



STERNSTUNDE

KLASSE



Jahrestreffen 2006
in Dortmund
Seite 12 - 19

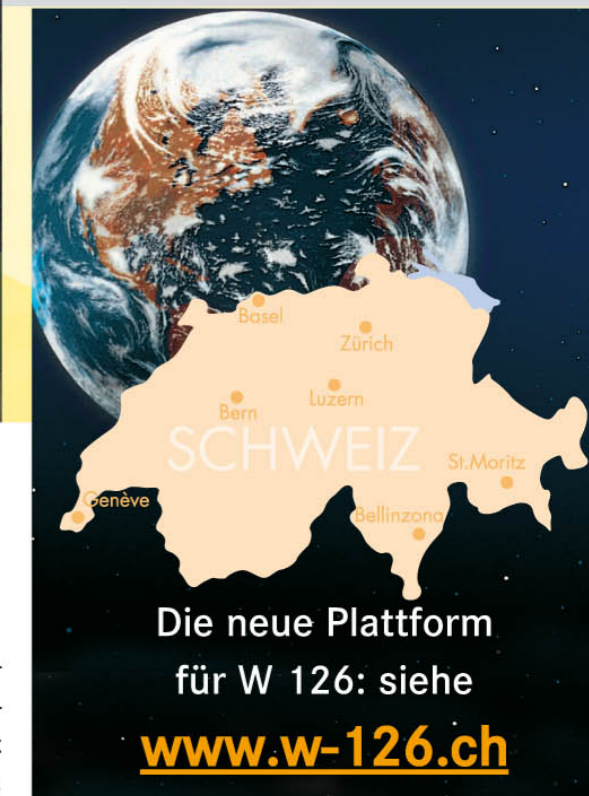
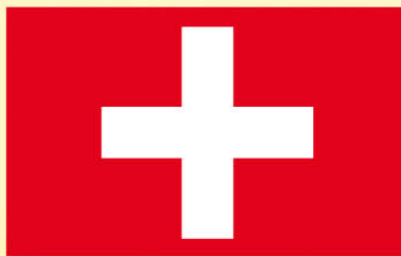


Kaufberatung
W 116
Seite 44 - 58



Rettungsaktion
Seite 62 - 65





Bernerausfahrt des MBVC mit Beteiligung des S-Klasse Clubs

Mangel an Fachleuten in den Werkstätten welche die alte Technik noch kennen, und von neueren Wagen vernimmt man, dass es normal ist, wenn man die Zylinderkopfdichtung nach 100 000 km wegen Ölverlust beim Steuergehäuse schon wechseln muss, oder das Kabelstränge unter den Plastikabdeckungen der modernen Motoren den Hitzetod sterben. Dass bei Kunststoffabdeckungen Halte-Clipser abbrechen kennt man schon von der Baureihe W123.

Als Organisator der jährlich seit mehr als 25 Jahren von mir durchgeführten Bernerausfahrt des MBVC, hatte ich nun die Idee, zu dieser Ausfahrt für einmal auch die Mitglieder des S-Klasseclubs einzuladen. Und siehe da, es haben sich doch für diese Ausfahrt, die am 11. Juni bei strahlend schönem Wetter durchgeführt wurde, fünf Mitglieder angemeldet, die zum Teil einen sehr langen Anfahrtsweg in Kauf nahmen. Am Treffpunkt wurden wir mit Café und Gebäck verwöhnt und starteten dann zu einer Fahrt auf Nebenstrassen mit Aussicht auf den Jura und die Berneralpen. Im Konvoi erreichten wir das Schloss Landshut, das

heute als schweizerisches Museum für Wild und Jagd dient, um die dortige Ausstellung und die prächtigen Schlossräume zu besichtigen. (siehe dazu auch <http://www.schlosslandshut.ch/indexdt.html>)

Die letzte Etappe führte uns dann in unser Stammlokal, wo wir mit einem feinen Mittagessen verwöhnt wurden, dem im Gartenrestaurant vor der Heimfahrt die üblichen, interessanten Benzingsprache folgten.

An der Ausfahrt war an Fahrzeugen praktisch die ganze Nachkriegs-Modellpalette von MB vertreten, angefangen mit Adenauer, 300SL, 190SL, Ponton Cabrio, Heckflosse, /8 Limousine und Coupé bis hin zur Baureihe 126 und dem 600-er W140 von Manuel Eugster.

Es war dies ein Anfang und ich hoffe, dass im nächsten Jahr noch mehr Mitglieder des S-Klasse Clubs die Gelegenheit wahrnehmen, an der Bernerausfahrt des MBVC teilzunehmen. Ob es aber auch im nächsten Jahr wieder solches Bilderbuchwetter sein wird, dafür kann ich mich nicht verbürgen.

