

„Ich wär' so gerne Millionär“

Ein wahrhaftiger ErFAHRungsbericht – Teil 3

Markus Fortmeier

Kapitel 15 Das Sommerloch

Was war das doch für eine ereignisreiche, spannende und intensive erste Jahreshälfte 2018. Alles begann im März mit der Entdeckung unseres Kilometer-Dauerläufers bei mobile.de. Es folgten die spontane Besichtigung und der eigentlich gar nicht geplante Kauf des W 140. Bei der anschließenden „Express-Restaurierung“ gelang es uns, innerhalb von nur acht Wochen ein auf den ersten Blick wenig gepflegtes Ge- oder besser gesagt VERbrauchtfahrzeug wieder in eine vorzeigbare Oberklasse-Limousine zu verwandeln. Komplett in Eigenleistung, versteht sich. Bei seinen ersten Ausfahrten zum Jahrestreffen nach Celle, von dort aus nach Papenburg, zum Oldtimermarkt nach Bockhorn und zur Ahnenforschung in seine alte Heimat Bremen erhielt unser 300 SE nicht nur seinen heute nicht mehr wegzudenkenden Spitznamen „der Millionär“. Nein, hierbei konnte er auch gleich seine Nehmerqualitäten unter Beweis stellen. Schließlich muss er für unser Langzeitprojekt, die 1 000 000 Kilometer zu knacken, in Zukunft noch rund 40 000 Kilometer abspulen.



An der Meyer-Werft.
Stuttgarter Dickschiff trifft auf Papenburger Dickschiff.

Nachdem die erwähnten Testfahrten absolut reibungslos und pannenfrei verliefen und wir im Juli auch unsere Hochzeitsfeier erfolgreich hinter uns brachten, gönnten wir alle uns und dem Millionär ein paar Wochen der Ruhe. Urlaub war angesagt: Mirko zog es mit der Familie an die Nordsee, Volker machte eine Tour durch skandinavische Metropolen und ich reiste mit meiner Frau im W 208 Gabriolet in Deutschlands südlichsten Zipfel. Rund um Oberstdorf und das angrenzende Kleinwalsertal wurden wir bei Kaiserwetter zu wahren Pässesammlern und Gipfelstürmern.

Kapitel 16 Die Anfrage

Von einem auf den anderen Moment war es dann aber auch schon wieder vorbei mit der Ruhe. Mister ‚Oldtimer Markt‘ himself, Chefredakteur Peter Steinfurth, hatte offensichtlich meinen Artikel über unseren Millionär im PontonKurier gelesen und fand ihn doch tatsächlich äußerst ansprechend (was für eine Ehre!). Deshalb beauftragte er seine Mitarbeiter, sich mit mir in Verbindung zu setzen. Zuerst bekam ich aus der OM-Redaktion eine nette E-Mail mit der Bitte, doch einmal telefonisch Kontakt aufnehmen zu dürfen. In dem folgenden Gespräch wurde mir dann mitgeteilt, dass Herr Steinfurth sehr an einer Geschichte über die Baureihe 140 in einer der nächsten Ausgaben von Oldtimer Markt interessiert sei. Man habe hierfür auch schon die Zusage für einen fabrikneuen S 600 L aus dem Mercedes-Benz-Museumsfundus erhalten. Nachdem er nun aber im PontonKurier vom Dasein unseres Dauerläufers erfahren hat, würde er gerne das Pferd von hinten aufzäumen und statt eines neuwertigen Museumsfahrzeuges viel lieber einen Kilometermillionär für die Story verwenden. Ich war erst einmal baff, aber zugegeben auch ein wenig stolz. Jedoch verwies ich darauf, dass mir der 140er ja nicht allein gehören würde und ich die Angelegenheit deshalb mit meinen beiden Teilhabern besprechen müsste. Selbstverständlich aber waren auch Mirko und Volker sofort Feuer und Flamme für diese Aktion, sodass ich ein paar Tage später Redakteur Norman Gocke anrufen und ihm unsere Zusage geben konnte. Als Termin für das Fotoshooting wurde der 16. Oktober fixgemacht. Zeit genug also, den Zustand des Millionärs bis dahin noch ein wenig zu optimieren.

