

Mercedes-Benz 300 SE W140  
1.950 €

ANRUFEN

CHAT

Angebote vergleichen

Kategorie	Limousine
Kilometerstand	955.500 km
Hubraum	3.199 cm <sup>3</sup>
Leistung	170 kW (231 PS)
Kraftstoffart	Benzin
Anzahl Sitzplätze	5
Anzahl der Türen	4/5
Getriebe	Automatik
Schadstoffklasse	Euro1
Umweltplakette	4 (Grün)
Erstzulassung	09/1991
Anzahl der Fahrzeughalter	2
HU	11/2018
Klimatisierung	Klimaautomatik
Farbe	Schwarz Metallic
Innenausstattung	Vollleder, Schwarz

Die Anzeige bei mobile.de



So präsentierte sich der 140er bei Händler Wieting

# „Ich wär’ so gerne Millionär“

## Wie aus einer Laune heraus ein ehrgeiziges Projekt dreier Freunde wurde

Markus Fortmeier

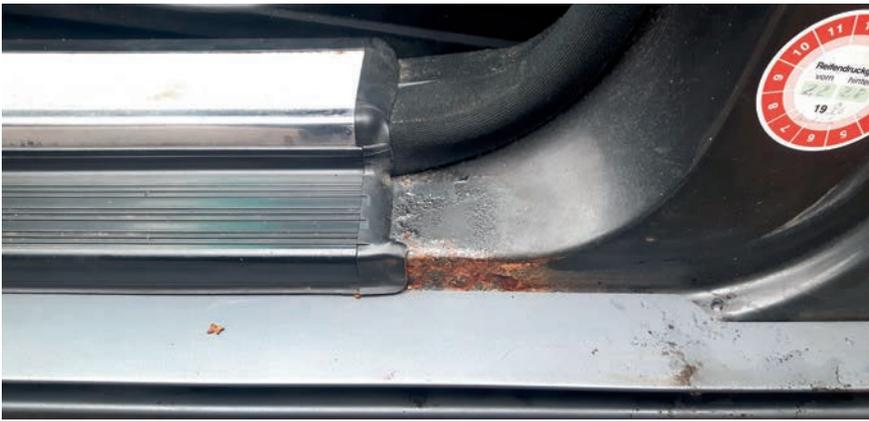
### Kapitel 1: Die Vorgeschichte

Es war an einem Sonntagnachmittag im März. Einem der kältesten Tage des Jahres, mit zweistelligen Minusgraden. Was macht man an solchen Tagen, an denen nicht einmal ein Hund vor die Tür will? Man durchforstet die Internetportale nach interessanten Fahrzeugen aus Stuttgart-Untertürkheim. Irgendwann meldete sich Volker mit den Worten: „Guckt mal, für wie wenig Geld man mittlerweile einen fahrbereiten W 140 mit TÜV bekommt!“ Der Wagen in der weitergeleiteten Anzeige war auf den ersten Blick eher unspektakulär und wirkte arg „verbraucht“.

Eckdaten: Mercedes-Benz 300 SE (W 140), EZ 9/91, TÜV bis 11/2018, Lack 199 blauschwarz, Leder schwarz, Sitzheizung, Klimatisierungsautomatik, Automatikgetriebe, elektrisches Schiebebedach, Servoschiebung, Parameterlenkung, Wurzelholz, abnehmbare Anhängerkupplung usw., Verhandlungsbasis 1950 Euro. Wie gesagt: sicherlich in Ordnung, aber nichts Besonderes. Bis, ja bis man sich den ellenlangen Text des Händlers durchlas: 26 Jahre in einer Hand, immer bei Mercedes in Bremen gewartet und repariert, Besitzer leider 84jährig verstorben, 955 494 Kilometer. Wie bitte?!? Ja, richtig gelesen! Es folgte noch der Zusatz: „Alle sind auf der Suche nach Old- und Youngtimern mit möglichst wenig Kilometern. Wir bieten hier das Gegenteil ...“ Jetzt war

unser Interesse geweckt. Fast eine Million Kilometer mit einem Sechszylinder, ohne Gasanlage. Durchgängig gewartet. Unfassbar! Ab jetzt glühte die WhatsApp: Den müsse man doch retten. Der darf auf keinen Fall dem Export zum Opfer fallen oder – schlimmer noch – geschlachtet werden! Was der gute Mann wohl in den letzten 26 Jahren alleine an Benzingeld regelrecht verbrannt hat? Und so weiter ...

