



# Ich wär' so gerne Millionär

## Ein wahrhaftiger ErFAHRungsbericht

### Teil 2

Markus Fortmeier

#### Kapitel 8: Abschluss der Restaurierung

Anfang Mai war es soweit: Nachdem wir die Roststellen beseitigt und die Karosserie partiell beilackiert hatten, wurden nach und nach sämtliche penibel aufbereiteten Anbauteile wieder montiert. Zwei Wochen später bekam ich vom Lackierer auch endlich die beiden Stoßfänger runderneuert zurück.

Nach den zuvor in Eigenregie geleisteten Vorarbeiten war die Profi-Lackierung im Übrigen das Einzige, was wir nicht selbst gemacht haben. Aufgrund der enormen Spuren diverser Einparkversuche des Vorbesitzers waren die 150 Euro hierfür aber sehr gut investiertes Geld. Nach deren Montage erfolgten noch einmal eine komplette Grundreinigung des Fahrzeugs, inklusive Lederpflege der kompletten Bestuhlung, sowie die Säuberung von Teppich und Dachhimmel. Dies war nach den vielen

Schleif- und Lackierarbeiten auch dringend nötig. Zum Schluss nahm ich mir noch die Komplettierung des Kofferraum-Innenlebens einschließlich des Einbaus der reparierten Hirschmann-E-Antenne vor und setzte zudem noch einen neuen Satz Leuchtmittel in das Kombiinstrument ein. Nun wird wieder alles so schön gleichmäßig hinterleuchtet wie am ersten Tag. Als kleines i-Tüpfelchen spendierte ich uns noch einen Satz schwarzer Ripsmatten für ein behaglicheres „Willkommen zu Hause“-Gefühl.



Dem gepflegten Innenraum sieht man die 958 000 km definitiv nicht an.

**Kapitel 9:****Die Zulassung**

Wir drei waren uns einig, dass der 140er auf mich zugelassen werden sollte.

Dafür gab es drei Gründe:

- 1.) Ich hatte noch eine Garage frei, von daher würde der Wagen eh bei mir zu Hause stehen.
- 2.) Sicherlich würde ich bei meiner Versicherung einen ordentlichen Kurs bekommen. Schließlich sind dort von der Vespa bis zu den Firmen-Sprintern insgesamt acht Fahrzeuge versichert. Da sollte doch was möglich sein ... Und
- 3.) ist die Chance auf ein passendes Wunschkennzeichen in der Stadt Bielefeld deutlich höher als im flächenmäßig wesentlich größeren Kreis Gütersloh.

**Also suchte ich online nach einer schönen Kombination für unseren Neuzuwachs und wurde auch recht schnell fündig:**

**BI-MB 140 sollte es werden.**

Nachdem ich die Nummer schnell reserviert und mir direkt einen Termin auf der Homepage der Zulassungsstelle gesichert hatte, meldete sich Mirko mit dem Vorschlag, er würde am Abend seinen Versicherungsmakler treffen und könne bei ihm ja nur zur Info auch mal nach dessen Konditionen fragen. So hätten wir zumindest einen Vergleich ... Tja, und dann machte uns der gute Mann doch tatsächlich ein so sensationelles Angebot – wohlge-merkt bei einer renommierten deutschen Versicherung –, dass all unsere Planungen über den Haufen geworfen wurden und wir uns einer Grundsatzfrage stellen mussten:

**Wollten wir rund 200 Euro pro Saison sparen, müssten wir den Wagen auf Mirko und somit auf den Kreis Gütersloh zulassen.**

Damit wäre allerdings unsere schöne Wunschnummer hinfällig gewesen. In Gütersloh war aber leider nicht ein annähernd zufriedenstellendes Kennzeichen frei. Deshalb waren wir kurz davor, den Mehrpreis für ‚meine‘ Versicherung in Kauf zu nehmen und alles so zu machen, wie es eh geplant war. Bis Mirko eines Morgens vor der Arbeit noch einmal im Online-Portal des Kreishauses Gütersloh nachsah und eine frei gewordene Kombination entdeckte, mit der wir alle gut leben konnten: GT-SE 140. Selbige wurde es dann auch.