Peter Marcolli



Schweizer Treffen 2007 vom 15.06. - 17.06.2007 in Chur

In der Schweiz tut sich was! Bisher durften wir Schweizer immer bei Euch in Deutschland zu Gast sein und wunderschöne und sehr gut organisierte Treffen miterleben. Nicht zuletzt auch als Dank dafür wollen wir Schweizer 2007 auch ein Treffen auf die Beine stellen! Unser Ziel bei diesem ersten Schweizer Treffen ist, die einmalige Atmosphäre, die unter den Mitgliedern an den Treffen jeweils herrscht, mit den landschaftlichen Reizen der Schweiz zu verbinden!

Damit wir möglichst schnell einen Überblick über die Teilnehmerzahl haben, bitten wir alle Mitglieder, die Interesse haben teilzunehmen, sich über die E-Mail-Adresse schweizertreffen@hotmail.com zu registrieren (dies ist noch keine Anmeldung!). Sobald wir einen ungefähren Überblick über die Teilnehmerzahl haben, spätestens jedoch Ende Januar 2007, erhalten alle registrierten Benutzer eine E-Mail mit den ausgehandelten Hotelpreisen (vermutlich

ab 35,00 € pro Nacht für ein Einzelzimmer), sowie mit den ungefähren übrigen Kosten und mit dem definitiven Programm. Selbstverständlich kann man sich auch bereits jetzt über die E-Mail-Adresse:

schweizertreffen@hotmail.com definitiv anmelden. **Anmeldeschluss ist der 31.04.2007.**

Wir freuen uns auf möglichst viele und begeisterte Teilnehmer!

Gruss aus der Schweiz

Jürg Eggenberger
Manuel Eugster

Links:

Hotel: www.sommerau.ch
St. Moritz: www.stmoritz.ch
Bergwerk Gonzen: www.bergwerk-gonzen.ch

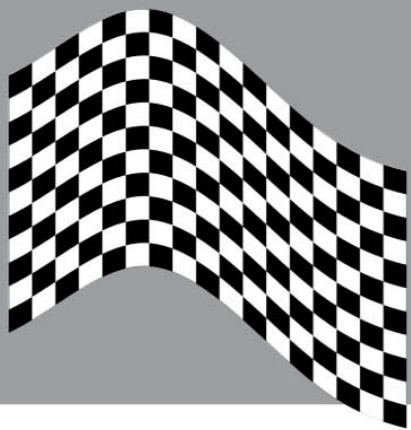
Kontakt:

E-Mail: schweizertreffen@hotmail.com
Tel.: +41 (0) 79 202 70 79

Provisorisches Programm für das Treffen:

- Freitag, 15.06.2007
7 Anreise der ersten Teilnehmer am Abend, danach gemütliches Beisammensein
- Samstag, 16.06.2007
7 Individuelles Frühstück/Anreise der übrigen Teilnehmer
7 10.00 Uhr Abfahrt zur Alpen-Rallye*
7 12.00 Uhr Mittagessen in St. Moritz
7 19.00 Uhr Rückfahrt zum Hotel und danach gemeinsames Abendessen und Prämierung der Rallye-Gewinner
- Sonntag, 17.06.2007
7 Individuelles Frühstück
7 10.00 Uhr Abfahrt Richtung Sargans
7 11.00 Uhr Besichtigung des Bergwerkes Gonzen
7 12.30 Uhr Mittagessen im Bergwerk (!)
7 Individuelle Abreise





W126-Renncoupe zeigt einmal mehr, was Zuverlässigkeit bedeutet

Wer ahnt, was die Begriffe "Hatzenbach", "Kesselchen" und "Hohe Acht" bedeuten, vermutet, dass man am "Brünnchen" nicht unbedingt Wasser findet, der "Pflanzgarten" keine Gärtnerei ist und auch denkt, dass die "Döttinger Höhe" kein deutsches Mittelgebirge ist, der wird wissen, dass von Deutschlands schönster und auch gefährlichster Rennstrecke, der Nürburgring-Nordschleife, die Rede ist.

Am Wochenende vom 15.06.-18.06.2006 fand auf der auch als "Grüne Hölle" bezeichneten Rennstrecke das "34. ADAC Zürich 24h-Rennen Nürburgring Nordschleife" statt.

Wie in den Jahren zuvor, nahm auch dieses Jahr unser Clubmitglied Dr. Matthias Schenzle mit seinem Team am 24-Stunden-Rennen teil.

Dieses Jahr wurde wieder (siehe Sternstunde 09/2005 S.83) der 500 SEC eingesetzt, erneut von der Mannschaft um Dr. Schenzle vorbereitet und wie im Vorjahr vom Team Derichs Rennwagen e.V. bestens betreut.

Bevor das Rennen am 17.06. gegen 15:00 Uhr gestartet werden konnte, stand das Auto mit

der Startnummer 14 aufgrund einer Erkrankung des 4.Fahrers nun mit nur 3 langstreckenerprobten Fahrern/in da: Andrea Kammerl, Helmut Undorf und Matthias Schenzle. Das Team war gefordert, diese Herausforderung anzunehmen und legte dazu die bereits 2001 erfolgreich angewandte Strategie der "überlangen" Stints wieder auf.