Seit ich als 20-Jähriger zusammen mit meinem Vater 1991 unseren neuen 400 SE in Stuttgart abholte und er sich 1998 noch einmal einen CL 420 kaufte, bin ich ein riesiger Fan dieser Baureihe. Das Privileg, den wunderschönen S 600 L meines Freundes Frank aus Papenburg regelmäßig bewegen zu dürfen, tut dann noch sein Übriges dazu.



Die vier Einstiege ließen nichts Gutes erwarten.



Der Innenraum dagegen wirkte sehr gepflegt.



Der Motorraum war sehr authentisch, nichts wurde gereinigt.



Leerlaufdrehzahl und Öldruck sind perfekt.

Von daher bin ich grundsätzlich immer für einen 140er zu haben. Allerdings konnte ich nach vierjähriger Arbeit letztes Frühjahr endlich die Restaurierung meines Sechsnegers abschließen, und für dieses Jahr steht auch noch unsere Hochzeit auf dem Programm. Von daher kam der „Millionär“ für mich zu einem äußerst ungünstigen Zeitpunkt. Auf der anderen Seite war mir schon auch bewusst, dass so ein besonderes Fahrzeug nicht ein halbes Jahr später mal eben wieder angeboten wird. Deshalb hatte ich folgende Idee: Warum kaufen wir die S-Klasse nicht einfach im Kollektiv? Mirko hatte bereits Anfang der 90er-Jahre gute Erfahrungen mit einem 350 SE als Gemeinschaftsprojekt gesammelt. Volker war grundsätzlich auch nicht abgeneigt. Und wir drei sind ja auch noch der Kopf unseres ost-westfälischen Regionalstammtisches.

Erster Schritt: 3er-WhatsApp-Gruppe mit dem Namen IG W 140 gegründet. Zweitens: Händler anrufen. Drittens: Besichtigungstermin vereinbaren.

## Kapitel 2: Die Besichtigung

Am Freitag, dem 23. März war es dann so weit. Mirko und ich waren offiziell auf der Techno Classica in Essen. In Wirklichkeit ging es jedoch genau in die andere Richtung, und zwar nach Beverstedt bei Bremerhaven. Ich hatte die – im Nachhinein glücklicherweise unbegründete – Sorge, schon vor der Eheschließung die erste große Krise auszulösen, sollte ich so kurz vor dem großen Fest ein weiteres Auto kaufen. Gegen 11 Uhr kamen Mirko und ich bei Händler Wieting in Beverstedt an. Der 140er fiel zwischen all den Youngtimern auf dem Hof aufgrund seiner massigen Größe sofort auf. Auf den ersten Blick wirkte er allerdings arg verwittert und war altherrentypisch an allen vier Ecken ‚angeschubbert‘. Dann kam Herr Wieting mit dem Schlüssel um die Ecke. Wir öffneten die Türen und wollten direkt auf dem Absatz wieder kehrtmachen. Die Schweller wiesen in allen vier Einstiegen Rost auf und aus dem Kofferraum

kam ein so strenger Geruch, dass wir nicht ganz sicher waren, ob es nur an der eingedrungenen Feuchtigkeit lag oder ob darin doch noch eine Leiche verwest ... Zudem hatten Vandalen ihm die Telefon-Dachantenne und seinen Stern geklaut und ihm somit auch noch die letzte Würde genommen! Der Wagen schrie regelrecht nach ein bisschen Liebe und einer pflegenden Hand.

