

„Ich wär' so gerne Millionär“

Ein wahrhaftiger ErFAHRungsbericht

Teil 11

Markus Fortmeier



72

Und wieder ist ein Jahr mit unserem Dauerläufer vorüber. In den vergangenen zwölf Monaten hat sich die Walze des analogen Kilometerzählers zwar nicht ganz so schnell gedreht wie im Jahr zuvor – erlebnisreich war es mit dem 140er aber auch in 2023 allemal. Nachfolgend berichte ich über die einschneidenden Ereignisse des letzten Kalenderjahres ...

Die Spannung ist raus

Das erste Halbjahr 2023 plätscherte in Sachen „Kilometerfressen“ eher so dahin. Für unseren Winterurlaub nahmen Stephanie und ich diesmal wieder ein anderes Fahrzeug und das sehr feuchte Frühjahr tat dankenswerterweise der Natur unglaublich gut, machte Ausflügen und Kurztrips mit unseren Oldies jedoch oftmals einen Strich durch die Rechnung. Aber keine Sorge, die Überschrift zu diesem Kapitel hat rein gar nichts damit zu tun, dass mir die Lust an diesem Kfz eventuell verloren gegangen sein könnte – ganz im Gegenteil! Zum Jahrestreffen im Juni herrschte ja wieder Kaiserwetter. Und weil ich der Bitte, doch mit dem Millionär statt des gemeldeten W 116 nach

Jever zu kommen, gerne Folge geleistet habe, sollten sich wenigstens hier ein paar hundert Kilometer dazu addieren. Nachdem ich von diesem wunderbaren Jahrestreffen zurückgekommen bin, musste sich der Vielfahrer für die nächste Zeit aber trotzdem erst einmal wieder mit der Rolle des Garagenhüters begnügen. Für eine kleine Stammtischausfahrt wollte mal wieder der Sechsheuner bewegt werden und für den anstehenden Sommerurlaub ins schöne Seenland des Salzkammerguts kam selbstverständlich unser Cabriolet zum Einsatz. Als im August dann endlich sowohl die Zeit als auch das Wetter für eine Sauerland-Ausfahrt mit dem Millionär sprachen, wurde dieses Vorhaben jedoch jäh

gestoppt! Just nach dem Start des Motors wunderte ich mich, weshalb der Keilriemen plötzlich quietschte. Kaum den Gedanken zu Ende bringend, musste ich beim Heraussteuern aus der Garage feststellen, dass ich ungewohnt viel Kraft beim Lenken aufzubringen hatte. Quiettschender Keilriemen, ausgefallene Lenkhilfe – was ist denn hier los? Also: Motor wieder aus und Haube auf zur Bestandsaufnahme. Was ich sehen und auch fühlen musste, trug nicht unbedingt zur Steigerung der Laune bei: Der Keilrippenriemen ließ sich zentimeterweit durchdrücken und bevor ich mir die Frage nach dem „Warum?“ stellen konnte, wurde sie auch schon beantwortet. Unterhalb des Kühlers entdeckte



Corpus Delicti: Ein Bruch des Spannrollenhalters sorgte dafür, dass die Spannrolle abfiel und der Keilriemen deshalb die Servolenkungspumpe nicht mehr antreiben konnte.