Kapitel 17 Feintuning für das Fotoshooting

Neben dem optischen Feintuning lag es uns sehr am Herzen, das Fahrwerk zu überholen. Auf gutem Asphalt war soweit alles in Ordnung. Sobald die Straße aber Unebenheiten aufwies, war das Fahrverhalten, besonders an der Hinterachse, doch sehr schwammig. Und was uns noch mehr störte, war die hinten viel zu hochstehende Karosserie. Unsere Vermutung, der langjährige Vorbesitzer hätte aufgrund seines häufigen Anhängereinsatzes und mangels Niveauregulierung irgendwann verstärkte Federn einbauen lassen, stimmte zwar nicht ganz. Der Gedankenansatz ging aber schon mal in die richtige Richtung. Doch dazu später mehr. Eigentlich hatten wir vor, die Fahrwerkssanierung zusammen mit den für die nächste HU sicherlich anfallenden Arbeiten in aller Ruhe in den kommenden Wintermonaten durchzuführen. Das Oldtimer-Markt-Fotoshooting zwang uns nun jedoch zum Umdisponieren. Wir konnten und wollten den Wagen unmöglich mit dem vorhandenen „Keil-Fahrwerk“ vorführen. Also fragten wir Kollege Frank, unseren Vierten im Bunde, wann wir denn mal auf seine Hebebühne zwecks Fahrwerksrevision dürften. Ein Termin war schnell gefunden: Am Mittwoch, dem 3. Oktober, machten wir drei uns auf den Weg ins Emsland.



03.10.2018:
Tag der Fahrwerksrevision

Corpus Delicti: 3-fach gebrochene Hinterradfeder



Mit neuen Federn und Dämpfern stimmt auch das Fahrzeugniveau wieder.



4 gewinnt:
Markus, Frank,
Mirko und Volker
(v. l.) nach
erfolgreicher Arbeit

Kapitel 18 Tag der deutschen Schrauber-Einheit

Ein Feiertag mitten in der Woche bot sich als Ideallösung an. Frank hatte bereits alles vorbereitet, Dämpfer und Federn besorgt, und nach einem kurzen Willkommenskaffee machten wir uns sogleich an die Arbeit. Räder runter, Federspanner ansetzen, Achslenker lösen, Dämpfer und Federn ausbauen. So weit, so gut. Doch warum stand unser Wagen denn nun hinten so extrem hoch und dazu auch noch leicht schief? Verstärkte Federn waren wie schon erwähnt nicht der Grund dafür. Aber unser Vorbesitzer hatte sich 4-Noppen-Gummibeilagen – mit 23 Millimetern die dicksten, die es gibt – als Verstärkung einbauen lassen. Original sind halb so dicke 2-Noppen-Gummis. Sicherlich war diese Aktion dem häufigen Anhängerbetrieb geschuldet. Da der Millionär seine nächsten 40 000 Kilometer bei uns allerdings ohne Anhängelast abspulen darf, mussten die 4er-Gummis also dringend raus, damit der Wagen hinten wieder auf sein originales Niveau kommt. Problem: Wir hatten jetzt keine dünneren Beilagen da und an einem Feiertag waren diese auf die Schnelle auch nicht zu bekommen. Was also tun? Es musste eine Lösung her, schließlich wollten wir am Abend ja alle wieder zu Hause sein. Wohl dem, der einen Freund sein Eigen nennen kann, der durch viele Schrauber- und Schlachtaktionen das eine oder andere Teil angesammelt hat. Frank fand in seinem Fundus doch tatsächlich noch zwei acht Millimeter starke 1-Noppen-Gummiteller, welche er uns freundlicherweise spendierte. Resultat: un- oder mit maximal zwei Personen beladen steht der Millionär nun topp da. Mit vier Personen und Gepäck geht es allerdings schon eher in Richtung ausgelutschte Kirmes-Karre.

Da müssen wir im Winter wohl nochmal ran, fürs Fotoshooting war aber erst einmal alles gut. Der Schiefstand der Karosserie ließ sich übrigens dadurch erklären, dass die linke Hinterradfeder gleich dreimal (!!!) gebrochen war. Unglaublich, dass man damit überhaupt noch relativ komfortabel fahren konnte. Und weil nicht vier Mann gleichzeitig an einer Achse arbeiten konnten, nahm sich Volker des unschönen „Blaupunkt Travel Pilot“ an und tauschte es gegen das zurückerhaltene „Mercedes-Benz Spezial“ aus. Dadurch ergibt sich nun auch wieder ein wesentlich stimmigeres Bild der gesamten Mittelkonsole. Nach einem kurzweiligen Tag in Franks Werkstatt konnten wir in Sachen Optik ein absolut erfolgreiches Ergebnis präsentieren. Aber wie machten sich die neuen Dämpfer und Federn wohl erst beim Fahren bemerkbar? Wir waren sehr gespannt ...

