

„Ich wär’ so gerne Millionär“

Ein wahrhaftiger ErFAHRungsbericht

Teil 9

Text und Bilder:
Markus Fortmeier

18 – 09 – 91

Diese schlichte Zahlenkombination ist von entscheidender Bedeutung. Handelt es sich hierbei doch um nicht weniger als das Erstzulassungs-Datum unseres Dauerläufers. Exakt 30 Jahre später, am 18.09.2021, wäre also tatsächlich – ein Bestehen der H-Abnahmeprüfung vorausgesetzt – die Aufnahme in den erlauchten Kreis der kraftfahrzeugtechnisch-historischen Kulturgüter möglich. Für ein Vehikel, welches noch vor knapp vier Jahren sein Dasein in bemitleidenswertem Zustand in der letzten Ecke eines Gebrauchtwagenhändlers fristete und kurz davor war, irgendwo in Osteuropa ausgeschlachtet zu werden, eine beachtliche Wendung. Und deshalb wollte ich dieses H-Kennzeichen auch unbedingt. Zum einen dürfte es sicherlich nur wenige Fahrzeuge geben, welche mit knapp einer Million Kilometer bei der Prüfstelle vorfahren und um Abnahme nach § 23 bitten. Zum anderen wollte ich natürlich gerne bestätigt wissen, ob die komplett in Eigenleistung getätigten Reparaturen und Restaurierungen den Anforderungen gerecht würden, um ab sofort auch ganz offiziell als Oldtimer eingestuft zu werden.

Diesem hochgesteckten Ziel ordnete ich fortan alles andere unter: Schrauben statt fahren hieß die Devise für die nächsten Wochen und Monate! Ende März vergangenen Jahres fing ich deshalb an, mir einen Plan dafür zu machen. Mit einsetzendem Tauwetter und Abschmelzen der für unsere Region gewaltigen Schneemassen konnte ich damit beginnen, unser Fahrzeug zum wiederholten Male zu zerlegen. Front- und Heckschürze, die seitlichen Sacco-Bretter samt Schweller-Verkleidungen sowie weitere Anbauteile wie Kühlermaske, Scheinwerfer und Rückleuchten demontierte ich zuerst. Ebenso mussten im Heckabteil die Kofferraumverkleidungen und die elektrische Hirschmann-Antenne weichen, denn leider kamen rund um das Antennenloch, ebenso wie an den Türen im Bereich der Beplankungslöcher, schon wieder Rostbläschen zum Vorschein. Die erste „Restaurierung“ hatten wir sei-

nerzeit nach dem einfachen „quick and dirty“-Prinzip durchgeführt – offensichtlich nichts von langer Dauer, wie sich nun zeigte. Zu unserer Verteidigung muss der Fairness halber aber erwähnt werden, dass wir den 140er damals zwar ansehnlich, aber in erster Linie auch möglichst schnell zurück auf die Straße bringen wollten, um die acht Monate Rest-TÜV ausnutzen und so direkt mit dem „Kilometerfressen“ beginnen zu können. Niemand von uns konnte damals nur ansatzweise erahnen, welche Resonanz diese Geschichte bekommen würde. Und es hätte ja auch durchaus sein können, dass uns der M-104-Sechszylinder schon kurz nach dem Kauf um die Ohren geflogen und das Projekt bereits gestorben wäre, bevor es wirklich begonnen hat. Glücklicherweise war dem aber nicht so und deshalb wollte ich dieses Mal alles ordentlicher und vor allem nachhaltiger machen.



The same procedure: Letztes Frühjahr zerlegte ich den Millionär erneut, ...



... um den Rost für die H-Abnahme zu beseitigen.