ich eine Spannrolle, völlig unschuldig auf der Unterbodenwanne herumliegend. Da gehörte sie definitiv nicht hin! Bei der Reparatur stellte sich später heraus, dass der Spannrollenhalter einem Ermüdungsbruch zum Opfer gefallen und abgebrochen war. Somit wurde der umlaufende Rippenriemen logischerweise nicht mehr gespannt und deshalb auch die Servolenkungspumpe nicht angetrieben. Meine – vorsichtig gesagt „leicht angesäuerte“ – Laune kehrte Schrauberfreund Dustin jedoch ruckzuck wieder ins Gegenteil um. Nach der Kalkulation, was an Teilen zu besorgen und an Arbeit für die Reparatur einzurechnen wäre, meinte er sehr ehrlich: „Sei doch froh! Immerhin hat dich dein Millionär noch heil bis nach Hause gebracht. Jedes andere Auto heutzutage hätte dich mit einer Panne auf der Autobahn stranden lassen“. Recht hat er, der Dustin. Was haben wir da doch für ein dankbares Automobil... Zwar fiel unsere S-Klasse dadurch für weitere Wochen aus, bis alle Ersatzteile besorgt und ein Termin zum gemeinsamen Schrauben in Dustins Hobbywerkstatt gefunden war. Aber letztendlich handelte es sich wieder einmal nur um altersbedingten Verschleiß. Und noch viel entscheidender: keine Panne unterwegs! Spannrollenhalter, Spannrollen (zur Sicherheit beide!) und der



Nach erfolgter Reparatur lautete das Motto Mitte September: „Let’s go West“.

Keilrippenriemen wurden erneuert und somit stand der Aufnahme weiterer Kilometer ab Mitte September nichts mehr im Wege.

Gleich gehe ich steil!

Zugegeben: Als erste Probefahrt für ein frisch repariertes Auto gleich eine Test- und Versuchsstrecke auszuwählen, ist vielleicht nicht unbedingt die Ideallösung. Aber die einmalige Gelegenheit, sich auf einer sonst für „Ottonormalfahrer“ nicht zugänglichen Fahrdynamikstrecke einmal richtig auszutoben, wollte ich mir einfach nicht entgehen lassen. Als Schlusspunkt und Highlight des letztjährigen Herbsttreffens in Wassenberg luden Thomas Siekmann und Oli Weiss alle Teilnehmer hierzu ein. Zwar konnte ich aus terminlichen Gründen leider nicht dem kompletten Herbsttreffen beiwohnen. Die Möglichkeit,

am Sonntag Steilkurven, Slalomparcours und Kehren zu durchfahren, wollte ich hingegen unbedingt nutzen und nahm dafür auch gerne die 250 Kilometer lange Anreise in Kauf. Wie gesagt: Testfahrt nach erfolgter Reparatur.

Bei bestem Wetter gegen 10.30 Uhr im Rheinland angekommen, stießen auf der Landstraße Richtung Aldenhoven bereits mehrere MBIG-Kollegen dazu und fuhren gemeinsam mit mir durch das geöffnete Tor aufs Testgelände. Dass es auf so einem Areal nur geordnet und gesitet zugehen kann, versteht sich von selbst. Und so wurden alle Teilnehmer nach Abgabe der unterzeichneten Einfahrtberechtigung auch gleich angewiesen, wie und wo sie ihre Fahrzeuge abzustellen hatten – nämlich rückwärts und geordnet der Reihe nach, mit der Front 90° in Richtung Fahrbahn.



Im Anschluss an die Fahrerbesprechung hieß es: „Gentlemen – please start your engines!“

Nach der Begrüßung durch Orgachef Thomas und den ATC-Betriebsleiter startete auch direkt die Einweisung. In Gruppen von maximal acht Fahrzeugen ging es anschließend zur Eingewöhnung und zum Kennenlernen der Strecke erst einmal gemütlich mit 80 km/h durchs zwei Kilometer lange Oval. Nach zwei Runden steigerte man das Tempo auf 100 km/h, um später (wer sich traute) auch mit Highspeed in die höchste der drei Steilwandbahnen einzutauchen. Für die Zeit zwischen den einzelnen Fahrten hatte das Orgateam zwar extra Getränke und Grillwagen aufbauen lassen. Aber wenn Petrolheads erst einmal Blut (oder besser: Benzin) geleckt haben, werden sie erfinderisch! Ruckzuck bildeten