Ergebnis nach rund 200 Kilometern Rückfahrt: Begeisterung pur! Kein Poltern mehr bei schlechtem Asphalt, strammes Abfedern auch bei Bodenwellen, ein exakter Geradeauslauf und selbst vor einem Elchtest wäre uns nun nicht mehr bange. Ein Unterschied wie Tag und Nacht, einfach toll. Der Wagen fährt sich jetzt wieder wie eine S-Klasse und nicht wie ein Dampfer auf hoher See.

Was gab es für die anstehende Fotostory noch zu tun? Nach dem abermaligen Polieren des Lackes und Mirkos penibler Zahnbürsten-Innenraumreinigung ging ich eine Sache an, die mich bei jeder Fahrt mit dem Millionär störte: den Austausch der vielen defekten Lämpchen in der Mittelkonsole.



Sisyphusarbeit: Zerlegung der Mittelkonsole, um defekte Birnchen auszutauschen.



Bei der Gelegenheit wurden auch die Holzintarsien aufbereitet.

Kapitel 19 Es werde Licht

Beleuchtung Lichtschalter: defekt. Beleuchtung Automatikkulisse: defekt. Beleuchtung Spiegelverstellung: defekt. Beleuchtung Kalt/Warm-Schalter der mittleren Luftdusche: defekt. Beleuchtung Temperaturwählräder: defekt. Beleuchtung der vier Stellrädchen für die Belüftung: zwei defekt. Sitzheizungsschalter Beifahrer: defekt. Das konnte so nicht bleiben! Ich fing mit der Mittelkonsole an und baute dafür die kompletten Wurzelholz-Intarsien aus. So kam ich an die Beleuchtung für die Automatikkulisse heran, konnte zugleich den defekten Sitzheizungsschalter tauschen und mir den Schalter für die elektrische Spiegelverstellung vornehmen. Anschließend tauschte ich die beiden defekten Soffitten der Temperatur-Wählräder aus. Danach waren die Lüftungsrädchen dran. Hierfür suchte ich nach Hilfe in Internet-Foren, weil ich auf der einen Seite natürlich nichts beschädigen und auf der anderen Seite auch nur so viel ausbauen wollte, wie unbedingt nötig. Laut YouTube-Video kommt man an die Birnchen für die Stellräder nur ran, wenn man die mittlere Luftdusche ausbaut. Dazu muss aber vorher das darüberliegende Brillenfach samt Schloss raus. Und hier liegt der Teufel im Detail: Wenn man es nicht exakt nach Videoanleitung macht, fallen Dir sämtliche Ritzel, Nasen und Federn des Schließzylinders ins Nirvana des Armaturenrägers! Ich hatte Respekt, aber keine Angst, und machte mich ans Werk. Glück gehabt, es ging deutlich besser als erwartet. Nachdem ich also nun Brillenfach samt Schloss und die



Jetzt leuchtet alles wieder so, wie es soll.

Mitteldusche ausgebaut hatte, war danach die Enttäuschung umso größer. Die in dem Video gezeigten, von oben eingesetzten Steckbirnen waren bei unserem Auto einfach nicht zu finden! Nach Recherche im Netz brachte ich später in Erfahrung, dass es 1994 mit Einführung der Modellpflege wohl geändert wurde.

Bei unserem sehr frühen Modell sind die Birnen nicht von oben, sondern noch von unten gesteckt. Hierfür muss allerdings die Wurzelholzleiste mit den vier Stellrädchen selbst ausgebaut werden. War die ganze Mühe jetzt etwa umsonst? Nicht ganz. Wo ich schon mal alles zerlegt hatte, konnte ich so die beiden ausgehakten Bowdenzüge der Lüftungskappen wieder einhängen und auch die Kalt/Warm-Tasten durch Einbau eines neuen Birnchens wieder nett hinterleuchten. Nachdem ich Stunden später in der Mittelkonsole alles korrekt zum Leuchten gebracht und auch wieder zusammengebaut hatte, nahm ich mir danach noch die Beleuchtung der Symbolleiste des Lichtdreh Schalters vor. Ein Kinderspiel im Vergleich zu den vier Lüftungsrädchen. Diese – ich gebe zu, manchmal doch nervenaufreibende – Friemelarbeit sorgt zwar nicht für ein besseres Fahrverhalten. Aber ich mag es einfach, wenn die Lämpchen, die ab Werk verbaut sind, alle korrekt ihren Dienst tun! So machen jetzt auch die Dunkelfahrten wieder richtig Spaß.

