich-Acht einbrachte.

1968 also. Das ist 32 Jahre her und qualifiziert zumindest die ersten beiden Baujahre der Typen 200, 220, 200 D, 230 und 250 für das H-Kennzeichen. Das sind Oldtimer, basta! Und die anderen? Kein Zweifel: Gepflegte Strich-Acht bis Produktionsjahr 1973 sind Sammlerautos. So lange nämlich baute Mercedes die so genannte Serie 1.

Die haben kleine Außenspiegel und glatte Rückleuchten, einen fast quadratischen Kühlergrill, Ausstellfenster vorn sowie ein Lenkrad mit Chrom-Hupenring.

Genau so ein Auto fährt Richard Pistori (42) aus Stuttgart. Aber dieser 200-Diesel-Strich-Acht ist mehr als

ein hübsches Liebhaberexemplar. Er ist – kein Witz – ein Neuwagen. Eine Jungfrau. Unbenutzt und unschuldig.

164 Kilometer – in Worten: einhundertvierundsechzig – zeigt der fünfstellige Tachometer an. „Nicht genullt oder übergesprungen“, sagt Richard Pistori stolz und öffnet die Fahrertür, um sie gleich wieder satt ins Schloss fallen zu lassen.

Da ist es wieder, dieses unvergleichliche Türgeräusch. Ein sattes „Wuff“. Das klingt nach Tre-

Weiter auf Seite 46

Devotionalien: Strich-Acht-Papiere aus den siebziger Jahren. Die Farbmuster zeigen die gängigen Ausstattungsvarianten



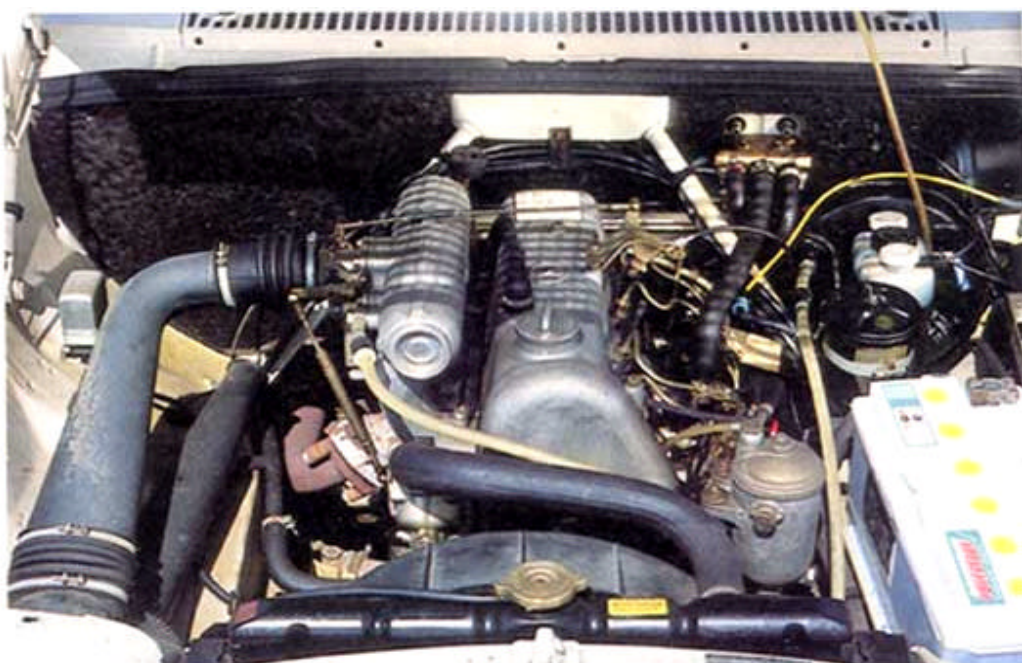
sor, nach dickem Blech, nach unverwundlicher Solidität. Diesen Klang haben nur alte Benz wie Pontons, Heckflossen und Strich-Achter. Und danach höchstens noch der 123er. Das war's dann.