Das bedeutete:

- Rost großflächig bis aufs nackte Blech ausschleifen statt nur partiell anschleifen
- 2 x Fertan Rostumwandler einsetzen statt 1 x die Baumarkt-Qualität
- Zink-Phosphat-Grundierung satt auftragen statt Grundierung aus der Spraydose
- Füll- und Feinspachtel vom Lackierer benutzen statt Universal-Baumarkt-Spachtel
- Immer wieder Schleifen, Füllern – Schleifen, Füllern – Schleifen, Füllern ...
- Ganz wichtig: mit 2K-Autolack lackieren statt mit 1K-Lack
- Auspolieren der Übergänge mit 3-stufiger Profi-Politur und Exzenter-Poliermaschine



*Arbeitsschritte am Beispiel vom Antennenloch:
Ausschleifen, Rostumwandler, Grundieren, Spachteln
(grob und fein), Schleifen + Füllern, Lackieren*

Mit dem daraus resultierenden Ergebnis waren diesmal sowohl ich selbst als auch Kamerad Mirko – ebenfalls ein Strategie aus der Fraktion „Team Pingelig“ – sichtlich zufrieden.

Da die ganze Aktion selbstverständlich wieder komplett in Eigenregie ausgeführt wurde, zog sie sich deshalb bis in den Sommer hinein. Es war daher bereits im Juli klar, dass sich das Vorjahresergebnis von 8000 gesammelten Kilometern in diesem Jahr nicht wird wiederholen lassen. Aber dafür sah unser Proband nun so blendend aus, dass ich keine Sorge vor der bevorstehenden H-Abnahme hatte. Und was den technischen Zustand für die fällige Hauptuntersuchung anging, war ich eh ziemlich entspannt. Schließlich hatte ich zusammen mit meinem kongenialen Partner Frank in dessen Hobbywerkstatt den durch die lange Standzeit aufgelaufenen

Wartungsstau sukzessive abgebaut und zugleich für eventuell zukünftig auftretende Defekte präventiv vorgesorgt: Unterboden komplett entrostet und neu versiegelt, gesamte Hinterachse restauriert und neu gelagert, umlaufend neue Federn und Stoßdämpfer, neue Bremsscheiben und Beläge vorne und hinten, neuer Klimakühler, neue Zündkabel und -kerzen, jährlicher Öl- und Filterwechsel etc.

HU und H-Prüfung konnten also kommen! Als ich bei meinem GTÜ-Prüfingenieur einen Termin hierfür vereinbarte, erzählte ich ihm von einer E-Mail des GTÜ Classic-Geschäftsführers aus Stuttgart, welche ich seinerzeit nach Erscheinen unseres Artikels in der Oldtimer Markt erhielt. Man beglückwünschte uns darin zu dem gemeinsamen Projekt und bot an, uns eine evtl. anfallende HU oder ähnliches spendieren zu wollen. Mein



Nach dem Auspolieren der Lackierübergänge (Foto oben) stand der W 140 ab Sommer wieder glänzend da.

Prüfer versprach mir, diesbezüglich nachzuforschen und meldete sich ein paar Tage später mit einer guten und einer schlechten Nachricht: „Die schlechte zuerst: Der Kollege, der dir damals die E-Mail geschrieben hat, ist leider nicht mehr im Unternehmen tätig. Die gute: Der neue Geschäftsführer ist noch viel heißer auf die Geschichte und unterstützt das Vorhaben vollends. Man will sich etwas Schönes dazu einfallen lassen.“ Das klang doch schon mal sehr vielversprechend. Ich war gespannt ...

Alte Schule

Ende September war es dann so weit. An einem Donnerstag um 15.00 Uhr sollte ich den Millionär zur HU und H-Abnahme präsentieren. Als ich bei der Prüfstelle in Halle/Westfalen vorfuhr, stand zur Einstimmung ein halbes Dutzend Mercedes-Klassiker auf dem Hof Spalier. Ein tolles Bild und eine echte Überraschung! Dipl.-Ing. Ulrich Schellack – der GTÜ-Prüfer meines Vertrauens – und ein Herr aus Hamburg begrüßten mich, um anschließend im Besprechungsraum erst einmal mit Kaffee, Kuchen und ein bisschen Smalltalk zu be-

