

Umfangreiche Bestände Fahrzeugdaten Exportfahrzeuge USA auf Microfiche im vdh-Bestand

Post by "Stuempfig" of Feb 11th 2022, 12:25 am

RARER THEN HEN`S TEETH!

Eigentlich begann die Geschichte relativ unspektakulär wie es so oft der Fall war: Wolf hatte eine Nachricht auf dem Anrufbeantworter und tütete mir hernach eine Kurzbeschreibung per Email ein. Da hätte ihm jemand die Dose besprochen, welchen er aber nur sehr schlecht verstand. Aber offensichtlich ging es um etliche Teile vorwiegend Mercedes, vieles in neu und in Tütchen, auch NOS-Bosch. Die Email endete mit, "wenn ich das richtig auf dem Anrufbeantworter verstanden habe, zieht ein pensionierter MB Mitarbeiter mit Werkstatt um, zur Disposition steht ein Sprinter voller Teile, Bücher und Literatur. Kontaktdaten falls höfchlerfrei wie folgt ... +41 etc. pp.

0041 Schweiz dachte ich mir. Wird wohl wieder auf diese halbschattigen Glücksmomentsstürme mit starkem Bedenkenwind hinauslaufen. Denn bei Schweizer Auflösungen muss man wissen, dass sich in diesen Gefilden, Fahrzeuge und Teile in einem grandiosen Zustand präsentieren, aber auch die Preise auf einem völlig anderen Niveau angesiedelt sind. Da müssen die Investitionsschlappen schon in Übergröße daher kommen. Außerdem erinnert mich der Umgang von Schweizer Zöllnern mit gütertragenden EU-Ausländern eher an die Aufnahme in ein Internierungslager. Dass als Belohnung dafür die Landschaft bei tieftourigen Lagerauflösungen derart facettenreich vorbeischwimmt und mir Schwyzerdütsch schon beim ersten Ton ein fettes Lächeln ins Gesicht zaubert, möchte ich zum Ende hin nicht unerwähnt lassen. Also griff ich an diesem regnerischen achten Tag des Dezembers samt aller Zweifel zum Hörer, wählte besagte Nummer und harpte der Dinge ...

Roger meldete sich auf französisch. Und Roger war dann auch das einzige Wort was ich verstand. Also versuchte ich im reinsten Sonntagsfränkisch ein paar verständliche Sätze in die Freisprechblase zu fomulieren. Doch wie erklärt man einem unbekannt Angerufenen, dass jemand aus der Schweiz bei jemanden in Hannover (dialektfreie Zone) angerufen hat und jetzt ein dialektschwangerer Sprachbär zurückruft, der sich ziemlich sicher ist, dass Wolf sich mit der eingetippten Nummer verhört haben muss? Es gibt Momente im Leben da kann man auch

einfach auflegen, aber diese Gelegenheit habe ich, Gott sei es gedankt, verpasst. Denn es stellte sich heraus, dass Roger in New York eine gutgehende Werkstatt hatte, aber zuvor eineinhalb Jahre im Classic-Center arbeitete (da unterbrach ich ihn und merkte an; "warum wundert es mich nicht, dass es nicht anders herum war?", was mir unverzüglich 2000 Sonderpunkte einbrachte!) und 2018 vor dem Wahnsinn, welchen Trump in der Gesellschaft angerichtet hatte, die Flucht ergriff und zurück in die Schweiz ging. Sein Werkstattinventar, die Sonderwerkzeuge und Neuteile die er zusammengetragen hatte, liegen nun seit 3 1/2 Jahren in der Schweiz und er muss aus gesundheitlichen Gründen im Sommer erneut loslassen und nochmals umziehen. Und exakt aus diesem Grunde suchte er besondere Leute mit besonderer Leidenschaft, die besondere Schätze schätzen können.

Es gäbe auch eine Excel-Tabelle in der alles akribisch aufgelistet und explizit jedes Teil aus jeder Box nummeriert aufführt, was dort sorgfältig in Tütchen beschriftet einsortiert wurde. Er hätte inzwischen 15 von 25 Boxen durch, den Rest muss er noch auf neu, revidiert oder geprüft sichten, dann wäre alles abholbereit. Schweiz? Wir erinnern uns. Da wird kein Gelumpe in Boxen geworfen und als Edelschrott präsentiert. Also vereinbarten wir die Zusendung des Excelfiles zum Stand des ersten Adventes und legten nicht auf ohne die gemeinsame Wertschätzung nochmals zu betonen.

So weit so gut. Dass das Preisgefüge in der Schweiz ungeahnte Messreihen am Rechenschieber produzieren kann, ist hinlänglich bekannt. Ich habe bei der Planung des Herbsttreffens in der Zentralschweiz für einen Aschenbecher voll Spaghetti dermaßen viel berappt, dass ich völlig pleite auf die Einladung von Freunden zu meinen 50 Geburtstag verzichten musste, weil ich nicht darauf spekulieren wollte, dass die Kumpels genügend Getränke mitbringen würden. Auch Roger hatte offensichtlich die Preise der Generalvertretung am Genfer See in Cologny zur Kalkulation herangezogen. Auch wenn da ultraseltene Teile wie 000 821 3351 oder Hubmagneten wie 000 835 0644 unter den Boschteilen auftauchten und zum Ende hin sogar komplette Mengenteiler. Die Pretiosen waren durchweg auch zu Preisen von Hochkarättern notiert. Also musste ich den ganz dünnen vdh-Preiskamm anwenden um zumindest erahnen zu können, auf welches Gebot ich mich dann in meiner Not hinaufschwingen könnte.

