

Hansjörn Mieke

DB/8 unkaputtbar. Fast.
Juli 1991 bis Februar 2019



Ein Nachruf

„Mercedes“ war eine Frau.

Für die Automarke stand 1899 Mercédès Jellinek als Namenspatin. Sie war die Tochter des erfolgreichen österreich-ungarischen Diplomaten und Autohändlers Emil Jellinek. Dieser nahm in diesem und der folgenden Jahre unter dem Pseudonym Mercedes unter anderem an der Rennwoche von Nizza teil, wo der Name Mercedes in Zusammenhang mit der Daimler-Motoren-Gesellschaft bekannt wurde. Am 26. März 1902 wurde „Mercedes“ als geschützter Markenname der DMG registriert.

Fortbewegung, Freiheit, Faszination

Auto.

Des Deutschen liebstes Kind! Meins auch – zumindest als das Autofahren für mich noch ganz neu war und ich auf Entdeckungsreise gehen konnte, von unserem kleinen Ort am westlichsten Zipfel Deutschlands bis Hannover und Braunschweig, ja, sogar über Magdeburg nach Halle in der damaligen DDR, aber auch bis Hamburg im Norden oder Nürnberg im Süden.



Nach dem Abitur 1988 nahm ich mein Studium auf, nur 36 km von Zuhause entfernt – eine Strecke, die man durchaus täglich fahren konnte. Als junger Mensch, der sich auf das Autofahren freute, auf jeden Fall. Schließlich bedeutete Autofahren nicht nur, eine Strecke von A nach B zurückzulegen, sondern stand für einen noch 19jährigen als Synonym für ein großes Stück Freiheit und Unabhängigkeit. Aber fahren ja, gerne. – Doch womit? Ein Auto musste her! Nein, war es schon da. Was für ein Glück!

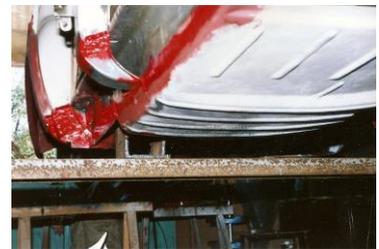
Hinter dem Haus meiner Eltern stand ein alter Mercedes. Ein Diesel. Abgemeldet. Zur Verschrottung.

Es ist eine Geschichte, ein bisschen wie Tschitti Tschitti Bäng Bäng! – Auch wenn es am Ende nicht dieser Wagen werden sollte, aber doch ein Wagen gleichen Typs. Von eben so einem Wagen, einem /8 (gesprochen: Strich acht) – seinen Namen erhielt er, weil Mercedes mit seiner Baureihe in meinem Geburtsjahr 1968 begonnen hatte – lagerten in der Halle meines Vaters noch eine ganze Menge brauchbarer Teile von einem bereits verschrotteten /8: Motorhaube, Motorteile, Antriebswelle, Differenzialgetriebe, zwei Türen und viele Kleinteile. Es wäre also nicht das erste Mal gewesen, dass mein Vater so einen Wagen verschrottet hätte. Inzwischen fuhr er einen neueren Mercedes, der plötzlich jedoch die Bekanntschaft mit dem Wagen eines Trunkenboldes machte: Totalschaden.

Mein Vater holte den alten /8 hinter dem Haus wieder hervor, ließ ihn notdürftig flicken und übertünchen. Nach eineinhalb Jahren schenkte er mir den geflickten Wagen zum Abitur. Da hatte ich also mein Auto. – Zunächst einmal.

Ich nahm mit dem /8 (interne Bezeichnung W115) mein anvisiertes Studium auf. Eigentlich war ich seit meinem 7. Lebensjahr schon /8-Fahrer! Genauer gesagt, seit mein Vater den alten Opel Commodore in einen Mercedes eintauschte. Über ein Jahrzehnt war ich natürlich nur Beifahrer. Jetzt saß ich am Steuer meines eigenen /8!

Noch bevor das erste Semester zu Ende war, kaufte ich von meinem ersparten Taschengeld – das war im Februar 1989 – einen weiteren 200D/8, Baujahr 1972, gut gepflegt, fast 17 Jahre lang in einer Hand, für 700 D-Mark.



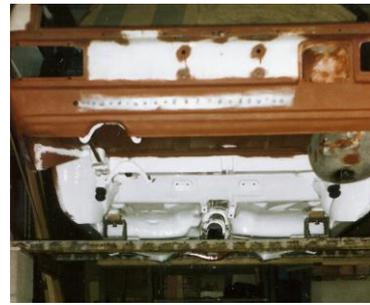
Eine Besonderheit hatte er. Er hatte nämlich die im Anfang der 1970er Jahre so begehrte Lenkradschaltung und für die Mittelkonsole gab es ein Sitzpolster für eine weitere (kleine) Person. So war es im Fahrzeugschein auch eingetragen, als Sitz zwischen den Vordersitzen! Die Armlehne diente ihr dann als Rückenlehne. Heute würde man gar nicht mehr auf den Gedanken kommen, so zu bauen. Aber damals waren Anschnallgurte auch noch keine Pflicht. Sie waren aber drin. Genauso wie eine Servolenkung, die 1972 noch zur Sonderausrüstung gehörte.