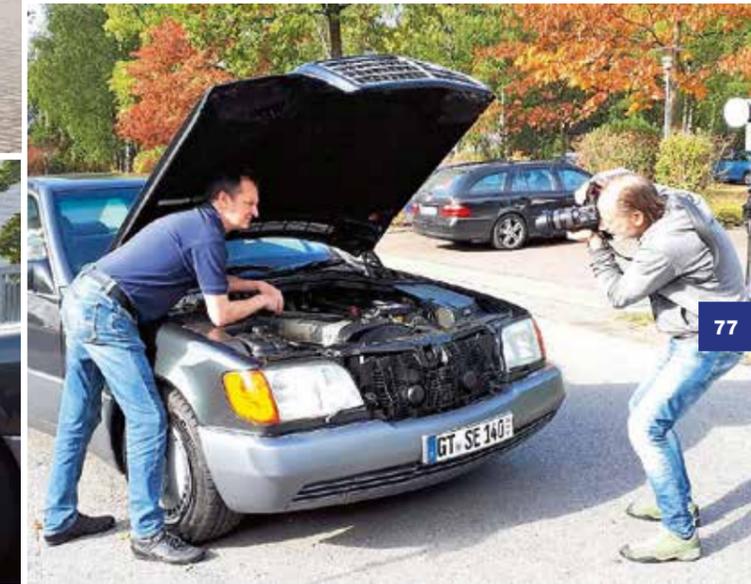


Vorstandssitzung im Oktober 1991? Nein, Fotoshooting im Oktober 2018

Auf der Suche nach dem perfekten Licht



Der Fotograf und sein Model



Kapitel 20 Europas größtes Oldtimermagazin kommt zu Besuch

In einem letzten Telefonat vor unserem Termin bat mich Redakteur Norman Gocke, ich möge mir doch schon einmal Gedanken nach einer passenden Location für das Fotoshooting machen. Pränante Gebäude, gerne auch alte Industriekultur, würden für Fotostrecken mit Old- und Youngtimern stark favorisiert. Okay, dachte ich, wenn das so ist: Warum in die Ferne schweifen, wenn das Gute liegt so nah ... Alte Industriekultur konnte ich direkt vor der Haustür anbieten. Befindet sich unsere Wohnung doch auf dem Areal einer alten Textilfabrik aus der Gründerzeit mit entsprechender Architektur. Pünktlich um 11 Uhr trudelten alle bei uns ein: Volker, Frank, Mirko, Fotograf Volker Rost und Redakteur Norman Gocke. Bei einer Tasse Kaffee fand zunächst das Vorgeplänkel statt: Namen der Anwesenden, Alter, Beruf, etc. Danach folgten detaillierte Fragen zum

Fahrzeug und ein wenig Privates, etwa wie lange wir vier uns schon kennen bzw. miteinander befreundet sind. Man war sich schnell sympathisch, und weil wir auch vom Alter her alle nicht so weit auseinanderlagen, wurde sich fortan geduzt. Nach etwa einer Stunde gingen wir dann vor die Tür. Fotograf Volker wollte sich die von mir angedachte Location ansehen. Gott sei Dank war er sehr angetan, sodass das Fotoshooting tatsächlich vor unserer Haustür stattfinden konnte. Während ich den Millionär also aus der Garage holte und in Position brachte, baute Volker Rost sein Profi-Equipment auf: mehrere Standstrahler, die bei jedem Auslöser das Objekt ins richtige Licht rückten, und natürlich diverse Alukoffer mit den unterschiedlichsten Kameras und Objektiven wurden ausgeladen. Er begann damit, das Fahrzeug in der Totalen zu fotografieren. Etwa 15 Minuten später musste ich den Wagen dann um 45 Grad versetzen, und das Spiel ging von vorne los. Solange, bis der Millionär seine volle Umdrehung gemacht hatte und von allen Seiten fotografiert worden war. Anschließend wurden Makro-Aufnahmen sämtlicher Spuren des bewegten Autolebens ge-