Als ich mich dem Ende der Exceltabelle näherte stach mir unweigerlich in Zeile 757 der rot umrandete Hinweis "RARER THEN HEN`S TEETH" ins Auge.

Also nochmals gelesen, gegrübelt und die beiden Zeilen darüber als das interpretiert, als was es sich später auch in ähnlicher Form entpuppen sollte: Nämlich die Factory datas for all MB cars sold in USA, mit den Daten: First Owner, Chassis #, Motor#, Dealership und dem Paint & KeyCode. Und das für etlichen Baureihen! Dass ich danach eher wohlwollend mit dem dicken

lediglich noch 6-zackigen vdh-Kaufenwill-Kamm nachkalkulierte, versteht sich ja wohl von selbst. Dann ausgiebigst mit den Vorständen telefoniert. Die Szene interviewt und mir die Theorie mit den Hühnerzähnen bestätigen lassen. Am 05. Januar bin ich dann losgefahren um die Schweizer Bergwelt zu erobern.

Dass ich dabei den Führerschein und Ausweis vergessen habe, die Coronaimpfung nur am Handy dabei hatte und am nächsten Tag ein Feiertag war und alles beim Zoll völlig anders lief als es laufen sollte, könnt ihr in der nächsten Ausgabe der Clubzeitung nachlesen.

ACH JA WO KAMEN JETZT EIGENTLICH DIE MICROFILME HER ?!

Roger arbeitete wie gesagt in der Classic-Abteilung der Generalvertretung in New York und merkte in einem Schreiben an die Geschäftsleitung an, dass er beim kompletten Personal die mercedeale Leidenschaft vermisse und ob eine gewisse Mercedesimmunität eine Einstellungsvorraussetzung für den Job in dieser Abteilung wäre. Daraufhin wurde er abgemahnt, was ihn derart verärgerte, dass er eine eigene Werkstatt aufmachte und fortan etliches Flügeltürergetier auf seinen Hebebühnen herumzuhängen hatte. "Ja und, wo kamen nun die Microfilme her?"

Einmal im Jahr bereiste Roger nach und nach die einzelnen Bundesstaaten um, wie er scherzhaft anmerkte, den Generalvertretungen einen Besuch abzustarten. Immer auf der Suche nach einem leidenschaftlich infizierten Mitarbeiter, wie er selbst einer war. Im Jahr vor seinem geplanten Umzug zurück in die Schweiz bereiste er abschließend Texas und suchte auch dort die Generalvertretung auf. Nur dass die aussah, als würde sie mit Brettern vernagelt vor einem heranbrausenden Tornado geschützt. Als er um die Gebäudeabschnitte schlich fand er einen vermeintlichen Gärtner, der mit Rasenmäher bewaffnet sich an einer verdörrten Wiese zu schaffen machte. Auf seine Frage hin, wo den die Belegschaft abgeblieben sei, antwortete der schwitzende Kerl mit Sonnenhut, dass er dass Gelände vor drei Jahren gekauft habe, aber sich die Dinge anders entwickelt hätten, als er sich das vorgestellt hatte. Aber, falls Roger Interesse hätte, könnte er den ganzen Restmüll und das Chaos, was die im Büro hinterlassen hätten, mitnehmen sofern er es aufräumen würde.

So kam Roger und dann der vdh zu einer Schachtel voll mit **Microfilmen!**

2019 LINCOLN BEI SACRAMENTO

Im Zuge des Hallendienstes saßen am Vorabend Stefan und ich (er Bier-, ich Rotweinschwanger) vor der Box mit den Microfichen und wehklagten über das fehlende Lesegerät. Also durchkämmten wir leicht beschwipst die heiligen Hallen, denn irgendwo müsste sich doch ein verbuddeltes Microfiche-Lesegerät unter den Teile, Bücher- oder sonstigen Bergen ausgraben lassen. Dass es abgedeckt, keine 2 Meter von der Box mit den Microfichen entfernt stand, merkten wir erst nach Stunden. Dafür gab es dann kein Halten mehr. Nach einer Großoperation an der Linse hatten wir das Gerät endlich soweit, sodass man zumindest etwas auf den Filmen erkennen konnte. Aber woher zu Prüfzwecken einen Erstbesitzer aus USA nehmen, wenn man keinen kennt? Dann fiel mir die Geschichte von dem weißen 450 SL ein, welchen ich, falls mir einer preisgünstigst über den Weg laufen sollte, einpacken und auf die Reise ins Frankenland schicken sollte.

Über den Weg läuft dir eigentlich nie was und niemals nicht, wenn du es gerade suchst. Und ein Schnäppchen macht heutzutage bestenfalls noch ein Krokodil, aber auch nur dann, sollte irgendein Idiot auf Schnäppchenjagd seinen Arm in ein Rohr stecken, an dessen anderem Ende besagtes Miststück sitzt.