**Kapitel 10:****Die ersten Fahrten**

Frisch zugelassen führte mich die erste Fahrt mit unserem Dicken zu Mac Oil nach Bielefeld. Ein kompletter Ölwechsel mit Shell Helix 10W-40 und einem neuen Mann-Filter kostet dort 29,90 Euro. Dafür kann man es nicht selber machen! Ich konnte es kaum abwarten, nach dem Einfahren auf die Grube und der Übergabe von Schlüssel und Fahrzeugpapieren dem Mitarbeiter den Kilometerstand unseres Gefährtes mitzuteilen. Als es soweit war, fragte er auch gleich zweimal nach, um dann beglückwünschend den Dicken zu heben und ein anerkennendes ‚Respekt‘ auszurufen. Während er damit beschäftigt war, den alten Ölfilter auszubauen, ging sein Kollege in die Grube und ließ das Altöl ab. Er rief von unten hoch: „Gerd, weise den Fahrer mal darauf hin, dass Motor und Getriebe etwas ölflecht sind“. Und was antwortete der Gerd ganz trocken darauf? „Das darf es nach einer Million auch ruhig!“ Nicht schlecht gekontert, Kollege! Nach frischem Öl gönnten wir dem 140er auch noch sechs neue Bosch-Zündkerzen und einen neuen Satz BERU-Zündkabel. Und da für Celle sehr heißes Wetter vorhergesagt wurde, machte ich auch gleich noch einen Klimaanlage-Check. Mit frischem Öl, neuem Zündgeschirr und 1200 Gramm R134a konnte das Jahrestreffen und damit die erste größere Tour für unseren Millionär nun kommen ...



*Aufbereiteter Maschinenraum mit außergewöhnlichem Servicezettel*



Reichlich Hochkaräter in Celle



Museum in Münster:  
Panzer trifft auf Panzer

## Kapitel 11: MBIG-Jahrestreffen in Celle

Thomas Siekmann vom Orga-Team bat mich, einige seiner Aachener Stammstischkollegen am Donnerstagmorgen in Bielefeld einzusammeln und gemeinsam mit unseren Leuten im Konvoi nach Celle zu fahren. Diesem Wunsch kam ich selbstverständlich gerne nach und arbeitete dafür eine landschaftlich reizvolle Strecke abseits der stark frequentierten Autobahnen 2 und 7 aus. Wir fuhren bei bestem Wetter gemütlich über Herford, Porta Westfalica, Minden und Nienburg immer an der Weser entlang. Der Sechszylinder schnurrte und die Klimaanlage kühlte einwandfrei. Bei einer Rast in Steimb-

ke stießen dann auch noch Kollege Frank mit meinem 6.9er sowie weitere Clubkameraden dazu. Als wir nach der Ankunft am Schützenplatz unsere Empfangstaschen entgegennehmen, viele Bekannte begrüßt und die obligatorische Bratwurst verspeist hatten, fiel uns auf, dass trotz reichlich vorhandener Hochkaräter in Form von Pontons, Heckflossen, 111ern und 600 immer wieder eine große Traube von Menschen mit ungläubig schüttelnden Köpfen um unseren ‚Millionär‘ stand. Sie rieben sich verwundert die Augen, nachdem sie die Fahrzeugbeschreibung durch- und den Kilometerzähler abgelesen hatten. Als Freitagsausflug buchten wir drei das Panzermuseum in Münster. Für die Fahrt dorthin wurde selbstverständlich der 140er ausgewählt. Denn so schloss sich ja irgendwie

der Kreis: mit dem Panzer zu den Panzern. Nach der Abendveranstaltung im niedersächsischen Landesgestüt trafen wir an der Hotelbar noch einige Clubkameraden. Darunter auch einen britischen Freund, der uns erzählte, Celle wäre bereits sein 34. MBIG-Jahrestreffen in Folge – wow! Er fragte uns ganz offen, ob wir die „three crazy guys“ wären, die sich einen „one-forty“ mit fast einer Million Kilometern gekauft hätten. Wir bejahten dies, erzählten unsere Geschichte und luden ihn am nächsten Morgen – der gute Mann war diesmal statt mit dem eigenen Kfz mit dem Flieger aus Manchester angereist – zu einer Etappe der Ponton-Rallye in unserem Wagen ein. Nach einigen Kilometern im Fond des Millionärs stieg er später bei einem britischen Kollegen zu und meinte:



Ponton-Rallye mit Sonderprüfungen



So sehen Sieger aus!