Nun, jetzt waren wir ja eh schon mal da und hatten auch unsere roten Nummern mitgebracht. Da kann man den Hobel ja wenigstens mal Probe fahren ...

Tja, und was soll ich sagen? So abgerockt er von außen auch aussah, so gepflegt war der gesamte Innenraum! Keine aufgerissenen oder aufgeschauerten Sitzwangen, keine fleckigen Teppiche, keine gerissenen Hölzer. Alle, wirklich alle elektrischen Helferlein funktionierten. Egal ob Sitzheizung, Beleuchtung, Schiebedach oder Tempomat – alles ging. Selbst die Klima-



Nach der Probefahrt ...

... sollte ein frisches Fischbrötchen für die Bauchentscheidung helfen.

anlage kühlte und der Heckdeckelgriff kam, wie es sein soll, aus seiner versenkten Mulde gefahren. Selbstverständlich fuhren beim Einlegen von Fahrstufe R auch die beiden Peilstäbe aus ihren Kotflügeln heraus und exakt 8 Sekunden nach dem Wechsel in D auch wieder ein. Was also tun? Äußerlich eher mau.

Rostbläschen an den Türen oberhalb der Beplankung und offensichtlich beide Schweller fällig. Innenraum wiederum extrem sauber und alle Extras völlig intakt. Das Fahrgefühl glich eher einem Fahrzeug mit einer Laufleistung von 300 000 Kilometern als einem mit fast einer Million. Mirko und ich fassten den Entschluss, uns in Bremerhaven ein frisches Fischbrötchen schmecken zu lassen und danach unserem Bauchgefühl zu vertrauen. Zwei Stunden, zwei super leckere Räucherlachs-Brötchen und mehrere Kaffees später waren wir uns zusammen mit Volker einig: für 1500 Euro würden wir ihn mitnehmen. Das wäre für jeden von uns ein überschaubares finanzielles Risiko. Zwischendurch wurde telefonisch noch ein Fachurteil von Frank eingeholt. Der befand sich mit seiner Familie zwar gerade in Gerlos im Skiurlaub. Für Daimlerkäufe kann man ihn aber immer gerne stören, zur Not auch im Skilift. Er sah es nach unserer Kurzdiagnose genauso wie wir und wünschte uns viel Glück für die Verhandlung. Also zurück zu Händler Wieting. Dieser wollte zwar als unterste Schmerzgrenze zwingend 1600 Euro. Letztendlich ging er aber doch auf unser Angebot ein, weil er das Projekt klasse fand: Auto in Eigenleistung restaurieren, aufbereiten, auf diversen Treffen vorführen und so gemeinsam die Million knacken ...

### Kapitel 3: Der Kauf

1500 Euro und dazu noch ein fast voller Tank. Auf den ersten Blick also ein guter Kauf.

Die 280 Kilometer lange Rückfahrt nach Bielefeld verlief ohne jegliche Probleme. Der Reihensechszylinder schnurrte vor sich hin, und selbst das ‚Blaupunkt Travel Pilot‘ von 1999 tat pflichtbewusst seinen Dienst und wies mir zielgerecht den Weg nach Hause. Unsere erste Investition waren fünf Euro für die Hobby-Waschbox. Wenigstens vom größten Dreck und Schmutz wollten wir ihn befreien, bevor er in seine neue Garage rollte. Zwei Tage später, an Palmsonntag wollte Volker sich ansehen, was wir denn da so gekauft hatten. Er brachte sogleich sein Aufbereitungsköffchen mit und machte sich an die ersten Putz- und Poliersversuche. Sein Urteil danach: Das Auto hat durchaus Potential!



Ingenieurs-Gimmick der ganz frühen Modelle: Wasserstandsrohrchen für den verdeckt eingebauten Wischwasserbehälter



Die erste Investition: 5,- für die Waschbox.



Gegensätze: die Beifahrertür war am schlimmsten vom Rost befallen ...



