



„Ich wär’ so gerne Millionär“

Ein wahrhaftiger ErFAHRungsbericht – Teil 4

Markus Fortmeier



Wandlung: vom hässlichen Entlein auf dem Hinterhof eines Gebrauchtwagenhändlers ...



... bis auf die Titelseite der Oldtimer Markt in nur wenigen Monaten.

Kapitel 22:

Fazit der ersten Saison

Die ruhige und melancholische Wintersaison – also genau die Zeit, in der ich damit beginne, diese Zeilen zu verfassen – eignet sich naturgemäß besonders gut, um innezuhalten und über etwas eine Bilanz zu ziehen. Was aber ein Fazit der ersten gemeinsamen Saison mit unserem Dauerläufer angeht, so kann es dafür eigentlich gar nicht genug Superlative geben, um einer passenden Beschreibung gerecht zu werden. Denn das, was ausgerechnet dieses niedrigpreisige Auto uns an positiven Erlebnissen und Kontakten in den ersten zehn Monaten beschert hat, konnte keiner von uns auch nur ansatzweise erahnen.

Es begann schon mit der Restaurierung, die meinem alten Jugendfreund Mirko und mir in einem Zeitraum von acht Wochen mehr gemeinsame Stunden „unter Kumpels“ ermöglichte als die acht Jahre davor!

Nach Abschluss der Arbeiten brachen wir vier „Millionäre“ dann zu einer schönen Herrentour in die Bremer Heimat des 300ers auf, um die Historie dieses interessanten Fahrzeugs aufzuarbeiten. Auch das war ein äußerst spannender Ausflug. Beim Jahrestreffen in Celle gelang uns bei der Ponton-Rallye unglaublicherweise gar die maximale Pokalausbeute, und als absoluter Höhepunkt erfolgte Ende Okto-

ber die Fotostory zur Titelgeschichte in der Oldtimer Markt. Das alles wird also nur sehr schwer zu toppen sein. Wollen wir in Zukunft aber dennoch ähnlich erfolgreich unterwegs sein, gilt es, zuvor erst einmal eine Hürde völlig unbekanntem Ausmaßes zu bewältigen: das Bestehen der Hauptuntersuchung im April! Zerplatzt bereits hier unser Millionärs-Traum wie eine Seifenblase, oder geht die Erfolgsstory munter weiter? Um Klarheit über finanziellen Aufwand und arbeitsintensiven Einsatz für die HU zu erlangen, machte uns Kollege Frank ein tolles Angebot: Wenn wir ihm den Millionär nach Papenburg brächten, wäre er bereit, diesen in den letzten Tagen des Ende November ablaufenden Saisonkennzeichens einem seit vielen Jahren gut bekannten TÜV-Prüfers vorzuführen. Für ein angemessenes Trinkgeld in die Kaffeekasse hätten wir danach einen inoffiziellen Mängelbericht und somit Klarheit über die abzuarbeitenden Punkte, die zum Bestehen der HU vonnöten sind.

Ein solches Angebot kann man natürlich nur dankbar annehmen. Allerdings drohte die Umsetzung beinahe schon daran zu scheitern, Frank den Millionär Ende November hochzubringen. Schließlich wollten wir doch noch unbedingt mit ihm zum MBIG-Fürstentreffen nach Nornborn fahren. Letzten Endes konnte es daher nur eine Lösung geben: und zwar vom Fürstentreffen im Westerwald direkt durchfahren bis ins Emsland. Netter Nebeneffekt dabei: Auf der Strecke Bielefeld–Nornborn–Papenburg addierten sich zu den etwa 960 000 gefahrenen Kilometern an diesem Wochenende noch einmal knapp 800 Kilometer hinzu. Nicht ganz unwichtig auf dem Weg zur Million ...

Kapitel 23: Die „Mängelliste“

Am 28. November wurde Frank mit unserem Millionär bei besagtem TÜV-Prüfer vorstellig.

Wir waren zwar nicht unbedingt nervös, aber durchaus sehr gespannt!

Das Ergebnis überraschte uns dann aber doch: Technik i. O., Beleuchtung i. O., Vorderachse i. O., Hinterachse i. O., Stoßdämpfer i. O., Bremsen i. O., Bereifung i. O., Auspuff i. O. Lediglich die offensichtliche Inkontinenz des Motors und einige Bremsleitungen sollten wir im Auge behalten oder besser gleich prophylaktisch reparieren. Keine ausgeschlagenen Querlenker oder Traggelenke, kein nennenswerter Rost am Unterboden. Der gute Schwabenstahl bot des Prüfers Schraubendreher an den neuralgischen Stellen noch ausreichend Widerstand! Was haben wir da doch für ein dankbares Automobil erstanden.