Die Maschine hatte 258.537 km gelaufen und Kompressionsprobleme. Sie fuhr noch bis zu uns nach Hause, nach ein paar Tagen Standzeit sprang sie nicht mehr an. Was für mich aber überzeugend war: Der Wagen hatte bisher nur zwei kleine Flickenbleche, eine gute Grundlage für eine saubere Restaurierung.

In liebevoller Kleinarbeit begann ich nun, ihn zu zerlegen. Keine Schraube und keine Scheibe blieb mehr dran. Doch je mehr ich abschraubte, desto zahlreicher wurden auf einmal die Rostlöcher.

Und trotzdem: Ich entschied mich dafür, den Wagen herzurichten – nicht zuletzt deswegen, weil mein Vater immer wieder sagte: "Lass das sein! Das hat keinen Zweck!"

Dabei hatte mein Vater schon ein Schutzgasschweißgerät gekauft und wollte mir begeistert vormachen, wie das geht. Er wollte schweißen und ich sollte das Blech halten. Doch das erledigten eigentlich schon Schraubzwingen.



Mein Vater schaute durch ein dunkles Glas, während ich kurz weg gucken musste. Ich glaube, seine Begeisterung war emotional an ein Studienpraktikum gebunden, das er in seiner eigenen Sturm- und Drangzeit einmal absolviert hatte. Jedenfalls ging das gemeinsame schweißen solange gut, bis das erste Blech mit viel Schweiß und vielen Schweißpunkten fest saß. Anschließend musste ich meinem Vater leider zeigen, wo die Tür ist, die zum Hof hinausging, denn mein Festhalten war trotz Schraubzwingen nie richtig.

Meine Schweißpunkte, die ich nun setzte, sahen so aus, dass ich Löcher am Rand des Bleches bohrte und den Rand des Bohrlochs mit dem Blech darunter verschweißte. Auf einem Probeblech probierte ich die richtige Lochgröße zur Blechstärke aus und experimentierte mit Spannung und Drahtvorschub des Schweißgerätes.



Wie ich es machte, wusste ich schnell. So führte ich die restlichen 99 Prozent aller Schweißarbeiten alleine aus, ohne weiteren Rat und Hilfe. Ich hatte an mir keinen Zweifel und fand am Wagen keine Verzweiflung. Junge Menschen sollen ja Visionen haben, alte Menschen dürfen träumen! Ich hatte meine Vision: Blech musste her! Ein Kotflügel vorne, beide Radkastenbleche vorne zusammen mit den Konsolen für die Stoßdämpfer, Türschweller rechts und links, vier Konsolen mit den darunter liegenden Röhrchen für die Wagenheberaufnahmen, der linke Unterboden komplett, der rechte zur Hälfte, der Kofferraumboden zu zwei Drittel und der untere Teil der Heckschürze, Reparaturbleche an den Längsträgern hinten, die unteren Hälften der Kotflügel hinten mit den entsprechenden Innenradläufen als Gegenstück. Drei alte Türen vom Schrottplatz, die besser waren. Nicht wenige der hier aufgeführten Teile fand ich Zuhause unter dem Weihnachtsbaum.



Was geblieben ist? Hauptträger, Motorhaube, Dach, Kofferraumdeckel, eine Tür. Ich blockierte damit jetzt Vaters Halle zweieinhalb Jahre lang, das Chassis aufgeschraubt auf einem Rahmen aus 100er U-Profil vom Schrotthandel, aufgebockt auf Säulen aus jeweils drei aufeinander gemauerten Hohlblocksteinen.



Der alte Mercedes hinter dem Haus meiner Eltern, der wie ein Phönix aus der Asche der Verschrottung entgangen war, musste in dieser Zeit noch ein zweites Mal durch den TÜV. Ich erinnere mich ganz genau, dass es damals ziemlich voll war an der Prüfstelle. Die Autos standen bis zur Straße raus. Als ich bezahlt hatte und aus der Anmeldung heraus trat, rief mir ein Mann zu: „Musst nochmal kommen, was?“ Nein. Natürlich nicht! Was für ein Gedanke. Zwei Jahre später, ich weiß nicht mehr, was ich mit dem alten Wagen so veranstaltet hatte, vielleicht dick mit Bitumen eingeschmiert, diese schwarze Masse war

damals noch üblich, ging er ein drittes Mal durch den TÜV. In diesem Jahr konnte ich meinen neuen „Alten“ anmelden und verkaufte den ausgedienten, bitumenverschmierten Wagen immerhin noch für 800 D-Mark auf einem offenen Automarkt an einen Studenten. Schließlich hatte er immer noch eineinhalb Jahre TÜV!
10tausend D-Mark hatte ich in den neuen hineingesteckt und – geschätzt – tausend Arbeitsstunden.

