

# „Ich wär' so gerne Millionär“

Ein wahrhaftiger ErFAHRungsbericht  
Teil 6

Markus Fortmeier



Kapitel 32:

## Sachen gibt's, die gibt's nicht

*Nach dem Sommerurlaub stand Ende August ein Event an, welches wir mit dem Millionär unbedingt besuchen wollten: das 10-jährige Jubiläumstreffen eines der größten Mercedes-Festivals Europas, der „Schönen Sterne“ in Hattingen. Da nicht nur das Ambiente der alten Industriekultur äußerst beeindruckend ist, sondern auch Organisation, Teilnehmerzahl und das breitgefächerte Angebot an ausgestellten Fahrzeugen (siehe auch PK 4/2015 S. 68 ff), war dies neben der Mercedes Old- und Youngtimer-Show in Bad Sassendorf, dem Jahrestreffen in Hameln und unserer Stammtischausfahrt zum Fliegerhorst nach Wunstorf ein weiterer fester Termin im internen Veranstaltungskalender. Und so starteten wir bei schönstem Wetter mit unseren beiden blauschwarzen 300 SE: Mirko samt Familie im W 126 und ich in dessen Nachfolgebauereihe.*

Henrichshütte Hattingen:  
Einfahrt durch den Hochofen



58

Falls ihr euch fragt,  
wo die gepflegten 140er  
alle geblieben sind...  
hier!



Armada von 140ern

Vor einer gut gefüllten Zuschauertribüne wurden die Fahrzeuge von Ralf Weber und der RTL-Motorsport-Moderatorin Anna Fleischhauer dem Publikum vorgestellt. Und während wir in der Schlange darauf warteten, mit unserem ‚Millionär‘ auf den roten Teppich vorfahren zu dürfen, geschah nahezu Unglaubliches! Ein Mann, etwa Mitte 50, kam zusammen mit seinem Sohn auf uns zu und bat fast schon schüchtern darum, uns eine Frage stellen zu dürfen. Als wir dies selbstverständlich bejahten, wollte er gerne wissen, ob wir unseren 140er wohl in Bremen gekauft hätten? Mirko antwortete: „Nein, bei einem Gebrauchtwagenhändler in Beverstedt bei Bremerhaven.“ Und ich ergänzte: „Aber der Wagen ist davor 26 Jahre lang in Bremen gelaufen. Zugelassen auf einen Blumenhändler.“

Schon die Einfahrt durch den Hochofen hindurch auf das Gelände der ehemaligen Stahlhütte ist – gerade mit geöffnetem Dach – eine echte Attraktion. Danach galt es erst einmal einen adäquaten Standplatz für unsere Fahrzeuge zu ergattern. Ich hatte das Glück, mich in die große Riege von 140ern einreihen zu können – viele davon mit

osteuropäischen Kennzeichen. Ja, die Wertschätzung, die der Baureihe 140 in Deutschland von Beginn an fehlte, hat sie östlich der Memel immer schon erfahren. Das merkt man hier jetzt wieder ganz deutlich! Nach einer ausgiebigen Runde über das weitläufige Gelände und dem Begucken der vielen schönen Sterne hieß es dann irgendwann: „Anreten zur Präsentation“.



Volle Hattinger Bandbreite: vom 170er bis zum König-Breitbau eines Sauna-Clubs



„Zufällig in der Reuterstraße?“, wollte der Herr wissen.  
 „Ja, korrekt“, erwiderten wir.  
 „Siehst du, Junge, hab ich's mir doch gedacht. Das ist er!“, meinte er in Richtung seines Sohnes.

Um uns danach aufzuklären, dass er den Millionär jahrelang fast täglich auf dem Weg zur Arbeit in Bremen hat stehen sehen und sich sehr darüber ärgerte, wie sich der Zustand des einstmaligen tollen Fahrzeuges zusehends verschlechterte. Als er ihn dann vor etwa zwei Jahren plötzlich nicht mehr sah, wäre er fest davon ausgegangen, dass der einst stolze 140er wohl auf dem Schrottplatz

gelandet wäre. Umso erfreuter wäre er nun zu erfahren, dass die ihm in all den Jahren ans Herz gewachsene S-Klasse doch noch existiert und wir ihn auch wieder so schön hinkommen hätten. Daraufhin zeigten wir ihm noch die Oldtimer Markt mit unserer Titelgeschichte – danach war der gute Mann völlig geplättet.