Sollten Fahrzeuge doch eine Seele haben, dann ist dieses offenbar so glücklich darüber, vom traurigen Dasein auf dem Hinterhof eines Gebrauchtwagenhändlers gerettet, ieder aufgehübscht und zurück auf die Straße geholt worden zu sein, dass es uns dies nun mit seiner qualitativ hohen Langlebigkeit dankt.

Kapitel 24: Wer keine Arbeit hat, macht sich eben welche

Ich will nicht sagen, dass ich enttäuscht über die mageren Mängelliste gewesen bin, um Gottes Willen. Aber nun hatten wir den Wagen ja nun mal auf der Hebebühne von Franks Werkstatt, da mussten wir uns schließlich schon Gedanken machen, was wir an dem Fahrzeug in den Wintermonaten an Arbeiten so durchführen wollten. Frank und ich kamen zu dem Entschluss, die Hinterachse zu demontieren. Zum einen wollten wir eh noch die Gummiteller mit dem richtigen Härtegrad einbauen. Zum anderen konnte man am Fahrzeugboden über der Hinterachse einige rostige Stellen erkennen, die es zu eliminieren galt.

Diese Entscheidung sollte sich später als goldrichtig erweisen. Nachdem wir beide die Abgasanlage und die komplette Hinterachse samt Differential, Antriebswellen und Achschenkeln vom Fahrzeug getrennt hatten, fanden wir doch noch zwei, drei kleine Löcher. Sie befanden sich unter dem Hitzeschutzblech des Endschalldämpfers am Kofferraumboden. Im fahrfertigen Zustand absolut nicht zu erkennen, aber sicherlich eine Quelle für Feuchtigkeit im Kofferraum. Also doch schweißen! Da diese Fertigkeit aber nun mal zu meinem täglichen Arbeitsgebiet gehört – wenn auch in deutlich dickeren Dimensionen als bei Kfz-Blech –, konnte uns

79



Beginn der Arbeiten im Winter:
Demontage der Hinterachse und ...



... die mühsame Entfernung
des Unterbodenschutzes.



„Danach habe ich
für einen Moment das
,rostigste Hobby der
Welt‘ verflucht.“



Die einzige löcherige Stelle,
die wir entdeckten.



Neues Blech angefertigt, ...



... und eingeschweißt.



Anschließend alles großflächig mit Fertan behandelt, ...



... danach zweimal grundiert ...



... und zum Schluss reichlich mit Wachs gestutet.



Zum Vergleich: der alte Achsträger ...



... und das neu erworbene Bauteil.



Endspurt: kurz vor Abschluss der Arbeiten.

das nicht wirklich umhauen. Und wo ich schon einmal dabei war, habe ich sogleich Nägel mit Köpfen gemacht und in mühevoller (Drecks-)Arbeit den kompletten Unterboden mit dem Zopfdrahtbürstenaufsatz von Unterbodenschutz und Rost befreit.

In diesem Moment habe ich unser Hobby zwar gehasst, aber das fertige Ergebnis spricht eindeutig für sich.

Anschließend folgten die weiteren Arbeitsgänge: einstreichen der blanken Flächen mit Fertan, 24 Stunden später abwaschen und danach zweimal grundieren. Als Letztes dann noch mit reichlich Wachs versiegeln – fertig. Nach Abschluss der Arbeiten am Unterboden blieb noch das Aufarbeiten der Hinterachse. Nach der vollständigen Demontage aller Streben und Anbauteile waren Frank und ich uns einig, den rostigen Achskörper so nicht wieder unter den frisch restaurierten Unterboden zu schrauben. Ein Kostenvoranschlag für Sandstrahlen und Pulverbeschichten belief sich auf faire 150 Euro.

Das Gewinner-Fahrzeug von
'Rekorde im Westen':
exakt 1.507.421 Km.