1991

Am 12. Juli 1991 lieh mir meine Mercedes-Vertretung, vielleicht wegen der guten Kundenbeziehung, ein rotes Nummernschild. Die Versicherung wurde von dem alten Wagen übertragen, den ich bis dahin als Zweitwagen meines Vaters gefahren hatte und das blieb auch erstmal für den neuen so!

Die Hauptanmeldung ging schnell über die Bühne. Ich hatte meinen /8 weiß lackiert, von oben wie von unten, die Dieselleitungen auch weiß, die Hinterachse rot, die Bremsleitungen gelb. Für diesen Nachmittag lud eine Kommilitonin zum Geburtstag ein: Die ersten Kilometer waren gemacht. Etwa 350tausend folgten in den darauf folgenden 27 einhalb Jahren. Aber nicht ganz ohne entsprechendes Zutun. Auto fängt schließlich mit „au“ an, wie mein Vater mir immer sagte, bevor es mit „o“ aufhört!



1992

Der Wagen hatte zunächst einen anderen Motor bekommen, der nur 190tausend Kilometer runter hatte. Zwar war er komplett zerlegt worden und im Kern wie neu, aber alles drum herum bestand aus den alten, unveränderten aus- und wieder eingebauten Aggregaten. So hielt auch ein Jahr später der Hauptbremszylinder den Druck nicht mehr, wenn ich im Stand den Fuß auf der Bremse ließ. Nun hatten wir im Dorf einen alten Kfz-Meister, der sich nach jahrelanger selbständiger Tätigkeit zur Ruhe gesetzt hatte, aber für manch langjährigen Kunden nochmal tätig wurde und auch Autobastlern in der Nachbarschaft wie meinem Vater, jetzt auch mir, mit Begeisterung unter die Arme griff. Er zerlegte meinen Hauptbremszylinder und versorgte ihn mit neuen Dichtungen, an denen ich ganze 26 Jahre Freude haben sollte!

1993

Nach 2 Jahren und 30.000 km hing bereits eine Einspritzdüse fest und musste ausgetauscht werden. Ich hatte davon noch reichlich, da ich ja die zweite Maschine in petto hatte.

Durch eine defekte Dichtung in der Unterdruckpumpe kam Öldampf in den Bremskraftverstärker. Dieser hatte eine Membran, die kein Öl vertrug und verlor seine Wirkung. Beide Teile wurden durch Altteile des Nachfolgemodells, dem 123er, ersetzt.

1994

Wenn plötzlich die Batterie keinen Saft mehr hat und man Starthilfe braucht, liegt das nicht unbedingt an der Batterie. Eine Bosch-Werkstatt wechselte mir zunächst den Keilriemen der Lichtmaschine und fand nach wiederholt notwendiger Starthilfe heraus, dass es doch wohl an dem Regler für den Ladestrom gelegen hatte. Der /8 hatte noch einen externen Regler, der im Motorraum am rechten Stehblech montiert war.

Auch der Schalter für die Rückfahrstrahler musste in diesem Jahr ersetzt werden.

1995

Das Schaltgetriebe leckte am Hebel vom ersten und zweiten Gang. Der Dichtring wurde erneuert und das Getriebe mit neuem Öl versorgt. Die Lichtmaschine erhielt neue Kohlebürsten weil die Batterie wieder leer war.

Als ich mit dem alten Meister in unserem Dorf über meinen leckenden Hinterradantrieb, das sogenannte Differenzial sprach, meinte er, dass könne man machen, der Simmerring sei bloß undicht. Mercedes lieferte zwar die Einzelteile, hätte eine solche Reparatur selbst aber nie durchgeführt, wohl weil die Flanschmutter gegen eine Hülse presst, die sich beim Anziehen der Mutter in einer vorbestimmten Form verziehen muss, um so die im Getriebe liegenden Kegelräder mit einer bestimmten Kraft gegeneinander zu drücken. Liegt der Druck falsch an, gibt es Schrott im Gehäuse! Der alte Meister versprach, mit dem von ihm überholten Differenzial könne ich bestimmt 150tausend km fahren! Da ich zwei Differenziale hatte, gab ich ihm das nassere zur Überholung.

1996

Ventilspiel überprüft, Einlass 0,1mm, Auslass 0,4mm, nachgestellt und auf der darauffolgenden großen Fahrt zu Bekannten nach München brauchte der Wagen nur noch sagenhafte 6,23 Liter auf 100 Autobahnkilometer!

Im September riss ein Kühlwasserschlauch. Schließlich hatte ich diese auch nicht ersetzt, sondern die alten wieder verwendet. Ich befand mich gerade auf dem Weg, meine liebe Frau von der Schule abzuholen, wo sie an einer Qualifizierung teilnahm. Ich bemerkte den Defekt erst durch die Geruchsentwicklung des Motors, aber war zu diesem Zeitpunkt auch schon fast da. Als ich das Schulgebäude betrat, traf ich eine freundliche Lehrerin, die mich mit einem Becher für Wasser und Klebeband für Elektroinstallationen versorgte. Damit umwickelte ich den Kühlerschlauch und füllte ihn wieder auf. Später, das Klebeband hatte schon 1000 km hinter sich und hätte wohl auch noch länger gehalten, tauschte ich den Schlauch aus. Im gleichen Jahr musste die Wasserpumpe erneuert werden, die vermutlich Schaden durch das kurzfristige Trockenlaufen genommen hatte.