Dass dieser ihm so vertraute Wagen in 28 Jahren fast 1 000 000 Kilometer gelaufen ist, war ihm nämlich nicht bekannt. Er verabschiedete sich mit den Worten: „Das freut mich jetzt ungemein, dass dieses tolle Auto in die richtigen Hände gekommen ist. Allein für diese Geschichte hat sich die weite Fahrt von Bremen nach Hattingen für mich schon gelohnt!“ Sachen gibt's, die gibt's gar nicht ...



Präsentation der Fahrzeuge  
 inkl. Interview mit RTL-Moderatorin



Pokal für die weiteste Anreise: Kasachstan  
 – Hattingen = 6000 Kilometer (ein Weg)

## Kapitel 33: Kriegst du keins, dann bau dir eins

Es war an einem Samstag im September. Ein wunderbares Spätsommerwochenende stand uns bevor und deshalb wollte ich zusammen mit meiner Frau und dem Millionär am nächsten Tag einen Ausflug ins Sauerland machen. Doch dieses Vorhaben wurde beinahe jäh gestoppt. Auf dem Rückweg von der Tankstelle wartete ich hinter einer B-Klasse darauf, dass die Ampel auf Grün umspringt. So weit, so unspektakulär. Doch was dann geschah, war alles andere als normal: Nach dem Wechsel von Rot auf Grün – die Fahrzeuge befanden sich also alle mitten in der Beschleunigungsphase – machte der Wagen vor mir plötzlich völlig unvermittelt aus etwa 60 km/h eine Vollbremsung bis hin zum Stillstand! Geistesgegenwärtig riss ich das Steuer nach rechts auf den Mehrzweckstreifen und konnte so im letzten Moment gerade noch einen dreifachen Auffahrunfall verhindern. Denn auch mein Hintermann hatte allerhöchste Not, die brenzlige Situation unfallfrei zu überstehen! Aber warum nur aus heiterem Himmel diese Vollbremsung? Es waren weder Mensch noch Tier zu sehen, die beabsichtigten, auf die Fahrbahn der Bundesstraße zu laufen. Auf Nachfrage erklärte uns die ältere Dame völlig aufgelöst, sie würde sonst nie Automatik fahren und hätte bei dem Fahrzeug ihres Mannes nun versehentlich die Kupplung treten wollen. Mangels nicht vorhandenem Kupplungspedal trat sie dummerweise mit der ganzen Kraft ihres linken Beines auf das Bremspedal! Mannomann, diese Dummheit wäre fast der Exitus für unser Millionen-Projekt gewesen ... So viel zur Vorgeschichte, das eigentliche Kapitel beginnt erst jetzt.

Zigfach zerbrochenes Wasserstands-röhrchen



Schritt 1: Röhrchen plandrehen  
Schritt 2: neues Endstück anfertigen  
Schritt 3: M6-Gewinde einschneiden

Schritt 4: neuen Schlauchnippel wasserdicht einschrauben  
Schritt 5: fertiges Endstück mit dem Glasröhrchen verkleben  
Schritt 6: Einbau ins Fahrzeug

Denn natürlich wäre ich in oben geschilderter Situation auf die Zweiklangfanfare unseres Millionärs angewiesen gewesen. Dummerweise versagte sie just in dieser Aktion ihren Dienst! Mehr als ein leises, trauriges Krächzen war nicht zu vernehmen. Nur wie konnte das sein? Beim TÜV Ende April funktionierte sie noch einwandfrei. Also musste ich der Sache auf den Grund gehen ... Von unserer Restaurierung her wusste ich noch, dass die beiden 400- und 500-Hz-Hörner beim 140er ziemlich versteckt hinter dem vorderen Stoßfänger verbaut sind. Ohne eine Hebebühne kommt man da nur sehr schwer ran. Also Wartungsklappen auf, ATA-Sensor ausclipsen, die vier M8-Schrauben lösen und den komplet-

ten Stoßfänger abnehmen. Ich hatte selbigen noch nicht ganz aus der Hand gelegt, da kamen mir schon einzelne Brocken – in Form von kleinen Scherben – entgegen. Was war passiert? Das ulkig-schöne Wasserstands-röhrchen des Scheibenwasserbehälters war unten am Übergang zum Behälter kaputtgebrochen. Und so ergossen sich von uns unbemerkt im Laufe der Zeit etwa vier Liter Scheibenreiniger über das direkt darunter sitzende Signahorn. Dieses wurde somit regelrecht geflutet und rostete sich anschließend fest. Die erste Arbeit bestand also im Zerlegen der Hupe. Nach dem Trockenlegen, Reinigen und Ölen nahm sie ihren Dienst erfreulicherweise wieder auf. Nun galt es noch, eben ein neu-