ginnen. Wenn doch nur alle Prüfungstermine so entspannt abgehalten würden, schoss es mir durch den Kopf. Während ich langsam warm wurde und damit begann zu erzählen, wie es zu der Geschichte mit dem Millionär kam, wurde ich von dem sympathischen Herrn aus Hamburg unsanft unterbrochen: „Halt! Nicht schon jetzt das ganze Pulver verschießen. Das müssen Sie mir gleich in aller Detailliertheit erzählen. Aber bitte erst, wenn ich mein Equipment aufgebaut habe. Dazu würde ich vorschlagen, wir duzen uns alle. Ich bin der Karsten.“ Offenbar sah man meinem Gesichtsausdruck nun die vielen Fragezeichen auf der Stirn an. Denn es folgte umgehend die Frage: „Du weißt schon, was wir hier heute machen, oder?!“ Mein sehr deutliches „Nein“ ergänzte auch Prüflingenieur Ulli. Waren wir bis dato doch beide davon ausgegangen, Karsten wäre Journalist eines GTÜ-nahen Kfz-Fachblattes. Doch weit gefehlt! Karsten Arndt ist Filmemacher und Fotograf und betreibt seit etwa zweieinhalb Jahren den hochklassig gemachten Internet-Podcast ALTE SCHULE – die goldene Ära des Automobils. In dieser wöchentlich erscheinenden Interviewreihe spricht er als Moderator und Autofan mit



Toller Prüfungs-Empfang



Hauptuntersuchung: Alles wurde in Bild und Ton festgehalten.

Menschen, die die Welt des Automobils besonders geprägt haben: Rennfahrer, Entwickler, Designer, Konzernchefs oder auch Tuner und Sammler. Neben so hochrangigen Persönlichkeiten wie Hans Herrmann, Walter Röhrl, Gerhard Berger, Prof. Wolfgang Reitzle, Dr. Wolfgang Porsche, Prof. Mario Theissen oder Eckhard Seeber – 40 Jahre lang der persönliche Fahrer von Helmut Kohl – war nun also ich an der Reihe. Und das auch noch völlig unvorbereitet! Meine Gemütslage war daher eine Mischung aus Anspannung, Ehrfurcht und Stolz. Karsten aber beruhigte mich: „Wir alle hier werden wohl nie die Möglichkeit haben, im Weißen Haus zu übernachten, zusammen mit dem russischen Präsidenten in der Sauna zu sitzen oder von unserem Bundeskanzler auf dem Beifahrersitz durchs Land navigiert zu werden, so wie Ecki Seeber. Aber die Geschichte deines Autos ist doch nicht minder interessant. Und glaube mir: Die spontanen Interviews sind oftmals die besseren.“

Nun gut. Nachdem uns Mikros ans Revers und Transponder in die Innentaschen gesteckt wurden, ging es los. In dem knapp eine Stunde lang geführten Interview

erzählte ich unsere komplette Geschichte: von Entdeckung, Probefahrt und Kauf des Millionärs über die Restaurierung, den Besuch in der alten Heimat Bremen, natürlich auch von der langwierigen Sache mit den fehlenden Scheckheften, bis hin zur Entstehung dieser Reihe hier. Dass sich Karsten Arndt als ehemaliger Radiomoderator auch auf dieses Interview sehr gut vorbereitet hatte, merkte man nicht nur an den exzellent gestellten Fragen. Sondern auch daran, dass er die Artikel aus Oldtimer Markt und PontonKurier in Kopie vorliegen hatte und somit genau wusste, wovon er sprach. Um das Ganze abwechslungsreich zu gestalten, wurde immer wieder Prüfsingenieur Ulli Schellack mit eingebunden und nach technischen Details (Besonderheiten und Schwächen der Baureihe 140) sowie persönlichen Dingen (prüfst du lieber Oldtimer oder junge Gebrauchte?) gefragt.

Anschließend begaben wir uns zum Fahrzeug und Ulli begann die HU mit der Überprüfung von vorderer, hinterer und Feststell-Bremse. Sämtliche Werte waren hervorragend. Daraufhin wurden Licht- und Signal-