Allerdings gab es da ein Problem:

Die Haltetasche einer Strebe war so stark angeknackst und rostig, dass Schweißen an der Stelle nicht wirklich Sinn machte. Also recherchierte ich im Netz und fand einen sehr gut erhaltenen Hinterachsträger, komplett mit allen Gummilagern und Streben aus einem 500 SEC mit nur knapp 200 000 km. Es galt nur vorab zu klären, ob Coupé und Limousine identische Hinterachsen besaßen.

Ein Anruf beim Daimler brachte uns Gewissheit: jawohl, das passt!

Also setzte ich mich eines Samstagvormittags in meinen Sprinter und fuhr zum Daimler-Verwerter ins Soester Umland. Die Fahrt dorthin sollte sich lohnen, denn nach ein bisschen Jammern und dem Verweis auf unsere Millionärs-Geschichte in der Oldtimer Markt bekam ich den wirklich gut erhaltenen Achsträger für schlanke 180 Euro. Und weil die Achsschenkel auch einen wesentlich besseren Eindruck machten als unsere, nahm ich beide für weitere 80 Euro auch gleich noch mit.

Frank fertigte in der Zwischenzeit eine neue Benzinleitung an und tauschte die vom TÜV-Prüfer angesprochenen Bremsleitungen auch direkt gegen neue aus. Zugleich konnte er noch die Ölundichtigkeit am Motor lokalisieren und beheben: Es handelte sich um die defekte Dichtung des Ölfiltergehäuses. Wie so oft ein Kaufteil mit geringem Wert, aber umso größerem Arbeitsaufwand! Im Ergebnis erreichten wir zwei also eine grundsolide Arbeit, und mit Blick in die Zukunft ist es beruhigend zu wissen, dass wir in Sachen Unterboden für die nächsten Jahre erst einmal Ruhe haben dürften ...



Ein Mercedes steht auf dem Hof einer Autowerkstatt, im Hintergrund der WDR 2 Reportagewagen | Bildquelle: WDR / Risto

Kapitel 25: Rekorde des Westens

Unser Heimatsender WDR 2 sucht unter der Rubrik „Rekorde des Westens“ Woche für Woche die heimlichen Rekordhalter in Nordrhein-Westfalen: Wer hatte die meisten Jobs in seinem Leben? Welche Familie besitzt die meisten Vereinsmitgliedschaften? Wer unterhält die Fernbeziehung mit der größten Distanz? In Kalenderwoche 11 wurde nach dem Fahrzeug mit dem höchsten Kilometerstand auf NRWs Straßen gesucht. Einzige Bedingungen: Es muss über eine gültige HU verfügen, fahrbereit und auf eine Privatperson zugelassen sein. Der Gewinner bekommt eine durchorganisierte Feier für maximal 50 Personen, inkl. Foodtruck, Getränkewagen und allem, was dazugehört. Logisch, dass ich mich mit unserem Millionär sofort anmelde. Die Chancen sollten bei 961 000 Kilometern recht gut sein, und eine Foodtruck-Party ist doch ein schönes Event für Freunde, Familie und unseren Stammtisch ...

Am Montag ging es erst einmal ganz easy los: 265 000 km, 309 000 km. Dienstag wurde dann ein VW T4-Bus mit immerhin 479 000 km zum Tagessieger erklärt; ein ehemaliges Begleitfahrzeug der Tour de France vom Reifenhersteller Continental. Nicht schlecht, aber da können wir schließlich mehr als doppelt so viel

bieten! Mittwoch ging es dann so langsam ans Eingemachte. Es meldete sich jemand mit einem Alfa 164 mit stolzen 643 000 km.

Respektabel, aber immer noch keine ernsthafte Konkurrenz für uns. Am nächsten Morgen wurde dann zwar die sagenhafte 800 000-Kilometer-Marke geknackt, bis kurz vor Teilnahmeschluss am Donnerstag um 16 Uhr lagen wir aber immer noch entspannt in Führung. Doch leider nur solange, bis Moderator Thomas Bug kurz vor 17 Uhr erwähnte, dass er am morgigen Freitag den Gewinner anrufen werde. So viel könne er schon mal verraten: Der Kilometerstand sei 7-stellig. Damit war klar: Wir sind raus! Es musste im Sektor also mindestens einen echten Kilometer-Millionär geben. Wie sich am Freitag dann herausstellte, ist das Gewinnerfahrzeug ein W 123 T, welches als ehemaliges Taxi unglaubliche 1,5 Mio. Kilometer abspulte – Wahnsinn! Ob es sich dabei allerdings um den Originalmotor handelt, wurde nicht bekanntgegeben, da es bei diesem Gewinnspiel kein Kriterium war. Wir gratulieren von Herzen und trösten uns damit, dass das Gewinnerfahrzeug immerhin ein Benz ist und wir unter allen Anwärtern die einzigen waren, deren Originalmotor Super und kein Diesel schluckt!