es Wasserstands-röhrchen beim Daimler zu bestellen, und schon wäre das Problem gelöst. Ätsch, denkste! Die vielzitierte phantastische MB-Ersatzteilversorgung greift an dieser Stelle leider auch schon nicht mehr. Das Teil gilt am ET-Tresen aktuell leider als „n. m. I.“. Und weil dieses wundervolle Gimmick eh nur die ersten beiden Jahre verbaut worden ist und danach ersatzlos dem Rotstift zum Opfer fiel, ist es sowohl in den einschlägigen Internet-Börsen als auch beim Teileverwerter so rar wie der berühmte Sechser im Lotto. Ich musste mir also etwas einfallen lassen. Einfach totlegen und das Röhrchen weglassen? No, that's not my style! Frei nach dem Motto „kriegst du keins, dann bau dir eins“ begab ich mich ans Werk:

- Schritt 1: Gebrochenes Ende des Acrylglas-Röhrchens abschleifen und auf der Drehmaschine plandrehen.
- Schritt 2: Neues Endstück anfertigen. Dafür einen Polyamid-Vollstab auf Außendurchmesser 15 mm und Innendurchmesser 11,99 mm (Presspassung) abdrehen. Anschließend noch eine Sackbohrung von 8 mm einbohren. Damit später die Wasserstandsanzeige möglichst genau ist, habe ich das neue Endstück noch um ca. 20 mm verlängert. Das entspricht in etwa dem abgebrochenen Originalstück.
- Schritt 3: Gewinde M6 für neuen Schlauchnippel einbohren.
- Schritt 4: Neuen Schlauchnippel mit Loctite-Gewindekleber wasserdicht einschrauben.
- Schritt 5: Fertiges neues Endstück samt Nippel, Schlauch und Schellen mittels Acrylkleber press mit dem Glasröhrchen verkleben und einen Tag aushärten lassen.
- Schritt 6: Einbau am Fahrzeug und anschließende Funktionskontrolle samt Dichtheitsprüfung.
- Schritt 7: Fahrzeugfront wieder zusammensetzen.
- Ergebnis: Alles funktioniert und ist auch dicht. Und das nun schon seit vielen Monaten.

Mit dieser Aktion konnte ich gleich drei Fliegen mit einer Klappe schlagen:

- 1.) Dieses verdammt gute Gefühl, wenn man sich komplett mit eigenen Mitteln helfen konnte.
- 2.) Sparen einer ganzen Menge Geld für uns. Die Summe der Kaufteile aus dem Industriebedarf betrug nicht einmal fünf Euro.
- 3.) Ganz nebenbei ist so auch wieder ein neues Kapitel für die Millionärs-Saga entstanden.



*Hierher und wieder zurück hat uns der Millionär bisher pannenfrei gebracht.*

## Kapitel 34: Das erste Etappenziel ist geschafft

Kurz vor Ende der zweiten Saison mit unserem Millionär ist mir ein erster kleiner Schritt auf dem Weg zum angepeilten Ziel gelungen. Auf der Fahrt zum Fürstentreffen im Westerwald zeigte der analoge Rollenzähler auf der A45 kurz vor der Ausfahrt Haiger/Burbach plötzlich die Zahl 965 494 an. Diese Zahl war für die eigene Psyche und das gute Gefühl von entscheidender Bedeutung. Denn sie zeigt uns weiß auf schwarz, dass wir soeben die ersten 10 000 Kilometer auf dem Weg zur Million abgespult haben. Und das auch noch völlig souverän, ohne eine einzige Panne! So darf es gerne weitergehen ... Die Gelegenheit also, an dieser Stelle einmal zurückzublicken, welche Städte wir mit diesem tollen Fahrzeug besucht haben – oder, besser ausgedrückt: in welche Städte uns dieses tolle Fahrzeug gebracht hat. Nach dem Kauf in Bremerhaven waren wir in der ersten Saison zusammen in Bremen (Ahnenforschung), in Celle (Jahrestreffen), in Osnabrück, im Sauerland (Stammtisch-Ausfahrt), in Oberhausen (Gasometer-Ausstellung), in Düren (geschäftlich), in Leer und bei Frank in Papenburg (Winterquartier). Die zweite Saison startete für uns in Bad Sassendorf (Mercedes-Show), danach folgten Eisenach, Köln/Bonn (Flughafen), Hameln (Jahrestreffen),