„I can not believe,  
this car has run  
a million kilometers!“

Die weitere Rallye verlief für uns durchweg positiv: Die Fragen konnten wir allesamt schlüssig beantworten und auch die Sonderprüfungen gingen uns recht gut von der Hand.

Was wir aber dann beim Ponton-Ball in der CD-Kaserne erlebten, hatte keiner von uns erwartet: das ‚Team Millionär‘ holte doch tatsächlich alle drei Pokale. Sensationell! Und Thomas Siekmann freute sich, dass das Fachwerkholz, welches er für die Trophäen von seinem elterlichen Bauernhof in Bielefeld gestiftet hatte, wieder zurück in die ostwestfälische Heimat kommt. „Win-win“ nennt man das doch neudeutsch, oder?

Nach der Verabschiedung am Sonntag fuhren Mirko und Familie auf direktem Wege nach Hause, während Volker, Frank und ich uns noch die Gedenkstätte Bergen-Belsen ansahen. Danach tauschten wir die Fahrzeuge: Ich übernahm wieder meinen 6.9er und gab Frank im Gegenzug den Millionär mit nach Papenburg. Er sollte auf seiner Hebebühne den Wagen von unten inspizieren. Denn das war bis dato immer noch die berühmte Katze im Sack für uns ...



Stunde der Wahrheit!

Vorbildliche Kompression

## Kapitel 12:

### Bestandsaufnahme des Unterbodens

Mitte der darauffolgenden Woche meldete sich Frank bei mir. Er hätte den Wagen jetzt oben und könne uns deshalb so einiges verraten. Er fing so ernst an, dass ich schon Böses ahnte. Gott sei Dank nahm er aber schnell die Schärfe aus dem Gespräch und meinte: „Was soll ich euch sagen? Auch von unten alles deutlich besser als erwartet. Motor und Getriebe etwas ölfleucht (wussten wir dank Gerd schon), leichte Oberflächenkorrosion über der Hinterachse und die Bremsschläuche sollten im Winter für die nächste HU erneuert werden.“

### Ein Halteblech des Differentials ist ziemlich knusprig.

Dieses gibt es aber erfreulicherweise einzeln zu kaufen, so dass akut KEINE Schweißarbeiten erforderlich sind“. Ein solches Ergebnis hatten wir nicht erwartet. Auch hier zahlt es sich wohl aus, dass der langjährige Vorbesitzer kontinuierlich Geld für die Instandhaltung seines Fahrzeuges investiert hatte. Da Frank auch über ein Kompressions-Prüfgerät verfügt, machte er zur Sicherheit gleich noch einen Kompressionstest. Auch hier ergab sich ein Top-Ergebnis für eine so hohe Laufleistung. Und weil unser „Big-Block-Freund“ offensichtlich richtig Gefallen am seidigen Lauf des Reihensechlers gefunden hatte, nahm er den 300 SE am folgenden Wochenende auch gleich mit nach Bockhorn zum dortigen Oldtimertreffen. Auf dem Weg zur Million zählt schließlich jeder Kilometer ...