anlage, Hupe und Scheibenwischer geprüft. Auch hier keine Beanstandungen. Nach der Abgasuntersuchung (Ulli: „Mensch, was läuft der schön ruhig!“) ging es für unseren Prüfling mittels Hebebühne eine Etage höher. Sämtliche Unterboden-Überprüfungen von Brems- und Benzinleitungen, Radlagerspiel, Traggelenken, Stoßdämpfern, Abgasanlage, eventuellen Durchrostungen oder Ölundichtigkeiten wurden vom Moderator en Detail gefilmt und vom Prüfer mit den lobenden Worten zitiert: „Hier gibt es absolut nichts zu beanstanden. Man merkt, dass die Jungs regelmäßig fleißig investiert haben.“ Die Hauptuntersuchung galt somit als bestanden. Und zwar ohne festgestellte Mängel! Nun kam aber noch die entscheidende H-Abnahme nach § 23. Hierzu musste Kfz-Sachverständiger Schellack Fragen zur H-Prüfung im Allgemeinen (worauf achtest du dabei zuerst?) und bei unserem Prüfling im Besonderen (drückt man bei einem Kfz mit dieser imposanten Laufleistung schon mal ein Auge zu?) beantworten, während ich stattdessen immer wieder Details zum Fahrzeug preiszugeben hatte.

Nachdem der Millionär zunächst genauestens von außen inspiziert wurde, um ihn insbesondere auf Spaltmaße, evtl. verdeckte Unfallschäden und das gesamte Lack- und Erscheinungsbild zu überprüfen, begaben wir uns danach in den Innenraum. Hier wurde besonders lobend erwähnt, wie unverbastelt original und unglaublich gepflegt der Gesamteindruck ist: keine ausgeblichene Hutablage, kein gerissenes Armaturenbrett, weder sich vom Wurzelholz ablösender Klarlack noch schäbige Teppiche oder gar aufgerissene Sitzwangen. Ulli brachte es sehr passend auf den Punkt: „Das war seinerzeit noch echte Daimler-Langzeit-Qualität aus der Ära Das Beste oder nichts!“ Und Karsten ergänzte:

16. November 2021 |

Tradition & Innovation | Elmar Brümmer

Mercedes auf dem Weg zum Kilometer-Millionär

Die Story zum Podcast: GTÜ-Partner Ulrich Schellack prüft einen Mercedes mit 976.124 Kilometern auf dem Tacho.



Ein Fast-Millionär in der Prüfstelle im westfälischen Halle

Die Geschichte ist zu hören unter: alte-schule-podcast.de oder zu lesen unter: gtue.blog/tradition

„Einfach ganz toll gealtert!“ Zum Abschluss wollten sich sowohl Prüfenieur als auch Moderator gerne noch einen Eindruck vom Fahrverhalten des 140ers verschaffen und baten mich zu einer Probefahrt. Bevor es losging, wurden hierfür vorher selbstverständlich Kameras installiert, um die wilde Fahrt wahrhaftig festhalten zu können. Auch hier zog man ein durchweg zufriedenes Fazit: Motordurchzug, Innen- und Abrollgeräusche, Federung, Automatik-Schaltvorgänge, Klimatisierung, alle elektrischen Helferlein, ja sogar die Aufrollgeschwindigkeit der Sicherheitsgurte wurden überprüft und wohlwollend abgenickt.

Zurück auf dem Hof der GTÜ-Prüfstelle wurde mir dann zur bestandenen Prüfung unseres Dauerläufers gratuliert. Natürlich nicht, ohne dabei noch ein paar medienwirksame Bilder bei Übergabe des H-Gutachtens und Wechsel von Saison- auf H-Kennzeichen zu schießen. Ein äußerst spannender Nachmittag ging nach gut drei Stunden zu Ende – mit dem erhofften Ergebnis, dass unser angehender Kilometer-Millionär die Anforderungen für die Einstufung als Oldtimer nach § 23 StVZO erfüllt und seitdem voller Stolz sein H-Kennzeichen tragen darf ...

Ganz herzlich bedanken möchte ich mich an dieser Stelle bei Karsten Arndt für den spannenden Nachmittag und natürlich bei der GTÜ-Geschäftsleitung in Stuttgart, welche nicht nur diesen Podcast möglich gemacht, sondern uns auch die Kosten für die H-Abnahme erlassen hat. Vielen herzlichen Dank! Wenn ihr euch diesen oder auch einen der anderen hochklassigen und äußerst unterhaltsamen Podcasts anhören möchtet: www.alte-schule-podcast.de