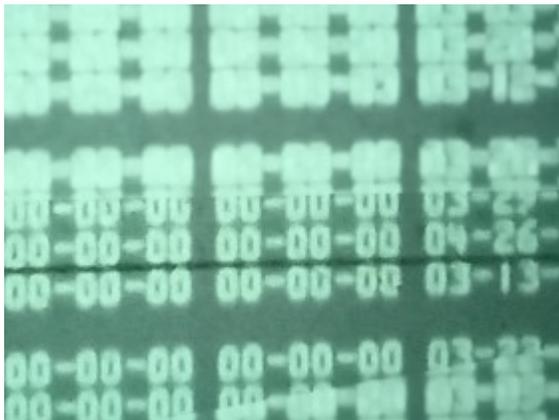
Also habe ich mich aufgrund der fehlenden Überdenwegläufigkeiten mit Nachdruck umgehört, bis endlich jemand meinte, dass er in irgendeinem Blättchen von einem Cabrio gelesen hätte, dass ein älterer Herr seit der Bestellung beim Dealer in Sacramento sein eigen nennt.

Aha, geht doch! Ich wurde nachhörig! Das Käseblättchen entpuppte sich als Mitteilungsblatt der freiwilligen Feuerwehr im Lincoln-District und unter der Rufnummer meldete sich der Schwiegersohn, der seinen Schwiegervater dazu drängte sich mit dem Typen mit dem heavy Dialekt noch übermorgen zu treffen, weil er sonst auf der Rückreise nach Kanada sein würde. Also fuhren wir in die Nähe von Sacramento und trafen uns auf einen von allen Seiten einsichtigen Parkplatz vor einem Baumarkt, weil der Besitzer der ganzen Sache nicht traute. Kurzum, ich kaufte das Auto, weil er für knapp 24.000 Dollar Rechnungen von ein und derselben Niederlassung im Handschuhfach liegen hatte, die ihn über die Jahre hinweg als Stammkunden pflegte. Die geforderten 12.000 Dollar gab ich ihm nicht, weil der vordere Querträger über dem Kühler ausgetauscht worden war. Schwarz belassen, als Neuteil eingeschweisst. Nicht einmal in Wagenfarbe lackiert und ohne die Fahrgestellnummer. Ich fixierte den Preis auf 10.000. a) weil er mich angelogen hatte und kein Erstbesitzer sein konnte, sonst wäre ihm aufgefallen, dass zwischenzeitlich einer die Quertraverse ausgetauscht hatte und b) weil ich inzwischen stinkert war.

[10704412052926r.jpg](#) Warum ich euch das erzähle? Weil er mir den ganzen Weg zur Bank zu erklären versuchte, dass er zum 25ten Hochzeitstag das Auto in weiß mit roten Sitzen geordert hatte, weil er immer noch wie von Beginn an in seine Frau verliebt gewesen sei. Half nichts, ich war stinkert. Er hatte gelogen und ich forderte stur die finanzielle Entschädigung dafür ein. Und jetzt drei Jahre später saß ich vor einem Haufen Microfiche und könnte unter Umständen den Beweis erbringen, dass er mir einen silbergehochzeiteten Verkaufsschwank erzählt hatte.

Also machte ich mich auf die Suche nach den maledeiten Titel welcher immer noch in irgendeinem Ordner lag, obwohl das Fahrzeug schon längst einen neuen Besitzer gefunden hatte. Irgendwann spätnachts hielt ich den californischen Fahrzeug-Titel in der Hand und Stefan dirigierte die Glasschublade mit dem eingelegten Microfilm durch die endlosen Zahlenketten der exportierten 107044er auf der Suche nach der Fahrgestellnummer 052929!

Als wir endlich in den 52tausender Fahrzeugblock einbogen, leitete Stefan die Feinjustierung ein, indem er die quietschende Lade mit leichten Zeigefingerschlägen Richtung der gewünschten Fahrgestellnummer hämmerte. Als er die schwarze Hilfslinie unter die Fahrgestellnummer schob gleiteten unserer Blicke vorsichtig nach rechts. Und da stand im Schummerlicht gemeißelt **Reuter, John B.** Und im nächsten Moment nahm mich Archimedes von Syrakus in den Würgegriff und brannte mir ein schmerzliches Heureka in die Brust. Fugg! John B. Reuter hatte nicht gelogen, nicht einmal geschwindelt. Vermutlich ist bei einer Inspektion das Auto irgendwo dagegengerollt und der Schaden wurde kommentarlos amerikanisch beseitigt. Er war tatsächlich der Erstbesitzer des weißen SL's mit einer klammheimlich in der Niederlassung ausgetauschten Quertraverse. Jetzt wussten wir, das Fahrzeug wurde am 16.01.1979 geordert und am 26.04.1979 über den Dealer 056292 ausgeliefert. Dach bzw. Hardtop in Wagenfarbe 000. Wagenfarbe 737 classic-weiß, Innenausstattung Code 207 rot gültig von **1975-1979**. Motornummer 038506 und 1979 (790) beim **Department of Motor Vehicles** registriert. Die Schließungsnummer lautet x0y12. Wobei aus Datenschutzgründen x nicht x und y nicht y ist.