Als ich am 30. Oktober 1996 vor einer Ampel stand, titschte ein Opel auf meine hintere Stoßstange, der seinerseits von einem ungebremsen Mercedes geschuppt wurde. Meine Stoßstange erhielt einen leichten Knick, den man aber nur bei genauem Hinsehen erkennen konnte. Und trotzdem bezifferte ein vereidigter Sachverständiger den Schaden auf 3000 D-Mark, die ich mir freudig auszahlen ließ – damals ging das noch ohne Fisimatenten.

Die Antriebswelle, die unter dem Wellentunnel lag, bestand aus zwei Teilen, die über ein kardanisches Gelenk verbunden waren. Dass dieses Gelenk nicht mehr frei beweglich war, wusste ich erst, als es in der Gummimanschette der Aufhängung herumrührte und schließlich gegen den

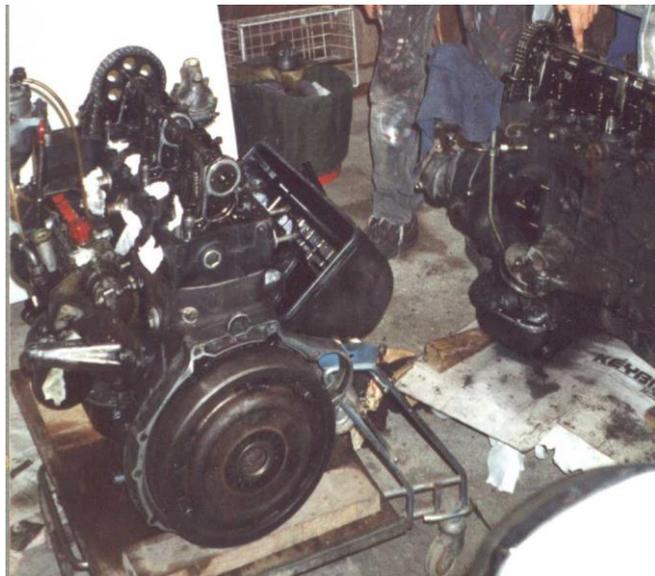


Unterboden schlug. Dabei vermittelte es einem das Gefühl, als ob sich der Wagen aufbäumen wollte. Dieser ruckte zwei, drei Mal während des Beschleunigens. Bei genügend Fliehkraft lief die Welle wieder ruhiger. Bei meinen Eltern Zuhause lag noch eine zweite Welle. Von der war zum Glück das Teil mit dem Kardangelen in Ordnung! Da die andere Hälfte aber defekt war, war ein Tausch nicht so ohne weiteres möglich und aus zwei musste eins gemacht werden: Zum Auswuchten der neu zusammengesetzten Welle musste ich mit ihr in einen Spezialbetrieb für Wellenbau.

Auch der Anlasser musste überholt werden, nachdem er nicht mehr als ein leises Klicken von sich gab. Inzwischen dürften wohl die wichtigsten Teile, die sich in der Peripherie des Motors befanden, bald alle erneuert sein!

2000

Im September 2000, also nach nur gut 9 Jahren, wurde nach 182tausend km die Zylinderkopfdichtung undicht. Die Maschine verbrauchte jetzt jeden Tag einen Liter Öl. Genauer gesagt, zweimal einen halben. Nach genau einem Kilometer rattete sie als ob man eine schwere Kette über eine Stahlkante zieht und stoß hinter sich ihren halben Liter Öl aus dem Rohr, so dass ich im Rückspiegel nichts mehr sah. Nach zwei Minuten war der Spuk vorbei und ich konnte so lange fahren wie ich wollte, aber beim nächsten Start mit kaltem Motor bot sich wieder das gleiche Schauspiel.



Nach zwei Litern Öl war die Reparatur organisiert und auch ein paar freie Tage. Die zweite Maschine stand ja noch gut in Decken eingehüllt bei meinen Eltern. Sie wurde hergerichtet und ausgetauscht.