Auf zur ersten Langstreckenfahrt

Andiamo in bella Italia

Diejenigen unter euch, die diese Reihe hier regelmäßig verfolgen, haben im letzten Teil vom größten Wunsch unseres Kilometerfressers erfahren: einmal noch auf große Fernreise gehen zu dürfen. Das Wunschziel Alicante konnte ich ihm allerdings nicht erfüllen; ist dies im Herbst oder Winter nun nicht gerade unser Traumziel. Wohin könnte es stattdessen gemeinsam gehen, machte ich mir Gedanken. Neben alten Benzen habe ich seit frühester Kindheit einen weiteren Bazillus intus – das alpine Skifahren. Nachdem im vergangenen Jahr sowohl der Weihnachtsurlaub in den Dolomiten als auch die Skiwoche in den Alpen der Pandemie zum Opfer fielen, waren meine Frau Stephanie und ich voller Hoffnung, dass wir im Winter 2021/22 endlich wieder auf die Bretter steigen dürfen. Also buchten wir letzten Sommer erwartungsvoll unseren Weihnachtsurlaub im Südtiroler Grödnertal. Wäre das nicht auch ein schönes Ziel, um es im Kilometer-Millionär anzusteuern? Stephanie war zunächst ein wenig skeptisch, musste dann allerdings zugeben, dass man in einer 30 Jahre alten S-Klasse



Antizyklisch unterwegs: im Sommer auf ausgelieferten Stahlfelgen, im Winter auf geschmiedeten 8-Loch-Alus



S-Klasse mit Zugspitzblick



Kleine Preise – große Sorge:
Ist unsere Reise bereits nach 650 Kilometern zu Ende?



auch heute noch bequemer und entspannter reisen kann als in einem handgerissenen Kompakt-SUV. Eine gewisse Abenteuerlust und die beruhigende Sicherheit, für den Notfall die seit Jahrzehnten nicht in Anspruch genommene ADAC Plus-Mitgliedschaft nutzen zu können, überzeugten sie letztendlich doch. Und so reiften unsere Pläne, diese zunächst noch etwas spleenige Idee tatsächlich in die Tat umzusetzen!

Meine ambitionierte Suche nach einem passenden Skihalter für das W-140-Dach (man will ja schließlich stilecht reisen), beendete meine Gattin irgendwann mit dem Vorschlag, doch erst einmal auszuprobieren, ob die Bretter nicht auch so ins Auto passen würden: Das Fahrzeug sei ja schließlich geräumig genug und die heutigen Carving-Ski zudem rund 30 cm kürzer als die Latten während der Produktionszeit des W 140. Gesagt – getan! Und siehe da: Die Frau hatte wie so oft recht. Ihre Damenski passten ganz locker in den Kofferraum, meine Herrenski leicht diagonal in den Fond – verkehrssicher verzurrt mit dem Gurt der Rückbank. Ein Dachträger war somit hinfällig. Originale (unbenutzte) Schneeketten hatte ich noch vom ehemaligen C 140 meines Vaters im Keller gefunden, blieben nun noch



Fahrt zum Genießen: blauer Himmel – weiße Gipfel – leere Autobahn

Winterreifen mit ausreichend Profil für hochalpine Passstraßen. Die eigenen Conti WinterContact hatten zwar noch etwa 3–4 mm Profil. Genug, um ostwestfälisches Schmuddelwetter zu überstehen, aber in die schneereichen Dolomiten wagten wir uns damit nicht mehr. Wie gut, wenn man echte Freunde hat, die einem in der Not aushelfen können. Kollege Frank fährt auf seinem S 600 wunderbare Marken-Winterreifen, welche er mir für unseren Roadtrip gen Süden großzügig auslieh. Vielen Dank, mein Freund! Zusätzlich zum Rädertausch nahmen wir zur eigenen Beruhigung auch gleich noch eine kleine Wartung am Millionär vor. HU: neu, H-Abnahme: neu, Inspektion: ganz frisch. Mehr kann man nicht machen! Zur Sicherheit packte ich noch drei Liter Motoröl und meinen großen Werkzeugkoffer ein. Denn immer, wenn ich den an Bord hatte, bin ich pannenfrei ans Ziel und auch wieder zurück nach Hause gekommen. Ein gutes Omen also ... Um unserem alles andere als gewöhnlichen Urlaubsfahrzeug auch einen besonderen Auftritt zu verpassen, brachte ich an den Türen noch fix eigenhändig gestaltete und von meinem Freund Daniel auf Klebefolie ausgedruckte „Rallye-Aufkleber“ an, die den Millionär nun wie das Teilnehmerfahrzeug einer offiziellen Winterrallye aussehen ließen. Eine gute Idee, wie sich später herausstellen sollte. Brachten sie uns während der Reise und auch später im Zielgebiet doch immer wieder freundliche Kontakte und nette Gespräche ein. Am Sonntag vor Weihnachten starteten Stephanie und ich im vollbepackten und vollgetankten 300 SE zu unserer „Westfalen-Dolomiten Winter-Challenge“.