2022 FEBRUAR HALLENDIENST IN ORNBAU

Der letzte Teileabholer am letzten Hallendienst gesellt sich in die Runde und möchte die bestellten Gummiunterlagen 108 826 0097 für seinen 109er abholen. Die haben wir tatsächlich noch aus der GermersheimAktion in den Beständen, weil wir damals noch nicht wussten, dass die nur für die USA-Kennzeichenleuchten passen. Das sind die verchromten Dinger, die direkt auf dem Heckblech montiert wurden. Auf das Exportfahrzeug angesprochen, stellte sich heraus dass sich unser Ansbacher Mitglied gerade an der Restaurierung eines 6.3ers die Zähne ausbeißt. "Hätte der 6.3 nicht die Fahrgestellnummer 000006 gehabt", meinte er, "hätte ich mich niemals darauf eingelassen!" "Aber wenn man den Gerüchten Glauben schenken darf, dass sich die ersten fünf Fahrgestellnummern ausnahmslos in Testfahrzeugen befanden, würde ich ja quasi den erstverkauften 6.3 mein eigen nennen!".

Ich erzählte daraufhin die Geschichte mit den texanischen Microfichen, die seit über drei Jahren in einer nicht leergeräumten Generalvertretung herumlagen und jede Putzfrau hätte mitnehmen können. Wenn man weiß, dass in USA die Fahrgestellnummer zusätzlich für jedermann sichtbar auch noch hinter der Windschutzscheibe angebracht ist, damit eine Prüfung durch den Polizisten ohne Umschweife vorgenommen werden kann, sind solche Unterlagen doch wohl eher in einem Safe zu vermuten. Sollte zudem ein Fahrzeug trotz angeblicher Privatinsolvenz geordert worden sein, gehe ich davon aus, dass der Erstbesitzer auch kein größeres Interesse daran hatte, hier namentlich aufgeführt zu werden.

Sonntag, 06 Februar 2022! Wie sollte es anders kommen. Stefan und meinereiner konnten am nächsten Tag nicht umhin die MicroFiche auf das Vorhandensein von 109.018er Fahrgestellnummern zu prüfen. Und siehe da. Stefan wurde fündig! Am Ende des 108er Microfilms kamen tatsächlich die 6.3er. Hier wurden zwar noch keine Schlüsselnummern eingetragen, auch die Wagen- und Innenausstattungsfarben fehlten teilweise, aber wir konnten folgendes ans Tageslicht fördern. Gekauft wurde Nummer 000006 in der Dealership: 005725. Ausgeliefert am 02.07.1968 und der Erstbesitzer hieß Mr. Fred C. xxxx! Was aber dem Fass den Boden ausschlug ist, dass dieses Fahrzeug mit der Motornummer 000001 ausgeliefert wurde. Der Motor existiert zwar nicht mehr, doch jetzt haben wir es Beige auf Grün im Taucherbrillenlook. Dieses Fahrzeug wurde mit dem ersten Motor ausgeliefert. Was im Umkehrschluß beweist, dass die ersten 5 Fahrzeuge entweder als Versuchs- und oder Ausstellungsfahrzeuge auf Messen Verwendung fanden ohne den letztendlich verbauten Serienmotor.

Was wir nun zusätzlich bestätigen können ist, dass die FG# 10,19,29,41,43,57,58 etc. ebenfalls in den Export gingen.



Nebenbei bemerkt: Stefan hat sich bereit erklärt, nach und nach die vorhandenen Fahrgestellnummern in einer Exceltabelle zu verarbeiten. Damit können die vdh-Mitglieder ja selbst prüfen ob ihre Fahrzeuge sich darunter befinden. Es wurden auch etliche Pagoden abgefilmt, sowie W111 3.5. Mit Sicherheit sind die Filme nicht vollständig. Manche seltsamerweise sogar doppelt vorhanden. Wir haben etliche 108.057/058/067/068 und und und. Geschätzt um die 350.000 Fahrgestellnummern. Aber egal lasst uns erst mal prüfen, ob es rechtlich möglich ist, unter Vorlage des Fahrzeugscheins oder KFZ-Briefs die restlichen Daten in einer Datenkarte einzutragen und dann dem besitznachweisenden Mitglied zur Verfügung zu stellen. (Bitte hierzu jetzt keinerlei hochgeistigen Ausführungen zum Datenschutz etc. Wir kümmern uns seriös um die rechtlichen Details und teilen euch dann mit ob´s ein ja oder nein wird! Alles andere ist kontraproduktiv und hilft in der an sich geilen Sachlage nicht weiter!)

So jetzt bin ich der Tipperei müde. Ich hoffe euch hat der Spannungsbogen bis hierher getragen. Den Rest der Angelegenheit und vor allem die Rückreise und natürlich die Geschichte mit dem Zoll muss ich einfach zum Besten geben und wie man es schafft mit einem Spritgeld von Euro 32,50 im Sprinter von Basel nach Ornau zu kommen!

...

Post by “majus” of Feb 11th 2022, 1:07 am

Grosses Kino!

