

Min veteranbil del 2

Renovering1

M:s testprotokoll visade bl.a. en del rostskador varför bilen lämnades in till L&O:s BIL & TRAKTOR för fackmannamässig renovering. 23/9 1980.

(O=Ove Larsson).

- 1) Byte av tröskellådor
- 2) Svets av vä innertröskel+stödbalk+fäste
- 3) Svets vä hjulhus bak
- 4) Svets vä hö bak vid infästn. Låda + fram dito
- 5) Upptenning av dörr fram vä sida

Som synes en hel del svetsning och ny plåt.

Fakturan slutade på 2 086:30 kronor.



Därefter rostskyddsbehandlades bilen med enligt Tuff-Kote metoden.

Kostnad: 1 110:- kronor.

Förutom byte av tändstift, fördelarlock, rotor och brytarspetsar rullade bilen nu till våren 1983 då det var dags för

Renovering2

Denna gång gjorde jag allt plåtarbete själv och köpte delar vid Charlies Bilservice AB.

Reservdelskostnad: 2 434:65 kr.

- 1) Byte av framskärmar inkl. innerskärmkanter.
- 2) Byte av nedre frontplåt
- 3) Byte av bottenplåt vä framdörr.
- 4) Byte av inre skärmkanter bak.
- 5) Byte av inv. sidoplåtar bakom bakhjulen.
- 6) Byte av yttre sidoplåtar bakom bakhjulen.
- 7) Byte av yttre skärmkanter bak.
- 8) Byte av durkplåt vid förarplats.

Som synes en hel del plåtarbeten igen. Bilen var från fabrik försedd med en tjock plastmassa undertill som skyddade effektivt mot rost men efter grussprut etc. hade massan gått sönder här och var varför fukt trängt in och förorsakat stora rostskador.

Nu var det dags för hellackering och detta utfördes av Berndt Palmgren hösten 1983.

Kostnaden var 3 200:- kr och detta inkluderade både riktning/spackling och moms (608:- kr).



Avställning

Familjen har nu två bilar utöver MB'n, VW Transporter och Toyota Starlet S varför den äldsta bilen avställdes och ställdes in i ett varmgarage. 1986-08-22. Efter något år ställdes den upp i en carport efter att alla cylindrar besprutats med rostolja. Den pallades upp och försågs med en presenning för framtida behov.

Neue Temperamente

Die Spitzkraft moderner Hochverke bietet sportlich-feine Autofahrer die schnellste Möglichkeit, die Chancen im Verkehr optimal zu nutzen.

Deshalb ergänzte Mercedes-Benz das erfolgreiche Programm von 200 bis zum 250 C um vier neue Typen mit neuen Motoren 280, 280 E, 280 C und 280 CE.

Die neuen 2,5 l Sechszylinder mit zwei niedrigeren Nockenwellen zählen zu den modernsten Konstruktionen in internationaler Automobilbau. Der Verbrauch ist im Verhältnis zur Leistung ungewöhnlich günstig. Die Spitzgeschwindigkeit ist für anspruchsvolle Fahrer ausreichend. Das Beschleunigungsvermögen übertrifft gängige Vorgänger.

Mercedes-Benz 280 C/280 CE, 185 PS (136 kW), elektronisch gesteuerte Bendriererprobung. In 9,9 sec. von 0 auf 100 km/h.

Mercedes-Benz 280/280 C, 160 PS (118 kW), Doppelregler-Fallschirmverzöger. In 10,6 sec. von 0 auf 100 km/h.

Beherrschung der Kraft ist wichtiger als die Kraft selbst. Deshalb erhielten die vier neuen Typen verstärkte Bremsen, größer dimensionierte Räder und Felgen. Der Kraftstofftank fällt jetzt 76 l.

Neu im Gesamtprogramm: Zusätzliche Sicherheitsformen, verbesserte Innenausstattung, Inter-

An die Spitze der erfolgreichen Modellreihe 200 bis 250 C haben wir jetzt vier neue Typen mit neuen Motoren gesetzt: 280, 280 E, 280 C, 280 CE.

Das Mercedes-Programm heute	
200 D	280 S
220 D	280 SE
200	280 SE 3.5
220	280 SEL 3.5
230	300 SEL 3.5
250	300 SEL 6.3
260 C	350 SL
Neu 280	350 SLC
Neu 280 E	600
Neu 280 C	600 Pullman
Neu 280 CE	

valtschaltung für Scheibenwischer. Auf Wunsch Scheinwerfer-Waschanlage.

Wenn man von Mercedes spricht, denkt man an Sicherheit.

Mercedes-Benz
Prüfungsbemerkung: 31.08.1984



Fortsättning följer...