Doch das sind Oberflächlichkeiten. Die wahren Qualitäten offenbart dieser einmalige Strich-Achter unter der Haube und im Innenraum. Pistori öffnet Türen und Hauben. Was dort zu sehen ist, versetzt jeden Autofan in ungläubiges Staunen.

Die Chrombeschlüge der Sitze blitzen in der Sonne. Auf den Kunststoffflächen liegt ein satter Glanz, und der makellose Dachhimmel wirkt wie frisch eingepasst. Auch die dicken Sitzpolster präsentieren sich nagelneu. Kein Kratzer, Fleck oder Schmutz stört den Eindruck.

Das schafft kein Restaurierer. Dieses 28 Jahre alte Auto ist ein Neuwagen. Vom Rückspiegel baumelt sogar noch die Einfahr-anweisung. Es riecht nach frischem Gummi. Wer einsteigt, kriegt ein schlechtes Gewissen. Denn so etwas Unbenutztes mag man irgendwie nicht entweihen.

Richard Pistori kramt in seinen Papieren. „Die Rechnung“, sagt er und zeigt auf den Preis: „19 110,35 Mark“, steht da mit Datum vom 27. April 1972 auf einem Briefbogen der Mercedes-Niederlassung Aachen. Das sind mehr als 5000 Mark über dem damaligen Listenpreis für einen 200 D. Entsprechend lang ist die Ausstattungsliste.



**Geleckt:** Der jungfräuliche Motorraum ist schmutz- und fleckenfrei. Nur die Batterie musste nach fast drei Jahrzehnten Standzeit erneuert werden. Mit 55 PS ist der 200 D der schwächste /8

Sie reicht vom Automatikgetriebe mit Lenkradschaltung für 1200 Mark über das Becker-Radio Europa für 475 Mark bis hin zu Gepäcknetzen für die Frontsitze für 91 Mark – netto, versteht sich. Dazu kamen 1972 noch elf Prozent Umsatzsteuer.

Nur 164 Kilometer, alles neu, als käme das Auto frisch aus dem Schaufenster. Wie, bitte schön, ist das möglich? Pistori grinst und zeigt den Kraftfahrzeugbrief. „Leer. Kein einziger Eintrag“, sagt er und blättert das Dokument auf.

Nur eine mit Bleistift geschriebene Notiz steht da: „Dr. med. Victor Kirschbaum, 5105 Laurensberg, Haus Linde.“ Ein winziger Vermerk. Doch dahinter steckt eine dramatische Geschichte: Dr. Kirschbaum bestellte am 1. September 1971 seinen neuen Mercedes. Der Niederlassungs-Verkäufer nahm im Gegenzug seinen Ponton in Zahlung. Als Auslieferungstag wurde der 27. April 1972 vereinbart.

Doch dann passierte das Unvorhersehbare: Dr. Kirschbaum erlitt Anfang 1972 einen Schlag-

anfall, von dem er sich nicht wieder erholte. Der neue Mercedes indes wurde zum vereinbarten Datum per Lkw an seinen Landsitz in Laurensberg geliefert. Das Schicksal nahm seinen Lauf.

Dr. Kirschbaum starb; der Mercedes verschwand in einer Garage. 28 Jahre lang blieb er im Dunkeln. Wie Dornroschen. Erst als das Haus Anfang 2000 verkauft wurde, tauchte der 200 D wieder auf. Der Neffe des gestorbenen Eigners erkundigte sich nach Interessenten und landete beim Mercedes-Spezialis-



**Hingucker:** 200 D in der schwäbischen Provinz. Die Zeit scheint stehen geblieben. Das Bild könnte auch 1972 entstanden sein



**Stern mit Stil:** Die weißgraue Lackierung (Code 158) war typisch für die 70er. Mit kleinen Rückleuchten wurde der /8 bis '73 gebaut