... dagegen mustergültig sauberer Luftfilter (natürlich MB-Originalteil)

## Kapitel 4:

### Beginn der Restaurierung

Als Erstes dekodierten wir die Datenkarte. Dankbares Ergebnis: alles schlüssig, alles original. Dann verglichen wir Motor- und Getriebeummer: Unglaublich, aber wahr – er besitzt tatsächlich noch den ersten, originalen Motor, mit dem er am 11. September 1991 das Werk verließ! Wahnsinn. Lediglich das Automatikgetriebe wurde im Jahre 2005 bei 530 528 Kilometer gegen ein neues ausgetauscht. Selbstverständlich bei Mercedes in Bremen und ganz offiziell auf Rechnung.

Den Karfreitag machten wir bei herrlichem Frühlingswetter zu einem Car-Freitag. Wir schraubten den ganzen Tag, befreiten den ‚Dicken‘ von Stoßfängern, Sacco-Brettern, Schwellerverkleidungen, Scheinwerfern und Rückleuchten und begannen mit der Rostbeseitigung bzw. -vorsorge. Einige Stammtischfreunde fuhren bei dem Traumwetter ihre Oldies aus, guckten sich unseren Millionär an, tranken ein alkoholfreies Bierchen mit und fuhren irgendwann wieder weiter. Klasse, genauso hatte ich mir unser neues Projekt vorgestellt.

Nach dem Entrosten konnte ich ein wenig Entwarnung geben: Der meiste Rost war Gott sei Dank nur oberflächlich. Bis auf drei kleinere Löcher in den beiden Schwellern – für mich als Maschinenbau-Meister nicht das große Problem. Ansonsten noch Rostbläschen an drei von vier Türen und rund um das Antennenloch im Kotflügel hinten links. Aber wie gesagt, alles nur oberflächlich, nicht durch! Auch die Ursache für den fürchterlichen Gestank im Kofferraum konnte ich recht schnell ermitteln: Nach Ausbau der Verkleidungen stellte ich fest, dass der Ablaufstutzen in der Radmulde links mit schwarzer Erde und Sand völlig verstopft war (Stichwort: Blumenhändler). Durch durch das marode Antennenloch eingedrungene Nässe ist so ein regelrechtes Feuchtbiotop herangewachsen. Nach dem gründlichen Reinigen habe ich den Kofferraumdeckel mehrere Tage offen gelassen und schon war der bestialische Gestank verflogen. In Summe also alles halb so schlimm?

Wir wurden mutig und meldeten uns mit dem 140er für die 7. Bad Sassendorf Mercedes Motor Show am 29. April an. Würden wir das schaffen ...?

## Kapitel 5:

### Das Ziel

Einen Zustand-2-Wagen können und wollen wir auch gar nicht aus unserem 300 SE machen. Rost, Gammel und defekte Technik bzw. Sicherheit sind jedoch ein No-Go. Sie werden rigoros entfernt bzw. instandgesetzt. Seine leichten Blessuren und Abnutzungen darf, nein soll er sogar zur Schau stellen. Er hat mit fast einer Million Kilometer in 27 Jahren schließlich mehr erlebt als die meisten seiner „Kollegen“. Würde man ihm zum Beispiel die von hunderten von kleinen Steinschlägen befallenen Schweinwerfergläser gegen zwei neue austauschen, nähme man ihm seine Seele. Das wäre in etwa so, als ob man einem 60-jährigen Lebermann Botox spritzt und die Augen liftet ... Er soll die Spuren seines bewegten Lebens zur Schau stellen dürfen. Aber mit Würde: gepflegt und sauber. Darin sind wir drei uns alle einig. Die außergewöhnlich hohe Qualität dieser Baureihe – auch noch nach fast 1 000 000 Kilometern – auf diversen Veranstaltungen zu zeigen, das ist unser gemeinsames Ziel.



CarFreitag:  
Beginn der  
Restaurierung



Kantenrost beseitigen und nachlackieren ...



... die Schweller konnten glücklicherweise gerettet werden.



Technik, die auch nach  
27 Jahren noch begeistert:  
SIM-Karte einlegen,  
PIN-Code eingeben,  
lostelefonieren.