„Sie haben Ihr Ziel erreicht“: St. Ulrich in Gröden



Wieder daheim: dreckig, aber glücklich und zufrieden



Corpus delicti: Diese Zündkerze verursachte den unrunder Leerlauf.

Die Absicht meiner Frau und mir war es, eine der ersten Tankstellen auf österreichischem Terrain anzu- steuern, um hier den 140er-Tank randvoll zu machen. Denn schließlich ist der Treibstoff in der Alpenrepu- blik im Vergleich zu bundesdeutschen Autobahnen um fast 60 Ct/Liter und zur italienischen Autostrada um 40 Ct/Liter günstiger. Bei 100 Liter Tankvolumen und einer Gesamtfahrstrecke von knapp 2000 Kilometern ein nicht unwesentlicher Faktor für die Kalkulation der Reisekasse. Den Hinweg plante ich über die A 7. Auf der Fernpassstraße kurz vor Lermoos steuerten wir ziel- sicher eine Zapfstation an, um uns und dem Fahrzeug eine Pause zu gönnen und Mensch und Maschine mit Flüssigkeiten zu versorgen. Die Freude über das bisher sehr gute Durchkommen währte jedoch nicht lange. Denn direkt nach Wiederaufnahme der Fahrt bemerk- ten wir auf einmal einen unruhigen Motorlauf im nied- rigen Drehzahlbereich. Da Stephanie und ich seit vielen Jahren M-104-erprobt sind und diese „ruckeligen Sym- ptome“ auch bei unserem 300 TE-24 (nach zu langer Standzeit) durchaus kennen, vermuteten wir uniso- no auch hier sofort die Verteilerkappe als Ursache für den unrunderen Zündvorgang. Das bedeutete für mich als Fahrer, die Drehzahl möglichst nicht unter 1000 U/ min abfallen zu lassen. Im Stand geht der Motor sonst i. d. R. aus und springt erst nach einer Abkühlzeit von etwa 20 bis 30 Minuten wieder an. „Gut, dass es auf Autobahnen keine Ampeln gibt“, versuchte ich Ste- phanie zu beruhigen. Doch sie erwiderte umgehend: „Rote Ampeln nicht, aber Mautstellen!“ Also bereitete ich mich die nächsten 35 Kilometer innerlich darauf vor, wie ich wohl am besten durch die erste Zahlstation auf der Europabrücke komme, ohne den Motor ausge- hen zu lassen und somit den kompletten Betrieb auf

der Brenner-Autobahn lahmzulegen. Nebenbei wollte ich mir die Angespanntheit nicht anmerken lassen, um meine Frau nicht noch mehr zu beunruhigen. Das klappte allerdings nicht wirklich – nach fast 20 Jahren Partnerschaft kennt man sich halt doch zu gut! Wir be- schlossen daher lieber, die Angelegenheit mal wieder als Team anzugehen: Sie scannte schon von weitem die acht Fahrspuren nach der am besten geeigneten für uns und hielt dazu auch gleich den Geldbetrag passend in der Hand. Ich versuchte derweil, das Zu- sammenspiel von Bremse, Gaspedal und Automatik- Wählstufe so zu perfektionieren, dass uns der Motor nicht absoff. Diese Teamarbeit gelang uns beiden so gut, dass wir beschlossen, die letzten beiden Mautsta- tionen auf dieselbe Weise anzugehen und so bis in die Tiefgarage unserer Unterkunft in St. Ulrich zu rollen. Das klappte Gott sei Dank auch wie geplant, so dass wir uns alle erst einmal in Ruhe akklimatisieren und ausruhen konnten.