#### Technische Daten ausgewählter Mercedes-Benz W 114 / W 115

| Modell                | 200                                                                                                                   | 200 D                        | 250 und 250 C (2.8)             | 280 E und 280 CE                |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| gebaut                | ab 1968                                                                                                               | ab 1968                      | ab 1972                         | ab 1972                         |
| Zylinderzahl          | 4 (Reihe)                                                                                                             | 4 (Reihe)                    | 6 (Reihe)                       | 6 (Reihe)                       |
| Gemischaubereitung    | 1 Flachstromvergaser                                                                                                  | Vorkammer-Dieseleinspritzung | 2 Fallstromvergaser             | elektronische Einspritzung      |
| Hubraum               | 1988 cm <sup>3</sup>                                                                                                  | 1988 cm <sup>3</sup>         | 2778 cm <sup>3</sup>            | 2746 cm <sup>3</sup>            |
| Leistung              | 70 kW (95 PS) bei 5000 U/min                                                                                          | 40 kW (55 PS) bei 4200 U/min | 96 kW (130 PS) bei 5000 U/min   | 136 kW (185 PS) bei 6000 U/min  |
| 0-100 km/h            | 16 s                                                                                                                  | 31 s                         | 13 s                            | 10 s                            |
| Getriebe              | Viergang/Automatik                                                                                                    | Viergang/Automatik           | Viergang/Fünfgang/Automatik     | Viergang/Fünfgang/Automatik     |
| Höchstgeschwindigkeit | 163, Automatik 158 km/h                                                                                               | 130, Automatik 125 km/h      | 180, Automatik 175 km/h         | 200 km/h                        |
| Fahrwerk              | vorn: Doppel-Querlenker, Schrauben/edem. Drehstab-Stabis; hinten: Diagonal-Pendelachse, Schräglenker, Schraubenfedern |                              |                                 |                                 |
| Länge/Breite/Höhe     | 4680/1770/1440 mm                                                                                                     | 4680/1770/1440 mm            | Coupé: 4680/1770/1395 mm        | Coupé: 4680/1770/1440 mm        |
| Radstand              | 2750 mm                                                                                                               | 2750 mm                      | 2750 mm                         | 2750 mm                         |
| Stückzahl             | 228 785                                                                                                               | 339 927                      | Limousine: 34 061/Coupé: 11 768 | Limousine: 22 836/Coupé: 11 518 |

ten Rainer Böhringer (51) in Plüderhausen bei Stuttgart.

Als der die Geschichte hörte, winkte er erst ungläubig ab: „So was gibt es eigentlich nicht“, sagt Böhringer. Und der weiß, wovon er spricht. Schließlich war er selbst jahrelang bei Mercedes beschäftigt und betreibt schon seit 1988 einen erfolgreichen Restaurierungsbetrieb.

Böhringer: „Was an Strich-Achtern angeboten wird, ist meistens Schrott.“ Doch als er den Kirschbaum-Wagen sah, war er begeistert. „Der hatte 16 Kilometer auf dem Tacho und drei Zentimeter Staub auf dem Lack.“ Nach der Grundreinigung erstrahlte er wieder im Neuzustand und parkte im Böhringer-Ausstellungsraum zwischen Pagode, Flügeltürer und Adenauer.

Dort entdeckte ihn Richard Pistori und kaufte ihn, ohne lange zu überlegen. „Ich hatte schon lange nach einem originalen Serie-I-Diesel im Bestzustand gesucht“, sagt er. Den hat er jetzt. An vielen Schrauben, den Bremssätteln und an der Tankhalterung klebt sogar noch gelber Prüflack. Besser geht es nicht. Und Standschäden?

Alles halb so schlimm. Auspuff und einige Stellen im Motorraum sind von leichtem Flugrost befallen. „Das wird beseitigt und der Wagen konserviert. Dann fahre ich sonntags zu Oldie-Treffen“, freut sich Pistori.

Nur die Reifen rollen etwas hart ab. Kein Wunder, die DOT-Ziffer lautet 162. Das steht in diesem Fall für 16. Woche 1972.