Post by “WolfBonitz” of Feb 11th 2022, 2:37 am

Nachtrag aus der dialektfreien Zone: Die Telefonnummer habe ich selbstverständlich vom Display des Telefons abgelesen! 😁

Post by “Thomas_Knäulein” of Feb 11th 2022, 5:35 am

Der Morgen beginnt "Subber" 😊

Post by “bacigalupo” of Feb 11th 2022, 9:00 am

da könnte man ja etwas Statistik betreiben und zB feststellen, wie hoch im Automaticland USA der Anteil der mit Schaltgetriebe ausgelieferten Modelle war, zumindest einige Baureihen waren

ja so bestellbar. Nachdem im Netz neulich ein kalifornischer 280/8 mit Viergang aufgetaucht ist, von dem ich annahm, daß er so für den US-Markt nicht zu ordern war, könnte man da manches verifizieren, nur so rein interessehalber. Ob es einen 114060-10-xxxxxx für die USA gab, ließe sich ja dann feststellen.

Oder man schaut mal, wieviele W114/W115 mit einem Schiebedach bestellt wurden und in welcher Region, es wäre einfach interessant, ob es da je nach Klimazone Unterschiede gab.

Grüße

bacigalupo

Post by ""Dr. No"" of Feb 11th 2022, 10:52 am

Mega Geschichte, ich freue mich auf die nächsten Flosskeln!!!

Gruß

Jürgen

Post by ""Stefan300TD"" of Feb 11th 2022, 3:09 pm

[Quote from bacigalupo](#)

da könnte man ja etwas Statistik betreiben und zB feststellen, wie hoch im Automaticland USA der Anteil der mit Schaltgetriebe ausgelieferten Modelle war, zumindest einige Baureihen waren ja so bestellbar. Nachdem im Netz neulich ein kalifornischer 280/8 mit Viergang aufgetaucht ist, von dem ich annahm, daß er so für den US-Markt nicht zu ordern war, könnte man da manches verifizieren, nur so rein interessehalber. Ob es einen 114060-10-xxxxxx für die USA gab, ließe sich ja dann feststellen.

Oder man schaut mal, wieviele W114/W115 mit einem Schiebedach bestellt wurden und in welcher Region, es wäre einfach interessant, ob es da je nach Klimazone Unterschiede gab.

z

Enzo, wenn du lesen würdest, dann würdest du sehen, welche Daten wir liefern können.

61076-10901812.jpg
Image not found or is unknown

Post by “Beule” of Feb 11th 2022, 3:39 pm

Ahoi.

Verstecken sich darunter auch 110er Nummern... Leider nicht, oder? Würde mich schon interessieren, wann meiner seine echte EZ hatte. Bestimmt nicht am 1.1. .,

Vielleicht hat ein geneigter Mittleser ja Zugriff auf ähnliche Datensammlungen?

Grüsse durch die Republik

Beule

Post by “Stefan300TD” of Feb 11th 2022, 3:43 pm

[Quote from Beule](#)

Ahoi.

Verstecken sich darunter auch 110er Nummern... Leider nicht, oder? Würde mich schon interessieren, wann meiner seine echte EZ hatte. Bestimmt nicht am 1.1. .,

Vielleicht hat ein geneigter Mittleser ja Zugriff auf ähnliche Datensammlungen?

Grüsse durch die Republik

Beule

Display More

Ist deiner aus USA? Paar 110ner Nummer waren dabei.

Post by “Beule” of Feb 11th 2022, 3:46 pm

[Quote from Stefan300TD](#)

Ist deiner aus USA? Paar 110ner Nummer waren dabei.

Keine Ahnung.

Ich weiß nur, wo die Karosse im Paket hinging. Ob er dann in Belgien blieb oder nach sonstwo ging ...?

Post by “bacigalupo” of Feb 11th 2022, 3:51 pm

also die Getriebeausführung steckt doch in der VIN, insofern wäre zumindest das machbar.

Ich hab ja einen der vermutlich ältesten USA-220/8, der bekam seinen ersten Kundendienst im Juli 1968 bei Fa. Pappas in Salzburg, der Kunde bestellte wohl "European Delivery" und fuhr von der Auslieferung in Stuttgart 371 Meilen nach Salzburg. Den zweiten Kundendienst bekam er dann in Palo Alto, California. Leider ists ein langweiliger Automatic, weiß mit Tex grün, ohne weitere Extras, keine Servo, keine Klima.

Grüße

bacigalupo

Post by “Alex” of Feb 11th 2022, 5:11 pm

Moinsen!

Hätte denn jemand einen Tipp, wie wir aus den Dealership-Nummern schlau werden können?

Kennt jemand Übersichtslisten hierfür, oder kennt jemanden, der einen kennt?

Wäre für die Datenaufbereitung ein Träumchen.

Grüße

alex

Post by “Winkler W109” of Feb 11th 2022, 6:17 pm

Mega! Respekt, toll, DANKE!

Vielleicht lässt sich auf diesem Weg auch meine recherchierte (sehr knappe Besitzer-) Historie aus Florida(?) meines späten 109.018 mit Nummer 5327 verifizieren. Ich freue mich sehr auf Euren Bericht in den Flosskeln, wann auch immer.

Warum auch immer, interessiert mich die Historie meiner Fahrzeuge sehr, besonders bei diesem (für mich) besonderen USA-Modell.

BG Oliver

Post by “jokecool” of Feb 11th 2022, 6:44 pm

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/23480-umfangreiche-best%C3%A4nde-fahrzeugdaten-exportfahrzeuge-usa-auf-microfiche-im-vdh-be/>

Gratulation für den Fund einer wahren Schatzkiste 👍 .