Am 08. April wurde es ernst:
haben wir gut genug gearbeitet?

82

Kapitel 26: Der mühsame Kampf um die Wartungshefte

Unser Besuch bei der Bremer Mercedes-Benz-Niederlassung im vergangenen Juni machte uns große Hoffnung, doch noch an die verlorengegangenen Reparatur- und Wartungsbelege zu kommen. Nach einem Blick in den Computer konnte uns der freundliche Kundenberater ja schließlich bestätigen, dass unser Millionär mit sämtlichen Kundendiensten bis einschließlich Kilometer 906 000 im System hinterlegt sei. Nur ausdrucken wollte man uns dies leider nicht. Nach langer Diskussion fand eine der attraktiven Damen am Info-Tresen die Lösung: Mirko – der aktuelle Fahrzeughalter – wird als Kunde angelegt, bestellt ein paar neue Wartungshefte und dann wäre man bereit, die Werkstattbesuche hierhin nachzutragen. Erleichtert fuhren wir vom Hofe.

**Doch die Begeisterung
währte nicht lang, denn leider
erhielt Mirko wenige Tage später
einen Anruf aus Bremen.**

*„Dann müssen Sie mir eben
eine Einverständniserklärung
von Amts wegen vorlegen!“*

Ein Mitarbeiter der Niederlassung erläuterte recht barsch, dass das so, wie wir uns das vorstellten, ja nun nicht ginge. Es gebe da ja dieses neue Datenschutzgesetz und er wolle seinen Kopf nicht dafür hinhalten, wenn der Vorbesitzer auf einmal ankomme und ihn zur Rechenschaft zöge! Er bräuchte unbedingt eine Einverständniserklärung des vorherigen Halters, um uns die gewünschten Scheckhefte und Belege auszustellen. Mirko entgegnete sofort, dass dieser längst verstorben sei! „Na, dann halt von seiner Frau!“ „Nein, auch die ist bereits tot und im Übrigen ist das Fahrzeug vom Amtsgericht versteigert worden, weil es keine Erben gab.“ Jetzt spielte der Mercedes-Mann seinen letzten Trumpf aus und wähnte sich wohl schon als Gewinner: „Dann müssen Sie mir eben eine Einverständniserklärung von Amts wegen vorlegen!“ Mittlerweile richtig angestachelt von so viel Arroganz und fehlender Kooperation, entgegnete Mirko einzig richtig: „In Ordnung, kein Problem, die besorgen wir Ihnen. Sie hören von uns!“

**Der Mann aus Bremen ballte nach dem Auflegen
des Telefonhörers sicherlich schon die Siegerfaust
und dachte sich: Die Typen bist Du los.**

Aber weit gefehlt!

Jetzt waren wir erst so richtig heiß und schließlich sagt man uns Ostwestfalen ja nicht umsonst nach, wir seien stur, hartnäckig und kämpferisch. Diese Tugenden sollten die in Bremen jetzt mal so richtig zu spüren bekommen! Mirko rief daraufhin beim Amtsgericht Bremen an, schilderte den Fall und wurde recht zügig an die entsprechende Dienststelle weitergeleitet: die Senatorin für Finanzen der Freien Hansestadt Bremen! Oha, jetzt wurde es aber mal so richtig amtlich ... Zwischen den Weihnachtsfeiertagen, während Frank und ich am Auto schraubten, setzte sich Mirko hin und verfasste einen netten Brief an jene Finanzsenatorin. Ehrlicherweise müssen wir zugeben, dass wir unsere Chancen, jemals von solch hoher Stelle eine Antwort wegen „dieser Lappalie“ zu erhalten, mit maximal 20 % beziffern würden. Aber das Gegenteil war der Fall. Etwa drei Wochen später erhielt Mirko einen Anruf mit Bremer Vorwahl.

Am Apparat: die Senatorin für Finanzen, Abteilung Nachlassverwaltung – wow!