sich Fahrgemeinschaften, sodass zum Beispiel unsere Truppe mit Andreas, Bernd, Herwig, Ralf und eben mir sich gegenseitig einluden. Freinach dem alten Kirmes-Motto „Junger Mann zum Mitfahren gesucht“ stiegen wir beim jeweils anderen zu und kamen so in den fünffachen Genuss des Test-Ovals. Vom 190 Ponton (W 120) über 280 S (W 108), 560 SEL (V 126), 300 SE (W 140) bis zum E 55 AMG (W 210) ergab sich so ein wunderbar gemischtes Testwagenfeld, welches es uns ermöglichte, die innovativ fortgeschrittene Fahrwerkstechnik am eigenen „Popometer“ zu erfahren. Funfact am Rande: Ab 130 km/h kann man sein Lenkrad loslassen. Dann zieht einen die Gravitationskraft tatsächlich wie

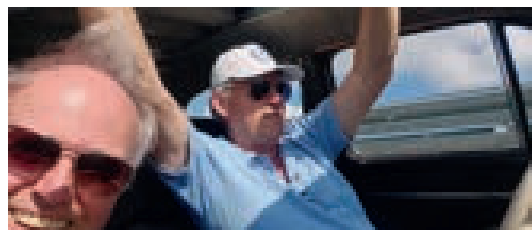
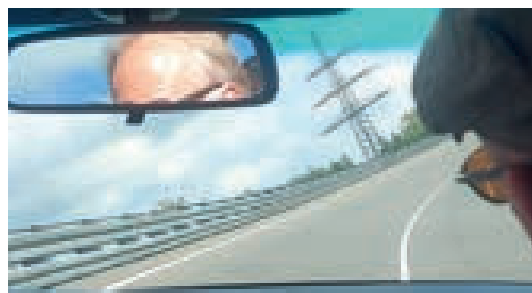
auf Schienen durch das steile Rund. Zufrieden und auch ein Stück weit stolz machten mich die Aussagen meiner Mitfahrer, dass sie überrascht seien, wie gut ein S-Klasse-Fahrwerk auch nach 993 000 Kilometern noch arbeiten würde. Egal ob beim Wedeln durch den Slalomparcours, dem Ausweich-Bremshaken oder bei 150 Sachen angesaugt von der obersten Leitplanke durch die Kurven des Steilwandovals: Der Millionär hat alles mit einer behäbigen Selbstverständlichkeit gemeistert, als hätte er erst 150 000 Kilometer in den Federn.

Einen Heidenspaß hat es gemacht und ich konnte als Fazit hierzu nur folgendes festhalten: Test bestanden! Vielen Dank an Thomas und Oli, dass ihr uns dieses Erlebnis ermöglicht habt.

Nachhaltig mobil – und Spaß dabei

Wie unfassbar viel Publicity hat uns dieses Kfz in der letzten Zeit schon beschert?! Damit angefangen, dass mein erster Artikel über den unvernünftig wirkenden Kauf einer recht ramponierten S-Klasse mit 950 000 Kilometern auf der Uhr bei der PontonKurier-Leserschaft offenbar voll ins Schwarze traf und deshalb diese Serie hier entstand. Darauf aufmerksam wurde dann kein geringerer als Peter Steinfurth, seines Zeichens Chefredakteur von Euro-

74



Oben links und rechts: Nach zwei Eingewöhnungsrunden mit gemäßigttem Tempo ging es danach mit Anlauf, aber hochkonzentriert, auf die oberste der drei Steilwandbahnen. Die Stellung des Strommasts lässt die imposante Schräge der Bahn erahnen. Links und rechts unten: Hände hoch: ab 130 km/h übernimmt die Gravitation den sicheren Geraudeauslauf in der Steilwand.



Großes Interesse am Millionär während des Vortrages im PS.SPEICHER (ausführlicher Bericht im PK 1/24).