Das hieß am Ende, dass nur zehn Boxenstopps absolviert wurden. So etwas bedeutet im Klartext, dass zwischen zwei Boxenstopps zwischen neun und zehn Runden am Stück gefahren werden mussten, Fahrzeit im Renntempo dabei im Durchschnitt ca. 2 Stunden und 10 Minuten.

Dank des eingespielten Teams und der fast schon sprichwörtlichen Zuverlässigkeit des Coupés war das alles kein Problem. Während des Rennens mussten irgendwann die beiden Vorderreifen gewechselt werden.

Nach 20 Stunden war dann der obligatorische halbe Liter Motoröl fällig, und ab-

gesehen vom Tanken war damit die Arbeit der Boxencrew erledigt. Sonstiges Schrauben? Nein Danke!

Ansonsten sorgten trockenes Wetter und Sonnenschein für ein primäres Wohlfühlen der Fahrer/in. Ganz anders als bei 0°C in 2005.

Nach 24 Stunden, 5 Minuten und 30:022 Sekunden gefahrenen 106 Runden kam der silberne 500 SEC von 225 gestarteten und letztlich 141 gewerteten Fahrzeugen als 113. wohlbehalten ins Ziel.

In seiner Wertungsklasse SP8 (Fahrzeuge über 4000 ccm Hubraum) belegte das Team hinter Fahrzeugen vom Schlage einer Dodge Viper oder eines Lamborghini Gallardo den 7. Platz.



3 Wochen später



Originalton Dr. Schenzle: We´d lots of fun!!

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um dem Team um Dr. Schenzle zum wiederholten Erfolg ganz herzlich zu gratulieren! Zum Schluss ein Wort zu den Reifen: Aufgrund noch hoher Lagerbestände hat Dr. Schenzle darauf verzichtet, die Michelin-Reifen von Berlin (die Sternstunde berichtete) zu verwenden, das Rennen wurde wieder auf Goodyear Eagle F1 Straßenreifen gefahren.

Die Michelin-Reifen befinden sich zur Zeit zu Testzwecken auf Dr. Schenzle's 450 SEL 6,9, der damit, wenn es die Zeit erlaubt, die persönliche Teststrecke befährt. Der Doc ist begeistert, O-Ton: "Die klebed wie d'Sau!"

Fotos: Michael Barthels
Text: Michael Watzke

Wer wird denn gleich den Hammer werfen??
Frag doch Deinen Club!!





So sieht es aus, wenn man nicht mal richtig Zeit hat, um Mittag zu essen oder eine Frau hat, die einem das Essen auf dem Zwölfzylinder präsentiert.

Nach erfolgreicher Arbeit...:

Die offizielle Aussage der Zurich zum Thema Winterreifen:

Ab dem 01.05.2006 muss die Ausrüstung den Witterungsverhältnissen angepasst werden. Als geeignete Reifen sieht der Gesetzgeber Winter- und Ganzjahresreifen an, die durch die Aufschrift M+S (oder auch Symbol "Schneeflocke") gekennzeichnet sind.

Wird ein Kfz mit ungeeigneter Bereifung bei Schnee und/oder Eis gefahren, kostet dies 20,- €; kommt es zu einer Behinderung oder einem Unfall, sind 40,- € Bußgeld zu zahlen. Es muss aber immer auf die aktuell herrschenden, witterungsbedingten Straßenverhältnisse abgestellt werden. Unabhängig davon, welche Bereifung eingesetzt wird, muss die Mindestprofiltiefe 1,6 Millimeter betragen. Zu beachten sind auch besondere Wintersportgebiete, wo Winterbereifung und/oder Schneeketten vorgeschrieben sind.

Kfz-Haftpflichtversicherung:

Kommt es bei schnee- oder eisbedeckter Fahrbahn zu einem Unfall, das Kfz hat Sommerbereifung, und es besteht eine Ursächlichkeit, gehen einige Gerichte von einer Mithaftung von 20 bis 30 % am Zustandekommen des Unfalls aus. Wir gehen davon aus,

dass durch die Neuregelung des § 2 III a StVO sich diese Rechtsprechung festigen wird.

Kfz- Kaskoversicherung:

Bekanntlich besteht in der Kaskoversicherung kein Versicherungsschutz, wenn ein Schadenereignis grob fahrlässig herbeigeführt wird. Wir werden in dieser Hinsicht jeden Einzelfall prüfen, sobald die o.g. Kriterien zum Tragen kommen. Neuere Gerichtsentscheidungen aufgrund der neuen Rechtslage sind bisher nicht bekannt.

Fazit:

Es besteht weiterhin keine gesetzliche Verpflichtung, das Fahrzeug mit Winterreifen auszustatten. Wir können jedoch jedem Kunden nur anraten, aus Sicherheitsgründen und aus den ggf. drohenden finanziellen Verlusten heraus, für entsprechende Ausrüstung bei winterlichen Verhältnissen zu sorgen.

Michael Müller, Zurich Versicherungen

Zum Jahrestreffen in Dortmund:



Wildschweinfreie Sternengröße
Thomas Sterl