Ich bin ja mal gespannt, ob mein 108.68er auch enthalten ist 😊 .

Mal eine Frage zum Thema.

Ich bin bei der Suche nach meiner Fahrzeughistorie nicht über den Erstbesitzer und den letzten Verkäufer hinausgekommen.

Ich vermute aber, dass der 108er die USA bis zuletzt nicht verlassen hat.

Gibt es eine Möglichkeit der Recherche zu den weiteren Besitzer?

Vielleicht über die Zulassungsstellen, Datenbanken von Werkstätten oder sonst was. Der Datenschutz dürfte ja in den USA nicht so ausgeprägt sein.

Bin für jeden Tip dankbar.

Grüße Joe

Post by “Stuempfig” of Feb 11th 2022, 8:01 pm

In USA gibt es ja nicht einmal ein Einwohnermeldeamt. Ich kann mir nicht vorstellen, dass DMW die Halter großartig archiviert hat.

Post by “winfried” of Feb 11th 2022, 9:42 pm

Hallo Joe

Du könntest Dir eine Car Fax Historie rauslassen, ca. 50,- €

Darin könntest Du wenigsten die An- und Abmeldungen, sowie die Standorte sehen. Evtl. sind auch einige Reparaturen bzw. die Werkstätten eingetragen. Bei den Werkstätten könntest Du

<https://forum.mercedesclub.de/index.php?thread/23480-umfangreiche-best%C3%A4nde-fahrzeugdaten-exportfahrzeuge-usa-auf-microfiche-im-vdh-be/>

mal anrufen. Allerdings das mit dem Datenschutz halte ich eher für ein Gerücht. An den Haustüren und Briefkästen steht nicht mal der Name. Ob Sir die Werkstatt etwas rausgibt ist eher fraglich.

Post by “bacigalupo” of Feb 12th 2022, 10:36 am

Carfax funktioniert meines Wissens erst ab 1981er Erstzulassungen. Und da zumindest in Kalifornien gern mal aus Bequemlichkeit vom DMV die Fahrgestellnummern abgekürzt werden, sodaß in einem neu ausgestellten Title aus einem 250/8, also einem 114011 12 012345, ein 2500012345 wird, dürfte das kompliziert werden. Zwischendrin wird auch bei korrekt beginnenden VINs mal eine 1 oder 2 in der Gruppe für Lenkungsanbringung und Getriebeausführung vergessen... Hab ich alles schon erlebt. Die Kalifornier sind da recht entspannt.

Vielleicht ist es auch besser, wenn man nicht alles weiß, zB wenn die kalifornische Erstausslieferung zwischendrin 20 Jahre in Massachusetts gelaufen ist, weil der Zweitbesitzer umgezogen und dann eines Tages m wieder nach CA zurückgekommen ist und wieder einen CA-Title bekommen hat... Wir reden hier von 40-60 Jahre alten Karren, die haben auch mal was erlebt.

So wie in Deutschland bis 2005 mit seinen Kfz-Briefen mit 6 Haltereintragungen wird es nie wieder sein, bis 1972 hat man auch noch "Beruf/Gewerbe/Stand" eingetragen, unvorstellbar heute, was Datenschutz betrifft. Lustig wirds dann, wenn im Brief eines sparsam ausgerüsteten 200D/8 "Schweißer" als Beruf des Erstbesitzers drinstand, also sich ein Mann der Arbeiterklasse einen Wagen der unteren Chefklasse vom Munde abgespart hat (oder "Kraftfahrer" bei einem Ansbacher 200/8). Ich hab ein paar solcher Schmankerl in meiner Sammlung. Für einen Amerikaner wäre das noch unvorstellbarer wie früher die Verwendung eines Mercedes (für ihn Importluxus) als deutsches Pöbeltaxi mit Erbrochenem auf der Rückbank...

Grüße

bacigalupo

Post by “carling” of Feb 12th 2022, 1:42 pm

"Schweißer" war im Kfz-Bereich schon immer eine Art Adelstitel ! 👍

Als Schweißer wird man geboren, alles andere kann man lernen !!!

Carl

Post by "Igor107" of Feb 12th 2022, 6:03 pm

Wie Geil ist das denn,

das liest sich wie eine Story aus den Schrottelzeiten 😊 einfach genial, der Schachzug danke an RogerWolf, Horst,Stefan und allen anderen Beteiligten.

Schachmatt lieber Klassik Sender mehr fällt mir hierzu nicht ein.

Post by "G.Pollack" of Feb 12th 2022, 8:20 pm

Hallo in die Runde

Ich bin das Ansbacher Mitglied mit dem "Erstverkauften" 6.3er Fahrgestellnummer 000006 und der Motornummer 000001.

Ein besonderes Dankeschön an Horst, Stefan und alle anderen die an der Suche und Beschaffung der texanischen Microfichen involviert waren.

Jetzt weis ich wenigstens wer der Erstbesitzer dieses "Erstverkauften" und damit besonderen 6.3er ist, da ich leider keine Unterlagen bzw. Historie außer den Certificate of title vom letzten USA-Besitzer habe. Schön wäre es natürlich wenn ich mit Mr. Fred C. xxxx dem Erstbesitzer in Kontakt treten könnte, dazu bräuchte ich natürlich seine komplette Adresse und idealerweise seine Tel. Nummer oder E-Mail. So könnte ich bestimmt viel mehr über die Geschichte dieses "ersten offiziellen verkauften" 6.3er erfahren.