macht: Macken, Dellen, Kratzer, Steinschläge, etc. – alles in Großaufnahme. Als auch das im Kasten war und bereits die ersten anderthalb Stunden um waren, sollten wir vier uns für Portraitaufnahmen im und am Fahrzeug bereitmachen. Den Anfang machte Frank: Unser ‚Chefschrauber‘ sollte bei geöffneter Motorhaube am Sechszylinder posieren. „Zeig mal auf den Motorblock! ... Okay, jetzt mal auf den Krümmer! ... Und immer schön in die Kamera schauen!“ Nach etwa zehn Minuten war Frank erlöst, und meine Wenigkeit kam an die Reihe. Ich sollte hinter dem Steuer Platz nehmen. „Mach mal die Scheibe ein Stück runter, ... Danke, jetzt ganz öffnen, ... Gut so, jetzt nimm mal beide Hände ans Lenkrad, ... Klasse, jetzt mal den Arm lässig auf die Tür ablegen! Halt! Die Sonne spiegelt sich im Glas Deiner Uhr! Dreh den Arm mal etwas! ... Und das Lächeln nicht vergessen!“ Puh! Bisher habe ich Fotomodels immer belächelt, wenn sie erzählten, sie müssten ach so hart für ihr Geld arbeiten. Ab jetzt glaube ich ihnen aufs Wort. Anschließend war Mirko dran. Er sollte sich auf den Beifahrersitz setzen und mal im geöffneten Handschuhfach stöbern, mal den einen oder an-

deren Schalter betätigen. Last but not least kam Volker zum Einsatz. Er hatte die Aufgabe, als unser Archivar und Historiker den Chefsessel hinten rechts einzunehmen und im Fond den diversen Anforderungen des Fotografen Folge zu leisten. Nach den Portraitaufnahmen wurde der Innenraum en Detail abgelichtet: teils mit diversen angeschalteten Verbrauchern, teils ohne. Da wir nun schon drei volle Stunden zugange waren und auch sämtliche Nachbarn immer mal wieder um die Ecke sahen, fragte ich nach, wann wir uns denn an die Fotofahrten machen und wie lange es überhaupt noch dauern würde. Fotograf Volker Rost meinte nur: „Ist doch noch nicht mal drei Uhr. Wir sind gut in der Zeit!“

Aha, mir schwante, dass das hier wohl noch ein bisschen länger dauern würde ... Irgendwann war es dann aber endlich soweit. Die dynamischen Fahraufnahmen standen auf dem Programm. Eben noch voller Euphorie, wurde ich von Fotograf und Redakteur aber schnell wieder auf den Boden der Tatsachen geholt: „Wir brauchen dafür eine landschaftlich schön gelegene Straße, besser noch eine Allee. Mit



Portraitaufnahmen: Frank am Aggregat, Markus am Steuer



Letzte Instruktionen, dann geht die wilde Fotofahrt los ...



Erst verfolgen wir, ...



... später werden wir verfolgt.

wenig Verkehr, damit wir parallel nebeneinander herfahren können.“ Na toll! Eine schöne Allee, ohne Betrieb, mitten im Feierabendverkehr! Wo soll ich die denn jetzt herzaubern? Ich bot die anliegende Erpestraße an. Eine Birnenbaumallee mit relativ wenig Verkehr, selbst zu Stoßzeiten. Wir fuhren los, doch leider entsprach die Route nicht Volkers Idealen. „Die Straße ist landschaftlich topp, auch mit dem Verkehr hier ist das okay. Aber der Asphalt ist einfach zu schlecht. Da verwackelt mir jedes zweite Bild.“ Oh Herr, jetzt brauchten wir auch noch eine landschaftlich schön gelegene Allee mit wenig Verkehr und NEUER Asphaltdecke! Also Handys raus, Google maps im Satellitenmodus an und erstmal schauen, was wir in der Umgebung noch so haben. Wir wurden tatsächlich fündig. Etwa sieben Kilometer entfernt entdeckten wir eine kleine Seitenstraße, die alle Kriterien der Meister erfüllte. Nun folgten präzise Instruktionen: Redakteur Norman fuhr den Kamerawagen, Fotograf Volker legte sich bei geöffneter Heckklappe hinten rein und ich hatte die Aufgabe, bei Tempo 40 bis 50 km/h möglichst Stoßstange an Stoßstange zu folgen. Eine Supergaudi, die zugegebenermaßen auch ein Stück Überwindung kostete. Nachdem wir das Ganze dreimal durchführten, stand ein Fahrerwechsel an. Nun war Mirko an der Reihe. Er sollte jetzt vorausfahren und Volker würde uns von hinten filmen. Auch das klappte wunderbar. Als letztes stand noch der sogenannte „Wischer“ auf dem Programm. Der Fotograf stellt sich dabei in ein offenes freies Feld und filmt uns quasi im