**Auf dem Weg nach Nornborn  
waren die ersten 10 000 Kilometer abgespult**

Hamburger Luxus-Liner mit politischer Geschichte: S 500 L mit Büroausstattung und eingebauter Vorfahrt



62



Duisburg und Moers (Volkers Heimat), Hattingen (Schöne Sterne), Wunstorf (Stammtisch-Ausfahrt), Wuppertal und Remscheid (Ausflug), Münsterland (Wasserschloss Nordkirchen), Schmallenberg (Sauerland-Ausfahrt) und Koblenz (MBIG-Freunde besuchen). Dazu zweimal Nornborn im Westertal (Fürstentreffen) und noch die eine oder andere Ausfahrt in heimischen Gefilden, und ruck, zuck waren 10 000 Kilometer abgepult. Nachteil: weil ich gewillt bin, so viele Kilometer wie eben möglich pro Saison mit dem Millionär abzureißen, werden die anderen Old- und Youngtimer dadurch leider Gottes ein wenig vernachlässigt. Dies wurde mir besonders vor Augen geführt, als ich mit meinem 450 SEL 6.9 letztes zur Hauptuntersuchung musste und der Prüfer mir aufzeigte, dass ich in den vergangenen zwei Jahren lediglich 3400 Kilometer gefahren sei ...

### Kapitel 35: Hamburg, deine Perle

Am 28. November meldete sich unser Stammtischfreund Patrick bei mir. Er wolle mir nur mitteilen, dass es mal wieder einen Neuzugang in seiner Garage gäbe. Zwar noch kein offiziell anerkannter Youngtimer, aber aufgrund der äußerst üppigen Ausstattung sammelwürdig und immerhin auch schon 20 Jahre alt: W 220, S 500 L, Brabus 5.8. Hörte sich grundsätzlich schon mal interessant an. Dann folgten die ersten Bilder, die die Sache jetzt so richtig spannend machten: neben Einzelsitzanlage belüftet und beheizt, Kühlschrank, elektrischen Klappstischen, Faxgerät, VHS- und DVD-Player auch so seltene Sachen wie Standartenhalter links und rechts, Blaulichter hinter der Kühlermaske und Strobo-Blitzlichter in den Frontscheinwerfern ... Nun war ich heiß, dieses Fahrzeug zu sehen, und deshalb verabredeten wir uns für den kommenden Samstag. Das Wetter war erfreulicherweise gut, und deshalb nutzte ich die Gelegenheit für eine allerletzte Ausfahrt mit dem Millionär, dessen Saison-Kennzeichen an diesem Tag ablaufen sollte ... In Delbrück im Kreis

Paderborn angekommen, staunte ich nicht schlecht über die „volle Hütte“: Sagenhafte 41 werksseitige Sonderausstattungen weist die Datenkarte in der glücklicherweise vorhandenen Bordmappe aus. Dazu kommen noch die Sondersachen wie Multimedia, Blaulicht und natürlich der (optisch unsichtbare) Brabus-Motorumbau. Die unwürdigen 19-Zoll-Felgen hat leider einer der Nachbesitzer angesteckt. Die erste Amtshandlung besteht deshalb auch darin, diese wieder gegen originale W-220-Felgen auszutauschen. Ein äußerst interessantes Fahrzeug also, was Patrick da an Land gezogen hat! Ein erster Anruf von ihm bei der Hamburger Mercedes-Niederlassung, welche die ersten acht Stempel im Scheckheft setzte, brachte leider nicht viel. Es wurden aus Datenschutzgründen keine Informationen rausgerückt – das kennen wir ja schon! Mittlerweile konnten wir aber herausfinden, dass die S-Klasse 1999 vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg bestellt worden ist. Ob sie nur für Repräsentationsfahrten oder evtl. vom Ersten Bürgermeister genutzt wurde, gilt es noch herauszufinden. Wir bleiben da am Ball. Wie hartnäckige Recherche geht, haben wir bei der Historie zu unserem Millionär ja schließlich gelernt ...

Fotos: Markus Fortmeier

### Zwischenfazit zu Redaktionsschluss:

Fahrzeug-Kaufpreis:	1500,00 Euro
Kosten für Restaurierung:	1719,69 Euro
Kosten für Inspektion/Wartung	605,67 Euro
Unterhaltskosten pro Saison:	508,00 Euro
Kilometerstand:	966 098 km
Bisher mit Freude gefahrene Kilometer:	10 604 km
Ausfälle/Pannen:	keine
Durchschnittsverbrauch:	11 – 13 l/100 km
Ölverbrauch:	ca. 1 l/1000 km