Ich hatte auch schon nachdem ich das Fahrzeug im September 2016 gekauft hatte über den letzten Besitzer, sowie über die Daimler-Benz of North America, New York/USA ist die damalige Niederlassung an die der 6,3er von Daimler-Benz Stuttgart geliefert wurde, und über Mercedes Classic Center USA etwas über das Fahrzeug heraus zu bekommen, leider jedoch ohne Erfolg alle verstecken sich hinter dem Datenschutz. Der letzte Besitzer in den USA ist wahrscheinlich Inhaber (oder gewesen) eine Pizzakette, habe über Google die Adresse herausgefunden, und habe dorthin eine E-Mail geschickt aber leider keine Antwort bekommen. Habe auch dort Angerufen aber leider konnten die dort mit dem Namen vom letzten Besitzer nichts anfangen bzw. ich glaube die haben mich nicht verstanden da ich am anderen Ende immer hörte "make a order".

Natürlich habe ich auch versucht über "Carfax" Licht ins Dunkle zu bringen, leider auch ohne Erfolg.

Vielleicht bekomme ich ja jetzt mehr über die Historie dieses Fahrzeuges heraus dank dem Fund der texanischen Microfichen?

Man soll nicht glauben wie schwierig das ist, in der heutigen Digitalen Zeit etwas aus der "Analogen Zeit" herauszufinden.

Über Ratschläge oder Hilfe würde ich mich freuen.

Gruß

Gerhard

Post by "Obelix" of Feb 12th 2022, 8:51 pm

...also wenn man sich den Microfiche genau ansieht, ist das nicht der erstverkaufte 6,3 in Amerika, denn das wäre dann der 000029 am 22.4.68, der 000006 erst am 2.7.1968 über Kimball Motor in San Luis Californien. Davor war er ja anscheinend als Vorführfahrzeug in New York !

Post by "FrankKellewald" of Feb 12th 2022, 8:53 pm

[Quote from Obelix](#)

...also wenn man sich den Microfiche genau ansieht, ist das nicht der erstverkaufte 6,3 in Amerika !

Und das wäre dann welcher?

Post by “Stefan300TD” of Feb 12th 2022, 8:59 pm

[Quote from Obelix](#)

...also wenn man sich den Microfiche genau ansieht, ist das nicht der erstverkaufte 6,3 in Amerika, denn das wäre dann der 000029 am 22.4.68, der 000006 erst am 2.7.1968 über Kimball Motor in San Luis Californien. Davor war er ja anscheinend als Vorführfahrzeug in New York !

Krümelkacker 🤔

Kannst du die Dealer zu ordnen? Hast du ´dazu eine Liste/Link?

Post by “Obelix” of Feb 12th 2022, 9:02 pm

...die ganzen Daten von den Microfiches sind auch im Daimler internen System enthalten ohne Schließung, der Dealer wird mit angezeigt, allerdings habe ich noch keine Liste gefunden so dass man jedes Fahrzeug einzeln abfragen muss ! Ich versuch mal an eine ranzukommen.

Post by “jokecool” of Feb 12th 2022, 9:38 pm

kann man eigentlich über die Nummer am Austauschgetriebe den Besteller/Besitzer ermitteln?

Sind die Daten bei Daimler nirgends hinterlegt?

Post by “Stuempfig” of Feb 12th 2022, 9:43 pm

Ob erstverkaufter in USA oder nicht spielt doch nur eine untergeordnete Rolle. Das Fahrzeug von Gerhard mit FG# 000006 müsste der erstgebaute 6.3er sein, der in den Verkauf gelangte. Die vor ihm gefertigten 5 Exemplare scheinen ja allesamt als Versuchswagen, Ausstellungsfahrzeuge für Automobilmessen und oder für Pressevorführungen bestimmt gewesen zu sein, da sie noch nicht über den Serienmotor verfügten.

Damit wäre er meine klare Nummer 1 wenn ich mir einen Favoriten aussuchen könnte.

Post by “winfried” of Feb 12th 2022, 10:25 pm

Gerhard

Ich hab Dir was gemailt, evtl. hilft das bei der Recherche

Post by “carling” of Feb 12th 2022, 10:45 pm

Hallo Winfried,

hast Du auch einen Tipp für mich? Ich will gerne den letzten Besitzer eines Wagens rausfinden, der ca. 30 Jahre lang in UTAH zugelassen war. Das orig. Nr. schild habe ich. Auch weiß ich, dass er noch 2003 noch im Verzeichnis in Salt Lake City registriert gewesen ist. Eine ausführliche mail an die Zulassungsstelle blieb unbeantwortet, vlt. war sie zu ausführlich und komplex.