Die Dame entschuldigte sich für die lange Wartezeit des Rückrufes und erinnerte sich während des Gespräches noch gut an die schwarze S-Klasse mit dem hohen Kilometerstand. Sie freute sich, dass das Fahrzeug ja offensichtlich in gute Hände gekommen sei und wäre selbstverständlich gerne bereit, uns zu helfen, an die Belege von der Niederlassung zu kommen. Sie würde umgehend ein offizielles Schreiben mit Stempel und Siegel aufsetzen und die Dame verabschiedete sich mit den Worten: „Halten Sie mich bitte auf dem Laufenden, ob das geklappt hat. Ansonsten rufe ich persönlich bei Mercedes an.“ Na, wenn das mal kein hoffnungsvolles Gespräch war ... Nach zwei Tagen erhielten wir tatsächlich versprochenes Schreiben und schickten es umgehend weiter zur Niederlassung. Aber es passierte ... natürlich nichts! Wenig später erschien nun auch die Oldtimer Markt mit unserem Artikel, in dem es sich Redakteur Norman Gocke nicht nehmen ließ, das Wartungsheft-Thema in seinem Bericht mit aufzunehmen. Und offensichtlich lässt eine Titelgeschichte in Europas größter Oldtimer-Zeitschrift auch Mercedes-Benz nicht unbeeindruckt. Denn bereits zehn Tage nach Erscheinen der Ausgabe bekam Mirko wieder einen Anruf aus Bremen. Diesmal meldete sich ein Herr Meyer. Er war äußerst nett, wirkte fast schon kleinlaut und entschuldigte sich vielmals für die Unannehmlichkeiten, die wir hatten und dafür, dass wir die Finanzsenatorin mit solchen Sachen hätten belästigen müssen. Sein Chef, der Niederlassungsleiter, hätte aufgrund der Geschichte in der Oldtimer Markt einen Anruf aus der Konzernzentrale in Stuttgart erhalten und uns daraufhin ihn als unseren persönlichen Kundenberater zur Seite gestellt. Er solle nun dafür sorgen, dass wir alle Werkstatt-Unterlagen zu unserem Fahrzeug bekommen würden, die wir wünschten. Na also, es geht doch!



Ja, haben wir! Mit frischer Plakette kann die neue Saison für unseren Sternenkreuzer kommen.

Kapitel 27: Tag der Wahrheit

Nach den erfolgreich abgeschlossenen Arbeiten in den Wintermonaten sehnten wir uns dem Frühling und dem Beginn unseres Saisonkennzeichens entgegen. Zuerst musste unser Vehikel aber noch seine Hauptuntersuchung erfolgreich bestehen. Am 8. April war der Tag der Wahrheit und Frank bugsierte unseren Dampfer auf die Hebebühne des TÜV Nord. Der Prüfenieur registrierte sehr wohlwollend, dass wir nicht nur angesprochene Bremsleitungen und die Ölundichtigkeit des Motors repariert hatten, sondern zusätzlich noch Achsträger und Unterboden restauriert und zur Sicherheit auch gleich die vorderen Bremsbeläge erneuert hatten. Deshalb hatte er keinerlei Bedenken und honorierte unsere Arbeit mit einer frischen HU-Plakette und den begehrten Worten im Prüfbericht: An Ihrem Fahrzeug wurden zum Prüfzeitpunkt keine Mängel festgestellt. So starteten wir vergnügt in unsere zweite Saison und sind gespannt auf die Dinge, die wir auf dem Weg zur Kilometer-Million erleben werden. Sicherlich treffen wir den einen oder anderen von Euch in Essen, Bad Sassendorf, Bockhorn, Hameln, im Odenwald oder in Nornborn.

Auf eine spannende und hoffentlich pannenfreie Old- und Youngtimer-Saison 2019.

Fotos: Markus Fortmeier

Zwischenfazit zu Redaktionsschluss:

Fahrzeug-Kaufpreis:	1500,00 Euro
Kosten für Restaurierung:	592,48 Euro
Kosten für Inspektion/Wartung	405,67 Euro
Bisher angefallene Kosten für Reparaturen	1327,21 Euro
(Fahrwerk, Hinterachse, Bremse, TÜV)	

Unterhaltskosten pro Saison:	508,00 Euro
Kilometerstand:	962 501 km
Bisher mit Freude gefahrene Kilometer:	7007 km
Ausfälle/Pannen:	keine
Durchschnittsverbrauch:	11 – 13 l/100 km
Ölverbrauch:	ca. 0,7 l/1000 km