Bei ihrer Instandsetzung stellte sich allerdings heraus, dass ein neues Distanzstück zwischen Ölpumpe und dem darüber liegenden Druckstück besorgt werden musste. Dieses Distanzstück sorgt dafür, dass das Zahnrad der Pumpe in die quer liegende Zahnwelle des Pumpenantriebs greift. Beim Betrieb des Motors wird die Ölpumpe durch den quer liegenden Antrieb nach oben gegen das Druckstück und somit auch gegen das dazwischen liegende Distanzstück gedrückt. Mein Vater, der die Hauptarbeit bei der Überholung des Motors übernommen hatte, meinte, dass dieses Distanzstück aus einem weicheren Metall sein müsse, damit sich durch die Reibung nicht der Pumpenschacht verkürze. So ließ er ein solches Teil nach seinen Vorstellungen in einer Werkstatt drehen, schließlich lasse sich ein solches Distanzstück im Falle der Fälle ja auch leichter ersetzen. Ich hatte dabei kein so gutes Gefühl und dachte noch, dass kein Mensch dort hinein schaut, bis die Ölpumpe aus dem Antrieb hüpfte. Nach weiteren 120tausend Kilometern schließlich, war es so weit!

Doch zunächst weiter chronologisch:

Da bei dem alten, wiederverwendeten Nehmerzylinder der Kupplung 1991 der Entlüftungsnippel abgebrochen war, wurde dieser nun im Zuge des Motorwechsels erneuert. Neben immer wieder auftretenden kleinen Rostarbeiten, wurden nun auch erste Schweißarbeiten nötig, u.a. am Querholm unterhalb des Kühlers.

2001

Im darauf folgenden Februar fuhren wir dann mit Freunden ins Allgäu zum Langlauf! Wir hatten uns im Lechbrucker Hof einquartiert und einen wunderbaren Urlaub genossen – nur Schnee gab es in diesem Jahr keinen. Den fanden wir erst in Berwang, Österreich, auf 15hundert Meter.



2002

Das Traggelenk vorne links machte immer schlimmere Knarr-Geräusche. Die Werkstätten verwiesen mich alle auf Mercedes. Und Mercedes musste erstmal ein Presswerkzeug dafür basteln, um den Auftrag ausführen zu können. Als 2013 das Traggelenk auf der anderen Seite knarrte, bot mir eine Bosch-Werkstatt den Austausch an. Sie musste nicht erst ein Werkzeug bauen, sie war mit einer Presse für solche Arbeiten ausgestattet und hatte die Reparatur auch flugs erledigt. Im Oktober 2002 hatte der Wagen seinen 30. Geburtstag und konnte als Oldtimer umgemeldet werden.



**Technisches, historisches
Kulturgut**

Oldtimer!

1972 - 2002

DB 200D/8

Zukünftige Reparaturen wurden ab jetzt aus der Steuerersparnis finanziert! Zumindest so lange, wie ich meine mühevollen Stunden dem Wagen nicht anrechne.

Im gleichen Jahr traten über ein paar wenige Tage immer mal undefinierbare Geräusche im Bereich des hinteren Antriebs auf. Plötzlich wurden die Geräusche derartig unbequem, dass ich es vorzog, die Fahrt zu unterbrechen. Ich fuhr auf ein Tankstellengelände, um nachzuschauen, ob ich etwas erkennen könne.

Das Hinterachsgetriebe blockierte gerade in dem Moment komplett, als ich in der Mitte zwischen den Tanksäulen hindurchfuhr und abrupt stehenblieb. So blockierte ich zugleich den Tankstellenbetrieb bis der ADAC kam. Schieben war nicht möglich. Als mich der ADAC auf seinen Wagen zog, drehte ein Hinterrad vorwärts und das andere rückwärts. Nach 7 Jahren waren die 150tausend Kilometer schon um, die mir der alte Meister aus dem Dorf versprochen hatte, ziemlich exakt sogar!

Meine Eltern freuten sich natürlich immer wieder über meinen Besuch. An diesem Tage nicht zum ersten Male Huckepack auf dem Wagen der Gelben Engel: Silvester 1991 war einer der alten Bremsschläuche verstopft gewesen, der Bremskolben war heiß gelaufen. Auf der Autobahn merkte ich, dass das Bremspedal viel zu viel nachgab. Als ich das Rad auf dem Standstreifen abgeschraubt hatte, um nachzusehen was los sei, fing die ausgetretene Bremsflüssigkeit plötzlich ordentlich Feuer! Meine Beifahrerin, besagte Kommilitonin vom 12.7. gleichen Jahres, holte tief Luft und pustete es einfach aus! Damals starteten wir die Reise in ihrem R4 nochmal neu. – Auch dieses Mal blieb ich nur kurz bei meinen Eltern. Das zweite Differential, das dort lagerte, hatte ich in einer halben Stunde getauscht.

Eine Antriebswelle an diesem, hinten rechts, tauschte ich ein Jahr später wegen erneuter Klopfgeräusche. Ich schmeiß´ ja nichts weg, was man noch gebrauchen kann. Die Antriebswelle nahm ich von dem Differential, das im Jahr davor blockiert hatte. Die inzwischen 6 Jahre alte Batterie gab in einer kalten Dezembarnacht ihren Geist auf.



2003

Auf dem Weg in die tschechische Šumava, den berühmten Böhmerwald, wieder zum Langlauf und wieder mit unseren Freunden, mit denen wir im Allgäu waren und diesmal mit viel Schnee, hatte ich vorsorglich die andere Antriebswelle im Kofferraum, aber ich sollte sie niemals mehr brauchen! Die Lichtmaschine brachte ich wieder zum Bosch-Dienst. Dieses Mal musste sie neu gelagert werden.