[Gerhard](#)

gib mal bei google den Namen von Mr. Cox..... ein. Vermutlich hat er als 6.3 Besitzer nicht in einer Sozialwohnung gelebt und eher ein größeres Anwesen besessen, in dem heute seine

Kinder Cox.... junior oder Cox... III /der Dritte residieren.

mfg

Carl

Post by "Obelix" of Feb 12th 2022, 11:36 pm

...das ist schon etwas sehr weit hergeholt, ich habe mir ja den Serienanlauf beim 107 und 116 anhand der Datenkarten mal etwas genauer angeschaut, da wurde am Band eingebaut was gerade dastand, z.B beim 350 SL hat die Fgst.-Nummer 4 den Motor Nummer 3, die 5 den 1, die 6 die 2, die 7 den 23 usw ! (alle Schaltgetriebe)

Vor allem bei den ersten 10 Serienfahrzeugen sind viele Typprüf-, Foto und Pressefahrzeuge mit dabei mit teilweise " besonders geprüften Motoren", soll wohl heißen mit hoher Serienstreuung nach oben um einen besonders guten Eindruck bei Testberichten zu hinterlassen , da war die Nummer egal.

Ergo kann man an der Motornummer 1 nicht wirklich ablesen, ob das Fahrzeug das erste Serienfahrzeug mit Serienmotor oder für den freien Verkauf war egal ob Amerika oder weltweit !

In diesem speziellen Fall begann das Fahrzeug seine Karriere ja sehr wahrscheinlich als Ausstellungsfahrzeug in New York.

Post by "bacigalupo" of Feb 13th 2022, 11:39 am

dann verrate doch mal, ab wann die ersten 115er in die USA ausgeliefert wurden, ich gehe ja mal davon aus, daß sie in Europa zuerst auf den Markt kamen. Mein 220er hat 115010-12-009953, fiel im Juli 68 vom Band (noch mit einer Spritzdüse in der Haube), und wurde

umgehend dem US-Kunden im Rahmen der "European Delivery" in die Hand gedrückt, gibt es noch deutlich niedrigere Fahrgestellnummern für US-Auslieferungen? Ich finde es ja spannend, daß der Kunde mit dem Neuwagen sofort nach Salzburg gekurkt ist.

Grüße

bacigalupo

Post by "carling" of Feb 13th 2022, 2:04 pm

[Quote from Obelix](#)

.

Ergo kann man an der Motornummer 1 nicht wirklich ablesen, ob das Fahrzeug das erste Serienfahrzeug mit Serienmotor oder für den freien Verkauf war egal ob Amerika oder weltweit !

|

Für den heutigen Besitzer ist doch das Wesentliche, dass er den Motor hat, der mit Nummer 1 dieser Serie beurkundet worden ist.

Die macht den Wagen - neben der frühen Fahrgestellnummer - doch zu etwas ganz besonderem !

Dem Erstgeborenem am Neujahrstag ist doch auch egal, wer dann vor ihm in die Windel gekackt hat....

Gruß

Carl

Post by "G.Pollack" of Feb 13th 2022, 7:23 pm

Habe mir damals in 2016 nach dem Kauf des 6.3er die Codes in der Datenkarte über den Daimler Classic Center aufschlüsseln lassen:

Auftrags Nr.:

77142484

7 BESTELLJAHR

714 BESTELLER US-VERTRETUNG bzw. NIEDERLASSUNG

2484 DAS SO UND SO VIELSTE BESTELLTE AUTO VON DER VERTRETUNG bzw. NIEDERLASSUNG

Auslieferung:

Daimler-Benz of North America, 26. April 1968

Lackierung:

040 SCHWARZ

Ausstattung:

242 LEDER ROT 3000

Sonderausstattungen:

401 EINZELSITZE

461 INSTRUMENTE IN ENGLISCH

491 USA-AUSFÜHRUNG

503 AUßENSPIEGEL LINKS

519 RADIO BECKER GRAND PRIX LMKU - USA

524 LACKKONSERVIERUNG

531 ANTENNE AUTOMATISCH

598 WÄRMEDÄMMENDES GRÜNES GLAS RUNDUM, HEIZBARE HECKSCHEIBE

641 WEISSWAND-REIFEN

669 nicht relevant

306 KÜHLANLAGE

Für mich ist es jedenfalls der erste verkaufte 6.3er (und vor allem der noch Existiert) da es bis jetzt keinen 6.3er mit einer früheren Fahrgestellnummer und Motornummer gibt, daher ist und bleibt dieses Fahrzeug (wenigstens für mich) etwas ganz besonderes, auch wenn das andere Personen anders sehen.

Außerdem wurde das Fahrzeug schon 1967 von Daimler Benz Nord Amerika bestellt, noch bevor der 300SEL 6.3 offiziell im März 1968 auf dem Automobilsalon in Genf vorgestellt wurde.

@Carl

danke für den Tipp, hatte ich schon ein paar mal gemacht, bin aber nur mit dem Namen ohne einer genaueren Adresse nicht wirklich fündig geworden.

[winfried](#)

danke für die E-Mail, nur bei den Namen der zur Adresse passt ist keine E-Mail od. Tel.Nr. veröffentlicht. Hatte dorthin in 2017 per Brief eine Anfrage geschickt aber keine Antwort erhalten.

Gruß

Gerhard

Post by “Obelix” of Feb 13th 2022, 9:02 pm

...was am Ende am meisten zählt, ist dass so ein frühes Fahrzeug (und das ist natürlich immer etwas besonderes!) noch erhalten ist und wieder fahrbereit gemacht wird !

669 ist übrigens Verpackungsart IV für den Übersse-Transport.