Gedenkstätte Bergen-Belsen



Ja, frühe 140er dürfen jetzt auch schon auf die Bockhorner Oldie-Wiese



Frech kommt weiter: unsere 140er zwischen neuen Maybach und AMG

Volltreffer: Hier gab es die letzte Wartung unter Bremer Nummer

Kundencenter Werk Bremen

78

## Kapitel 13: Ahnenforschung in der alten Heimat

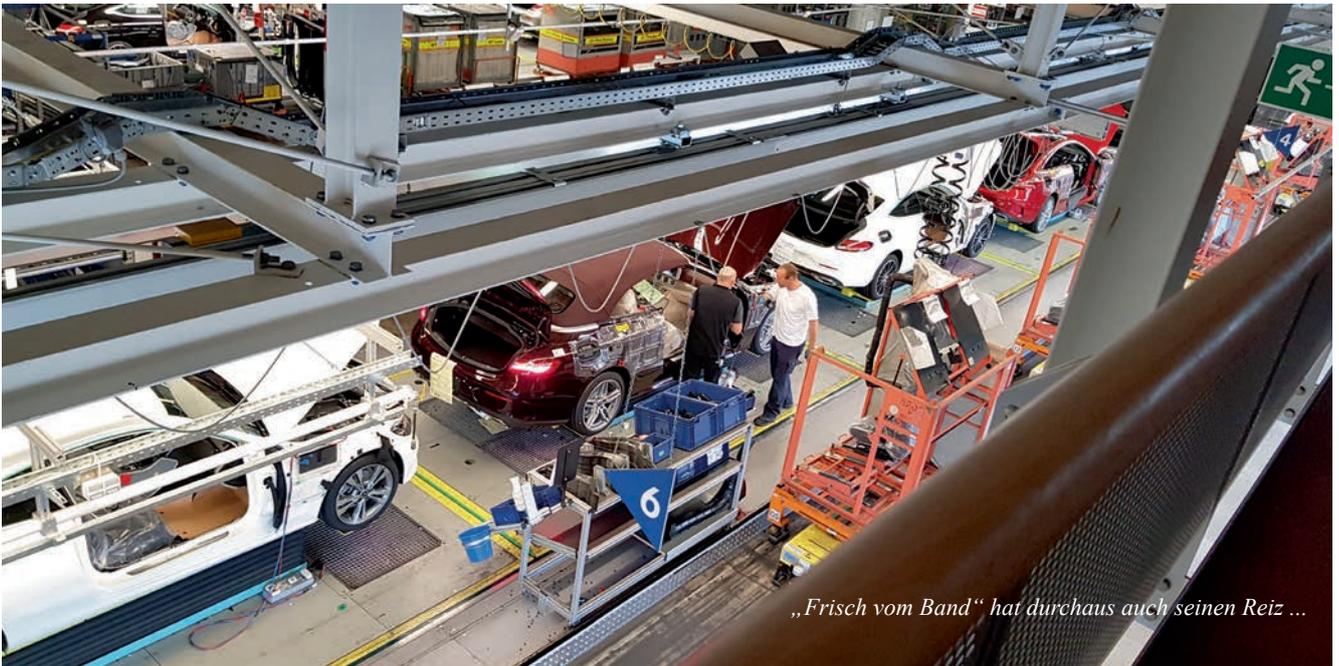
Wie schon erwähnt, haben Stephanie und ich in diesem Sommer geheiratet. Und obwohl wir ausdrücklich darum gebeten hatten, keine peinlichen Junggesell(inn)en-Abschiede feiern zu wollen, ließ mich Mirko als unser Trauzeuge nicht so ganz ohne davorkommen. Er schmiedete den Plan, das Schöne mit dem Nützlichen zu verbinden, und organisierte quasi einen JGA ‚light‘: und zwar mit dem Millionär in dessen alte Heimat nach Bremen! Freitagmorgen um 8.30 Uhr wurde ich von Volker und Mirko abgeholt. Unser „Chef-Schrauber“ Frank kam aus Papenburg auf eigener Achse dazu. Erstes Ziel war die Mercedes-Benz-Niederlassung in der Henri-Dunant-Straße. Hier soll der Wagen laut Aussage vom Sohn des Vorbesitzers immer gewartet worden sein. Wir hofften auf Auskunft, möglichst in schriftlicher Form, denn leider existieren ja weder Scheckheft noch sonsti-

ge Belege. Dort angekommen, musste an der Pforte erst einmal ein Anmeldeknopf gedrückt werden, damit sich die Schranke zur Einfahrt auf das Gelände erhob. Das kannten wir so auch noch nicht. Beim Anblick des edlen Stahl- und-Glas-Palastes mit angrenzendem AMG-Performance-Center und exklusiver MAYBACH-Lounge hatten wir ehrlich gesagt wenig Hoffnung, dass sich hier überhaupt jemand für ‚so eine alte Karre‘ interessieren, geschweige denn uns würde helfen können.