Vorbeifahren. Als auch die Aufnahmen im Kasten waren, überließen wir Redakteur Norman Gocke unseren Millionär für die Rückfahrt. So konnte er sich sein eigenes Bild vom Fahrverhalten des Kilometerfressers machen, über den er ja schließlich einen Artikel zu verfassen hat. Sein Urteil danach: „Dem würde ich sofort auch nur 250 000 Kilometer Laufleistung abnehmen!“ Sieben Stunden und laut Aussage des Fotografen 1400 Bilder später gönnten wir uns zum Abschlussgespräch noch ein Feierabend-Bierchen, und Fotograf Volker Rost resümierte: „Als ich hörte, ich solle heute einen alten W 140 ablichten, dachte ich: Och nee! Aber gut, Auftrag ist halt Auftrag. Nach dem heutigen Tag sehe ich den Wagen mit ganz anderen Augen und könnte mir sogar vorstellen, mir auch mal einen zuzulegen.“ Ich ergänzte: Sind wir im tiefen Inneren nicht alle ein bisschen W-140-Fan ...? Danach löste sich die Runde auf und wir wurden von der Oldtimer-Markt-Redaktion mit den Worten verabschiedet: „Jungs, das hat heute richtig Bock gemacht mit euch!“ Das glauben wir jetzt mal aufs Wort. Immerhin war es ja mittlerweile dunkel geworden ...

Wir vier waren uns einig: Es war für uns alle ein extrem spannender und unterhaltsamer Tag. Sehr interessant, einmal live mitzuerleben, was für ein immenser Aufwand betrieben wird/werden muss, um später einen Artikel mit vielleicht drei, vier Doppelseiten herauszubringen. Etwa 15 Fotos aus 1400 auszuwählen – was für eine Herkules-Aufgabe!

Kapitel 21 In eigener Sache

Kurz vor Beginn der Adventszeit findet in der Nähe von Limburg bekanntermaßen das MBIG-Fürstentreffen statt. Vorstand, Typreferenten, Stammtischleiter und alle anderen Aktiven unseres Clubs treffen sich dort, um das Jahr Revue passieren zu lassen und einen Blick in die Zukunft zu werfen. Neben Erörterungen über Club-Interna, wie Mitgliederentwicklung, Fahrzeugbestand, Messeauftritte oder Finanzen, wird dort von der Redaktion auch traditionell der interessanteste PontonKurier-Artikel des Jahres prämiert. Überraschenderweise wurde meine Fortsetzungsgeschichte „Ich wär' so gerne Millionär“ unter die drei besten Artikel 2017/2018 gewählt. Vielen herzlichen Dank dafür. Diese Auszeichnung ist für mich Ehre und Ansporn zugleich, Euch auch weiterhin mit lesenswerten Artikeln über unser spannendes Langzeitprojekt zu unterhalten. Die vielen positiven Leserbriefe, E-Mails, Telefonate und Gespräche beweisen mir, dass es offensichtlich gut ankommt, wenn sich ein paar „positiv bekloppte“ Freunde zusammentun, um ein fast totes Automobil mit Eigenleistung am Leben zu halten und so das unvollendete Werk des verstorbenen Vorbesitzers zu Ende bringen. Der W 140 scheint allem Anschein nach doch mehr Liebhaber zu haben, als gemeinhin vermutet. Wer sich von Euch für unsere Geschichte in der Oldtimer-Markt interessiert: Wir haben von der OM-Redaktion die Information erhalten, dass sie in der Ausgabe März 2019 erscheinen wird.

Bilder: Markus Fortmeier

Zwischenfazit zu Redaktionsschluss:

Fahrzeug-Kaufpreis:	1500,00 Euro
Kosten für Restaurierung:	592,48 Euro
Kosten für Inspektion/Wartung	405,67 Euro
Kosten für Reparaturen (Fahrwerk)	313,21 Euro
Unterhaltskosten pro Saison:	508,00 Euro
Kilometerstand:	961 283 km
bisher mit Freude gefahrene Kilometer:	5789 km
Ausfälle/Pannen:	keine
Durchschnittsverbrauch:	11 – 13 l/100 km
Ölverbrauch:	ca. 0,7 l/1000 km



Trotz mittlerweile passablem Zustand alles andere als ein Schönwetter-Auto: Ende November irgendwo im Westerwald auf dem Weg zum Fürstentreffen