In den kommenden Tagen bestimmten Sonne, Schnee und Skifahren den Tagesablauf, weshalb ich mich zu- nächst gar nicht um das Zündproblem kümmerte. Erst als wir uns dazu entschieden, am vorletzten Tag die legendäre Sella Ronda zu fahren, begab ich mich den Abend vorher zum Fahrzeug, um das Problem auszu- loten. Ich begann damit, die Verteilerkappe zu lösen, um deren Kontakte zu überprüfen. Wie eingangs er- wähnt, war dies ja unsere erste Fehlervermutung. Aber erstaunlicherweise gab es hier keinerlei Beanstandun- gen: Weder war die Kappe innen feucht, noch wiesen die Kontakte Korrosion auf. Also alles wieder zusammen- bauen und die Fehlersuche auf die sechs Zündkerzen ausdehnen. Und siehe da: Die Kerze von Zylinder Nr. 5



Was bleibt nun als Fazit dieser Fernreise mit dem Millionär festzuhalten?

- 1.) Dieses Fahrzeug ist auch nach fast einer Million Kilometer immer noch ein fantastischer Reisewagen. Wenn man bedenkt, dass auch die Sitze diese Laufstrecke hinter sich haben, so muss erwähnt werden: Wir hatten beide weder Rücken-, Gesäß- noch sonst irgendwelche Schmerzen. Im Prinzip hätte ich volltanken und direkt wieder zurückfahren können ...
- 2.) Mit Tempomat-Geschwindigkeit 140 km/h reist man nach wie vor äußerst entspannt und zügig. Für die rund 900 Kilometer Fahrstrecke haben wir inkl. Pausen keine 9 ½ Stunden gebraucht.
- 3.) Der Benzinverbrauch lag auf Langstrecke bei nur 10,78 Liter/100 km. Für ein 30 Jahre altes Fahrzeug, voll beladen und im Winterbetrieb, ein äußerst respektabler Wert.
- 4.) Auch der Ölverbrauch war deutlich niedriger als erwartet. Nach knapp 2000 km musste ich lediglich einen 3/4 Liter Motoröl nachfüllen.
- 5.) Einziger Defekt auf dieser Langstrecke war eine verglühte Zündkerze.

87

hatte deutliche Auffälligkeiten zu bieten. Die Nase der Elektrode war quasi nicht mehr vorhanden, da regelrecht weggebrannt! Zum Glück hatte ich Ersatz an Bord, womit der seidenweiche Lauf des Reihensechszylinders nach wenigen Minuten wieder hergestellt war.

Die Testfahrt über diverse Passstraßen im Grödnertal verlief völlig unauffällig, ebenso wie die gesamte Rückfahrt. Diese wählten wir nun von Innsbruck aus über den Achensee, Sylvenstein-Stausee, Lenggries und Bad Tölz, um bei Holzkirchen wieder auf die A 8 Richtung München zu gelangen und so den Rest der Heimreise in den westfälischen Heimathafen anzusteuern.

Unser Dauerläufer hat damit eindrucksvoll unter Beweis gestellt, was Mirko bereits vor vier Jahren direkt nach unserer ersten Probefahrt zu mir sagte: „Der läuft so souverän. Mit dem würde ich sofort zum Nordkap fahren.“ Mirko, damit hattest Du nicht nur recht, sondern zugleich ein weiteres schönes Fernziel vorgegeben ...

Zwischenfazit bei Redaktionsschluss:

Fahrzeug-Kaufpreis:	1500,00 Euro
Kosten für Restaurierung bislang:	1919,69 Euro
Kosten für Inspektion/Wartung/Reparatur	2123,74 Euro
Unterhaltskosten pro Jahr:	423,00 Euro
Kilometerstand:	980 627 km
Bisher mit Freude gefahrene Kilometer:	25 133 km
Ausfälle/Pannen:	keine
Defekte: el. FH v. l. fuhr nicht mehr ganz hoch (mech. Gestänge getauscht) Zündkerze an Zylinder Nr. 5	
Durchschnittsverbrauch:	11 – 13 l/100 km
Ölverbrauch:	ca. 1 l/1000 km