Wir gingen durch das imposante Eingangsportale, vorbei an den aufgehübschten Damen am Infotresen und wandten uns an Florian G., einen jungen, nett wirkenden Mitarbeiter am Teile- und Service-Schalter. Er erwies sich später als die richtige Wahl, denn er hatte offensichtlich Spaß daran, einmal etwas Außergewöhnlicheres zu tun, als Ersatzteile herauszusuchen. Nach Angabe des alten Kennzeichens konnte er uns die ellenlange Palette an Werkstattaufenthalten zum Glück bestätigen. Der letzte Eintrag datierte

auf das Jahr 2011 bei Kilometerstand 906 000. Das passt doch schon mal! Leider war seine Hilfsbereitschaft damit am Ende. Denn aufgrund der neuen Europäischen Datenschutz-Grundverordnung durfte er uns das natürlich nicht ausdrucken – schade!

Er bat um Verständnis und verwies uns an die Damen am Infotresen, welche mittlerweile auch schon von unserem Anliegen Kenntnis genommen hatten. Als auch sie uns auf die neue DSGVO hinwiesen, hatten wir mit dem Thema eigentlich schon abgeschlossen. Doch dann machte eine der Damen glücklicherweise einen entscheidenden Fehler: Sie bot uns an, uns als Neukunden anzulegen, ein jungfräuliches Wartungsheft zu bestellen und wäre dann bereit, uns die alten Wartungen und Inspektionen nachzutragen. Wir waren begeistert und willigten schnell ein, bevor sie es sich noch anders überlegen konnte. Denn spätestens als wir ihr mitteilten, dass wir nicht nur eins, sondern mindestens drei Wartungshefte bräuchten, wurde ihr wohl be-



„Frisch vom Band“ hat durchaus auch seinen Reiz ...

wusst, dass das Nachtragen der etwa 60 Einträge in eine geduldige Fleißarbeit ausarten würde! Egal, die Sache läuft jetzt, wir bekommen (hoffentlich irgendwann) unsere Scheckhefte und als Bonus erhielten wir sogar noch neue Nummernschildunterlagen der Bremer Niederlassung.

### Die erste Station konnten wir schon einmal als Erfolg verbuchen.

Und das sollte ja noch längst nicht alles gewesen sein! Als nächstes stand die Visite der freien Meisterwerkstatt von Patrick P. auf dem Plan. Herr P. muss den 140er als letzter gewartet haben, denn von ihm fanden wir einen Wartungszettel aus 2016 im Motorraum. Auch dieser Besuch sollte sich als Volltreffer erweisen. Zunächst war Herr

P. etwas reserviert und begutachtete erst einmal den Wagen. Er erkannte ihn aber schnell wieder, wurde danach deutlich lockerer und befand, dass wir das doch alles wieder ganz ansehnlich hinbekommen hätten. Herr P. bestätigte uns daraufhin nicht nur den Werkstattaufenthalt von Ende Juli 2016 bei Kilometerstand 933 000, sondern plauderte nun auch noch ein bisschen aus dem Nähkästchen. So erfuhren wir ein paar interessante Anekdoten über das Fahrzeug und vor allem dessen Vorbesitzer samt seiner Eigenarten.

**So sei der gute Mann größtenteils alleine darin gefahren und hätte aufgrund seiner eher geringen Körpergröße immer ein dickes Kissen unter seinem Gesäß gehabt.**

Das würde auch erklären, warum die gesamten Sitze kaum Abnutzungsspuren aufweisen. Unser Puzzle wurde damit Stück für Stück kompletter. Zum Abschluss überließ er uns noch den eingelagerten Satz Winterräder. Die würde ja nun niemand mehr abholen und sie nähmen ihm nur Lagerplatz weg. Außerdem wären fast neuwertige Conti Winter Contact drauf. Also mitnehmen! Das alles mussten wir jetzt erst einmal sacken lassen. Wir fuhren in die Bremer Altstadt und machten Mittagspause. Bis auf einmal ein wenig Unruhe aufkam.



Fette Beute aus Bremen



Genauso muss es hier 26 Jahre lang ausgesehen haben



*Eben noch kurz vor dem „Schlachten“ – jetzt stolzes Mitglied des Hochzeitskonvois*

Mirko meinte plötzlich, wir müssten sofort los, der nächste Programmpunkt stünde an. Ich hatte schon ganz vergessen, dass es ja irgendwie auch um meinen Junggesellenabschied ging.