Hersteller Dunlop hat sich bei Pistori erkundigt, ob sie die Pneus zu Studienzwecken untersuchen dürfen. Wo findet man sonst fast unbenutzte, aber 18 Jahre alte Reifen? Jörg Maltzan

## Die Preisfrage

Ein Scheunenfund wie dieser Strich-Achter ist natürlich extrem selten. Eine Art Sechser im Auto-Lotto. Billig war der Wagen natürlich nicht. Käufer Richard Pistori hat für das Schmuckstück stolze 28 000 Mark hingelegt. Normale Exemplare der Baureihe W 114 (Sechszylinder) und W 115 (Vierzylinder) werden in fahrbereitem Zustand derzeit ab 3000 Mark gehandelt. Bastlerautos und Schlachtexemplare gibt es ab 1000 Mark. Besonders gesucht sind logischerweise Fahrzeuge aus erster Hand. Für Coupés und die seltenen Langversionen muss mit kräftigen Aufpreisen gerechnet werden. So ist in den gängigen Preislisten ein 280 CE im Zustand 2 mit 13 000 Mark aufgeführt. Er dürfte tatsächlich aber darüber liegen. Selten ist der 280 E, von dem nur 22 836 Stück gebaut wurden. Zu den gesuchten Modellen zählt auch der ab Juli 1974 verkaufte Fünfzylinder 240 D 3.0 (bis 13 000 Mark).

Glückspilz: Richard Pistori im Fond seines Mercedes beim Blick in den jungfräulichen Kitz-Brief. Gepäcknetze und Schiebedach waren Extras. Und so sehen nur echte Neuwagen aus: völlig fleckenfreie Scheiben und Polster



Kennzeichen neu: In den Türscharnieren klebt noch fabriksfrisches Fett (l.). Kleine Aufhängespiegel und ein fest quadratischer Grill kennzeichnen die Serie 1 (M.). Die 14-Zoll-Dunlop-Reifen tragen die DOT-Nummer 162-16. Woche 1972



Wignagelnew: So frisch präsentiert sich nur ein Neuwagen. Lenkrad und Kunststoffflächen glänzen mattschwarz. Auch Teppiche und Gummimatten verströmen das unvergleichliche Gefühl, das nur Erstbesitzer kennen

# LEBENS LAUF



**Topmodell: 280er haben herumgezogene Heckstoßstangen**



**Verlängerung: Achtsitzer /8 wurden von 68 bis 73 gebaut**



**Neues Gesicht: /8 der Serie 2 mit neuer Frontpartie (ab 73)**



**Elegant: Die Coupés gab's nur mit Sechszylinder-Motoren**

## Solider Benz

Die Mercedes W 114/115-Baureihe definierte 1968 die Mittelklasse neu. Wichtigste Innovation war die Schräglenker-Hinterachse. Außerdem schrumpfte die Gesamtlänge auf 4,68 Meter gegenüber den 4,73 Metern des Vorgänger-Modells (Heckflosse). Die Fachwelt betrachtet den Strich-Acht zunächst skeptisch. Kritiker beklagten, dass der neue Wagen weniger Auto für mehr Geld biete. Erst mit den Jahren erarbeitete sich der Strich-Acht angesichts seiner hohen Langzeitqualität einen legendären Ruf. Im Oktober 68 präsentierte Mercedes eine Langversion des 230. Einen Monat später folgte das Coupé (250 C und 250 CE). Im April 1972 werden die großen Sechszylinder-Typen 280, 280 C, 280 E und 280 CE nachgeschoben. Als dritter Diesel nach 200 D und 220 D folgt im August 73 der 240 D. Gleichzeitig bekommen alle Modelle unter anderem einen anderen Grill (innen Plastik statt Blech), von innen einstellbare Außenspiegel sowie profilierte Heckleuchten. Ende 1976 wird die Produktion eingestellt und das Modell vom W 123 abgelöst.