Dank Franks Mithilfe gelang es uns zum 3. Mal infolge die HU ohne Mängel zu bestehen.



pas größtem Oldtimer-Magazin, der sogleich unsere Story auf den Titel seiner „Oldtimer Markt“ brachte. Nachfolgend das unglaublich nette Angebot der GTÜ, uns nicht nur die H-Abnahme zu spendieren, sondern das Ganze gleich medial als Podcast mit Karsten Arndt und seiner „Alten Schule“ festzuhalten. Und es folgte mein persönliches Highlight – der Dreh der SWR TV-Dokumentation bei uns zu Hause. Was kann da also nun noch kommen? Richtig, die ganz große Bühne! Nämlich ein Live-Auftritt vor etwa 180 autoverrückten Menschen in der Event-Halle von Europas größtem Oldtimermuseum, dem PS.SPEICHER. Wie es dazu kam und was es damit auf sich hatte, ist im PontonKurier 1/24, Seite 36 ff. nachzulesen.

Goldener Herbst

Jeder von uns kennt dieses leicht mulmige Gefühl, wenn die Hauptuntersuchung ansteht und man sich beim Blick auf die TÜV-Plakette ungläubig fragt: „Sind wirklich schon wieder zwei Jahre um?“ Noch einmal eine Portion mulmiger geht es einem bei einem Fahrzeug wie dem unseren. Auch wenn ich mich ständig kümmerge und sämtliche Zipperlein zeitnah behoben werden – der 140er hat nun einmal eine beträchtliche Laufleistung in den „Knochen“. Um keine böse Überraschung beim Prüfer meines Vertrauens zu erleben, ging ich deshalb auf Nummer

sicher und fuhr den Millionär bei meinem Schrauberfreund auf die Hebebühne, um mir vorab selbst ein Bild von unten zu machen.

Was ich sehen konnte, überraschte mich positiv. Der vor drei Jahren von mir entrostete, grundierte und gewachste Unterboden sieht immer noch sehr ordentlich aus. Rost ist hier vorerst kein Thema. Was das Fahrwerk betrifft, so konnten wir bei Traggelenken, Querlenkern, Radlagern und Co. keinerlei Spiel feststellen und Stoßdämpfer, Federn, Bremsen und Reifen sind in letzter Zeit ja eh neu gemacht worden. Das Einzige, was mir auffiel, waren zwei Kraftstoffleitungen, die im Bereich einer Klemmschelle recht stark korrodiert waren. Wo der Wagen nun schon einmal auf der Bühne stand, reparierten wir prophylaktisch beide Leitungen und so konnte das Auto zwei Wochen später relativ entspannt beim TÜV vorgeführt wer-

den. Erfreulicherweise bestätigte der Prüfenieur meine Inaugenscheinnahme und erteilte dem Millionär für die nächsten zwei Jahre aus technischer Sicht freie Fahrt. Und das nun schon zum 3. Mal in Folge ohne festgestellte Mängel. Eine Leistung, die bei diesem „Lowbudget-Dauerlauf-Projekt“ sicher nicht als selbstverständlich anzusehen ist und mich deshalb ein Stück weit stolz macht. Die wilde Fahrt auf dem Weg zur Million kann also weitergehen!

Frisch geTÜVt machten sich Stephanie und ich dann Tage später auf nach Stuttgart. Nachdem das obligatorische Pflicht-Foto vor dem Museum im Kasten war, wurden wir am nächsten Tag ins Center of Excellence nach Sindelfingen eingeladen. Die Geschichte über dieses einmalige Erlebnis erzählte ich in den Stuttgarter Sternstunden (PontonKurier 1/24, Seite 30 ff.).

Zwischenfazit bei Redaktionsschluss:

Fahrzeug-Kaufpreis:	1500,00 Euro
Kosten für Restaurierung bislang:	1919,69 Euro
Inspektion/Wartung/Reparatur:	4344,76 Euro
Unterhaltskosten pro Jahr:	423,00 Euro
Kilometerstand:	996 287 km
Bisher gefahrene Kilometer:	40 793 km
Ausfälle/Pannen:	keine
Defekte:	Riemenspanner, korrodierte Kraftstoffleitung
Durchschnittsverbrauch:	10,7 – 13 l/100 km
Ölverbrauch:	ca. 1 l/1000 km