### Also alle Mann quer durch die Stadt zum Hotel Radisson Blu.

Hier würden wir gleich abgeholt werden. Aha! Ich war gespannt, von wem, aufgeregt, was mich erwartet, und gleichzeitig erleichtert, als ein Citaro-Bus um die Ecke bog und die Aufschrift trug: „Willkommen im Mercedes-Benz Werk Bremen“. Eine geführte Werksbesichtigung hatten die Jungs organisiert, klasse! Eindrucksvoll und super interessant vergingen die 2,5 Stunden wie im Flug. Anschließend hatte Volker noch eine Verabredung mit der neuen Eigentümerin an der Doppelhaushälfte des verstorbenen Vorbesitzers organisiert. Hier konnten wir nicht nur Bilder vom restaurierten 140er vor dem Haus und dem nahegelegenen Blumenladen machen, wo er 26 Jahre lang zu Hause war. Nein, die nette Dame stellte uns sogar noch ein Paket mit Utensilien zusammen, welche sie im Haus vorfand und die ganz offensichtlich zu unserem Millionär gehörten.

Darunter: die fehlende Beifahrer-Kopfstütze, das originale Becker Mexico, ein flammneuer Satz Schmutzfänger, eine Bedienungsanleitung und noch einige weitere Teile mehr, die – wie sich später herausstellte – aber wohl eher zum VW Bulli oder zum Verkaufsan-

hänger des Vorbesitzers passen. So viel Hilfsbereitschaft, verbunden mit einer sagenhaften Teileflut, hatte keiner von uns erwartet. Die Fahrt nach Bremen hatte sich sowohl für uns als auch für die Rekonstruktion der Fahrzeuggeschichte mehr als gelohnt. Während Frank sich danach verabschiedete und seine Rückreise ins Emsland antrat, ließen wir drei den erfolgreichen Tag bei einem netten Abend im altbekannten Bremer Schnoor-Viertel ausklingen. Schöne, spannende und unterhaltsame Junggesellenabschiede funktionieren auch ganz ohne peinliche Kostüme. Danke, Männer!!

### Kapitel 14: Die Hochzeit

Als ‚Hochzeitskutsche‘ wählten wir – chauffiert von Volker – selbstverständlich unseren 6.9er. Er gehört schließlich zur Familie, denn ihn besaß ich bereits schon fünf Jahre, bevor ich Stephanie 2002 kennenlernte. Und außerdem ist

er als Langversion und mit den originalen Fondgardinen das ideale Hochzeitsgefährt. Da Frank mit seiner Familie im 108er anreiste und Mirko als unser Trauzeuge seinen 126er fuhr (das ist eh das Lieblingsauto seiner Kids), fehlte eigentlich nur noch ein 140er, um die S-Klasse-Ahngalerie komplett zu machen. Dass ausgerechnet meine Mutter diejenige war, die sich anbot, den 140er zu fahren, erstaunte mich zwar ein wenig, freute mich aber umso mehr. Sie würde gerne mal wieder einen dicken Mercedes fahren und der Wagen könne doch somit stilgerecht als Bräutigam-Mutter- und Schwiegereltern-Fahrzeug am Hochzeitskonvoi teilnehmen. Vielleicht kamen auch ein paar nostalgische Gefühle hoch über die Zeit, als sie Vaters 400 SE und seinen späteren CL 420 regelmäßig fuhr. Erklären musste ich ihr an dem Fahrzeug jedenfalls nichts! Und so hatten wir einen wunderbaren Konvoi, der noch von weiteren Stern-Klassikern unserer Gäste eskortiert wurde.

*Bilder: Markus Fortmeier*

#### Zwischenfazit zu Redaktionsschluss:

Fahrzeug-Kaufpreis:	1.500,00 Euro
Kosten für Restaurierung:	562,48 Euro
Kosten für Inspektion/Wartung:	405,67 Euro
Unterhaltskosten pro Saison:	508,00 Euro
Kilometerstand:	958 229 km
bisher gefahrene Kilometer:	2735 km
davon mit Freude gefahrene km:	2735 km
Ausfälle/Pannen:	Keine
Durchschnittsverbrauch:	11–12,5 l/100 km
Ölverbrauch:	ca. 0,5 l/1000 km
gewonnene Pokale:	3