## Kapitel 6: Die Ahnenforschung

Während Mirko und ich mit der Restaurierung der Karosserie beschäftigt waren, wurde Volker von uns beauftragt, sich um die Historie unseres 300ers zu kümmern. Da er von Berufs wegen telefonisch und schriftlich ständig in Kundenkontakt steht und sich privat hobbymäßig mit der Ahnenforschung beschäftigt, war er dafür nahezu prädestiniert. Er begann damit, die in den Kfz-Papieren stehende Adresse bei Google maps und street view einzugeben und bekam so heraus, dass der langjährige Vorbesitzer in einer gutbürgerlichen Doppelhaushälfte in der Bremer Altstadt lebte. Also mussten wir es über die direkten Nachbarn versuchen. Tatsächlich traf Volker auf ein sehr nettes und hilfsbereites Rentnerehepaar, welches sofort den direkten Kontakt zum Sohn des Vorbesit-



Auch Stephanie findet mittlerweile  
Gefallen am „Dickem“.



*Nach dreimaliger Lackreinigung und anschließendem Wachs-Polish bekam der 'Millionär' einen neuen Stern geschenkt.*



*Auch das fördert die Gemeinschaft: zünftiger Grillabend nach getaner Arbeit.*

zers herstellte. Dieser rief doch auch tatsächlich umgehend zurück und erzählte ein wenig über seinen Vater und den W 140. Wir erfuhren, dass der gute Mann sein Leben lang als selbstständiger Blumenhändler tätig gewesen ist und in Norddeutschland täglich einen anderen Wochenmarkt mit seiner S-Klasse und dem dazugehörigen Verkaufsanhänger ansteuerte. Dazu hatte er noch einen festen Stellplatz auf einem Campingplatz im spanischen Alicante, welchen er ein- bis zweimal im Jahr für mehrere Wochen ansteuerte. Einfache Fahrt Bremen–Alicante = 2350 Kilometer. So langsam wurde uns klar, wie die fast

eine Million Kilometer in den 27 Jahren zusammengekommen sind. Der Sohn erwähnte in dem Gespräch ebenfalls, dass die Doppelhaushälfte mittlerweile an ein Architektenehepaar verkauft worden sei. Seines Wissens sei diese aber noch nicht renoviert bzw. komplett ausgeräumt worden. Es müssten sich im ehemaligen Arbeitszimmer des Vaters wohl noch eine ganze Menge Unterlagen, die fehlende Beifahrerkopfstütze und in der Garage evtl. sogar der Satz Winterräder befinden. Was für eine spannende Geschichte! Nicht auszudenken, wenn wir nur ein paar Wochen zu spät gewesen wären und die Wohnung bereits ausgeräumt

worden wäre. Wir fassten deshalb den Plan, einen Wochenendtrip in seine alte Bremer Heimat zu unternehmen, sobald der Wagen fertig und zugelassen ist. In einem Gespräch mit dem netten Nachbarcheppaar, den neuen Besitzern der Doppelhaushälfte, evtl. dem Sohn des Vorbesitzers und natürlich der Daimler-Benz Niederlassung Bremen wird doch sicherlich noch die eine oder andere interessante Geschichte zum Vorschein kommen ...

## Kapitel 7: Die nahe Zukunft

Aktuell zeigt der analoge Rollen-Kilometerzähler im Kombiinstrument 956 372 Kilometer an. Wir nehmen Euch ab jetzt mit auf unsere Reise zur Million. Hin und wieder verfassen wir einen Artikel im PontonKurier über die erlebten Abenteuer mit diesem interessanten Kraftfahrzeug. Und beim MBIG-Jahrestreffen in Celle könnt Ihr Euch gerne ein eigenes Bild von unserem ‚Millionär‘ machen. Es bleibt also spannend ...!

*Bilder: Markus Fortmeier*

◀ *Stoßfänger lackiert;  
Fahrzeug (vorerst) fast fertig*