In den Jahren 2002, 2003 und 2006 hatte ich die Ehre, insgesamt vier Brautpaare oder zumindest die Braut zur Kirche zu fahren – Freunde von uns oder deren Kinder heirateten. Ach ja, da war doch was: 1996 saß ich auch einmal selbst als Fahrgast auf der Rückbank meines /8, zusammen mit meiner von da ab angetrauten Barbara! Die Fotos kamen schon.



2004

Mit einem plötzlichen Peng bei Tempo Hundert eröffnete mir mein Auto dieses Jahr eine nie gekannte Sicht: Keine Kratzer mehr, keine Kleckse, kein Fliegenschiet! Dafür 1000 kleine Glaskrümel im ganzen Innenraum verteilt, von denen ich noch Jahre später die letzten Krümel gefunden hatte. Die neue Windschutzscheibe kam über Nacht. Am anderen Morgen konnte ich sie bereits einsetzen. Für den TÜV wurden Flicker an den vorderen Stehblechen rechts und links vom Motorraum notwendig und im November begann es, unter dem Kühler zu tropfen. Da bot mir eine Kühlerfabrik einen neuen zum halben Preis wie der Handel an.

So gab es immer ein paar Dinge zu tun.

Früher bin ich gerne viel gefahren. Im Jahr 1995 waren es mal 40.000 km. Inzwischen habe ich festgestellt, dass ich mich auch gerne kutschieren lasse. 7000 Kilometer brachte ich derzeit noch jährlich auf den Zähler. Dabei sei nebenbei bemerkt: In diesem Jahr drehte der Zähler noch mit.



2006

Und immer, wenn der TÜV bevorstand, hatte ich mir die Bremsen angesehen: Das Rad runter, die Beläge raus, mit einer alten Zahnbürste den Staub rausgebürstet und die Beläge wieder eingesetzt. Diese Sichtkontrolle fand ich wichtig, denn sind die Bremsscheiben noch gut, die Beläge ausreichend und bei der Gelegenheit stellte ich gleich fest, ob die Kolben auch leichtgängig waren, hatte ich beim TÜV nie Probleme mit den Bremsen und so mancher Prüfer drückte bei anderen Sachen schon mal ein Auge zu.



Was ich hier meist nicht erwähne, Auspuffteile und Reifen wurden in regelmäßigen Abständen fällig. Den Ölwechsel habe ich zweimal jährlich immer selbst gemacht und mir dafür mal 10 Ölfilter auf Vorrat besorgt, die ich jährlich wechselte. Als Öl nahm ich Einbereichsöle, wie es in den 1970er Jahren vorgeschrieben war. Deshalb war auch der Wechsel zwischen Sommer- und Winteröl stets erforderlich und ich glaube, diese Öle haben dem Motor gut getan.



2008

Nach umfangreichen Schweißarbeiten im Bereich des vorderen Querholms unter dem Kühler, der Aufhängung für die Stoßstange und den vorderen Kotflügeln wollte mich der TÜV nicht mehr durchlassen. Es waren die Achslagerböcke der durchgehenden Vorderachse. Ich war wohl etwas zu bang, ob ich die Schrauben überhaupt noch losbekommen würde und wenn ja, ob sie auch heile blieben. Mercedes schätzte den Aufwand auf 15hundert Euro aufwärts, eine kleine Werkstatt, dessen Meister noch am /8 seine Lehre gemacht hatte, bot mir den Wechsel zum Festpreis von 150 Euro plus Material an. Ich wusste es schließlich selber gut genug: Wenn sich die Schrauben lösen lassen, ist der Rest ein Kinderspiel. Leider hatte er die rostigen Schrauben wieder verwendet. Aber wenn die neuen Gummiböcke nur halb so lang halten wie die alten mit 36 Jahren, müsste ich an diese Stellen gar nicht mehr dran. Dachte ich. 8 Jahre später gab es wieder so viel Spiel zwischen Rahmen und Achse, dass diese Schrauben dringend hätten nachgezogen werden müssen. Der TÜV hatte im Januar 2017 zum Glück nicht so genau hingesehen.





2010

Doch zunächst war der TÜV 2010 wieder fällig. Mein Wagen erinnerte mich im hinteren Teil an einen Schweizer Käse: Im Kofferraum sammelte sich schon seit längerem das Wasser, wenn es geregnet hatte. An den hinteren Radlaufkanten blühte der Rost und die hinteren Türen spreizten unten auseinander. Diese bekamen als erstes ein 5mm dickes Flachblech als Kante. Die Gummidichtung hatte ich schon lange weggeschnitten, damit das Regenwasser besser ablaufen und die Türen trocknen konnten – jetzt ließ ich die Türen unten für eine optimale Lüftung einfach offen.

Einer der vier Auflagen, mit denen der Rahmen über die Achslagerböcke mit der Achse verschraubt war, verstärkte ich wegen starkem Rostbefall mit einem 1,2mm dicken Blech. Diese Stellen sind mir sowieso ein technisches Wunder: Hier halten vier Schrauben von einem Zentimeter Durchmesser in jeweils einem normalen 8mm tiefen Gewinde das gesamte Gewicht der durchgehenden Vorderachse samt Motor!

Weitere umfangreichere Schweiß- und diesmal auch Spachtelarbeiten waren erforderlich: Die Halterung der Lenkstange wäre bald vom Rahmen abgerissen. Sie hing nur noch an einem Schweißpunkt. Ich bog mir ein schönes dickes Flacheisen parat und schweißte es quer über Rahmen und Halterung. Die Blechkanten der hinteren Radläufe waren so rostig, dass ich sie einfach wegschnitt und die Kanten mit



Glasfaser nachbildete. Als Unterbau diente ein in Form geschnittener Bauschaum. Mit Bauschaum arbeitete ich schon im Jahr 1991 um die Lampentöpfe der vorderen Kotflügel herum mit dem Resultat, dass Nachbesserungen wegen Rostbefalls erst 2008 erforderlich wurden! Und die Hohlräume über den hinteren Radläufen trocknen schlecht, wenn sich dort Schwitzwasser sammelt oder wie jetzt, schon Regenwasser eindringt. Ausschäumen kann das für lange Zeit verhindern! Da lohnte es sich auch gleich wieder, den Kofferraum mit einem neuen Teppich auszulegen, der im folgenden Winter prompt trocken blieb.



Die an vielen Stellen durchgerostete Motorhaube konnte einfach getauscht werden, weil ich davon noch eine hatte und der ganze Wagen erhielt in diesem Herbst von mir ein neues Farbleid! Zwar nur mit der Rolle, aber das machte schon so viel her, dass Nachbarn, die bisher kaum gegrüßt hatten, sich nun lange mit mir unterhielten! – Fand dies schließlich auch nicht in Vaters Halle statt, sondern bei trockenem Wetter vor unserem Haus unter freiem Himmel.



Bei solchen Arbeiten fühlte ich mich ein bisschen wie Charactercus Potts, der begnadete Erfinder und Tüftler, der mit seinen Kindern Jeremy und Jamima und Truly Scrumtious eine Fahrt ins Grüne machte ...



Neue Reifen, neue Bremsscheiben, Bremsklötze und Bremsschläuche vorne und hinten, eine neue Lenkstange und nach einem Achsfederbruch vorne auch noch neue Achsfedern komplettierten die diesjährigen Notwendigkeiten, Arbeiten, die eine Bosch-Werkstatt für mich übernommen hatte. Der Wechsel der Bremsflüssigkeit war sowieso längst überfällig und wurde auf diesem Wege gleich mit erledigt!



2012

Unsere Freunde in Ostfriesland hatten sich vor Jahren schon für meinen Wagen begeistern können, nun war wieder ein Treffen angesagt, wo wir sie mit dem alten Benz erneut erfreuen konnten.

Die Feststellbremse hing einseitig fest und zeigte keine Wirkung. Die Bezeichnung Feststellbremse kommt daher, weil sie mit dem Fuß getreten und mit der Hand wieder gelöst wird. Bei anderen Autos ist es einfach die Handbremse. Die gleiche Bosch-Werkstatt tauschte die zwei Jahre alten, also sprich: neuen Bremsscheiben wieder aus, was mich auch ärgerte, und erneuerte beide Bowdenzüge.

Lichtmaschine und Servo erhielten neue Riemen.

In diesem Sommer meldete ich den Wagen von Vaters Namen auf meinen um! Als ich dann im Herbst meinem 44sten Geburtstag gemeinsam mit dem 40sten meines /8 feierte, sagte mein Vater in einer Rede, ich sei lange genug verlobt gewesen – dieses Jahr hätte ich sie endlich geheiratet!





2013

Knarrte 2002 das Traggelenk vorne links, war es nun das Traggelenk vorne rechts! Die Bosch-Werkstatt sah darin kein Problem, sie müssten nur den Achsschenkel abschrauben, um das neue Gelenk einpressen zu können. So bat ich darum, dass sie doch gleich die spröden Gummis zwischen den Achsteilen erneuern, doch diese waren weder im Zubehör noch bei Mercedes selbst zu bekommen. Sie waren aber zu bekommen: Nämlich bei Niemöller in Mannheim, dem Ersatzteihändler für Mercedes-Veteranen. Ich legte der Bosch-Werkstatt die Teile auf den Tresen und sagte nur: Das sind die Gummis!

2014

Im März besuchte ich Freunde südlich von Stuttgart. Was ich noch nicht ahnte: Es sollte meine letzte weite Fahrt mit diesem Wagen werden!

Als ich Mitte Juni gegen Mitternacht von einer Betriebsfeier nach Hause fuhr, stellte ich auf der Autobahn plötzlich fest, dass die Maschine nicht mehr zog. Sie wurde langsamer und langsamer und reagierte auch nicht mehr auf das Gaspedal. Der Öldruckzeiger stand auf Null. Ich ließ den Wagen auf den Seitenstreifen rollen und rief den ADAC. Ich erinnerte mich an die Worte meines Vaters: „Das Distanzstück muss aus einem weicheren Metall sein“

Mir war sofort klar, was passiert war. Nur dass jetzt nicht nur das Distanzstück, sondern die Zahnräder vom Pumpenantrieb in die Fritten gegangen waren.



Manches fügt sich, wie es sich fügen soll. Daher war auch nicht guter Rat teuer. Mein Vater hatte es verbockt, aber auch unbewusst für eine Lösung gesorgt. Er selbst allerdings – und das dürfte wohl unbeabsichtigt Teil dieser Lösung geworden sein – starb fünf Wochen vorher. Deswegen muss ich an dieser Stelle auch etwas ausholen:

In den letzten gemeinsamen Jahren waren meine Eltern monatelang von Zuhause weg. In einem ausgebauten VW-Bulli befuhren sie die schottischen Highlands, das Nordkap über Norwegen und Finnland, über Moskau nach Jekaterinburg am Ural und durch die Ukraine zurück und von Tuareg begleitet durch die libysche Sahara. Ihr VW-Bus war für alle Eventualitäten auf diesen Reisen ausgerüstet.

Im Sommer 2013 lie mein Vater für eine geplante Reise nach Südafrika die Maschine des Campers von einer Motorenwerkstatt überholen. Die Werkstatt nutzte den Camper bei einer Probefahrt, um ein fremdes Getriebe zu transportieren. In einer Kurve kippte das Getriebe zur Seite und goss seinen Inhalt über den Teppich. Der darunterliegende kunststoffbeschichtete Holzboden verfärbte sich. Sicherlich war dies ein Aergernis für beide Seiten, denn der Austausch des Fubodens wäre mit einem enormen Aufwand verbunden gewesen, da auch die gesamte Inneneinrichtung mit allen Kabeln und Schläuchen hätte ausgebaut werden müssen und somit ein Schaden von 6- bis 8-Tausend Euro im Raum stand. Mein Vater sprach sich mit mir ab und wir verzichteten auf diesen kniffligen Umbau. Dafür vereinbarte er mit der Werkstatt ein Guthaben für Wartungsarbeiten und Reparaturen bis insgesamt 4000 Euro über vier Jahre. Während des darauf folgenden Winterhalbjahrs erhielt mein Vater wegen einer schon länger bekannten Krebserkrankung geplante Chemotherapien, von denen wir uns alle viel erhofften.



Bei einer Kontrolluntersuchung im März 2014 wurde offenbar, dass diese nichts gebracht hatten. Im April sagte mein Vater die Südafrika-Reise ab, wir unternahmen eine gemeinsame Probefahrt mit dem Bulli, er erklärte mir die Besonderheiten und die Handhabung und händigte mir die Papiere aus. Dann verstarb er am 5. Mai.

Das mit der Motorenwerkstatt ausgehandelte Guthaben hätten wir in vier Jahren nicht ansatzweise verbraucht. Mutter fuhr ein neues Auto und ging für die wenigen Inspektionen lieber in eine kleine Werkstatt im Ort, zumal der Kfz-Meister bei ihr um die Ecke wohnte, ihren Wagen morgens abholte und abends wieder vor die Tür stellte. Wäre da nicht mein Motorschaden gewesen!

Das Distanzstück war weggeschmirgelt, am Pumpenantrieb waren die Zähne gebrochen und die Lagerschalen der Kurbelwelle hatten auch ihre Macke abbekommen. Normalerweise wäre an dieser Stelle Schluss gewesen, denn bei so viel Rost und mittlerweile einer Reihe von Unwägbarkeiten in diversen Teilen hätte ich weder Zeit noch Geld in die Maschine stecken wollen. Was die Reparatur gekostet hatte, weiß ich allerdings bis heute auch nicht und laufe der Werkstatt nicht mehr hinterher. Vier Monate hatte sie sich Zeit gelassen, Zeit, die ich für eine neue Stoßstange nutzte: Hatte ich 1991 den Träger meiner hinteren Stoßstange erneuert, war dieser nach 23 Jahren wieder soweit weggerostet, dass ich bald ohne fahren musste. In einer kleinen Werkstatt, auf die mich ein Bekannter aufmerksam machte, fand ich eine solche, die aber nur im Chrom wirklich besser war. Den Träger bestellte ich jetzt wieder bei Niemöller. In dieser Zeit fuhr ich mit dem Campingbus meiner Eltern zur Arbeit, der nun meiner war. Als ich den /8 im Oktober zurück bekam, brauchte ich auch noch einmal viel Zeit – die Halle am Haus meiner Mutter stand mir jetzt uneingeschränkt zur Verfügung – so dass der Wagen im Dezember 2014 nach einer erneuten umfangreichen Behandlung mit Rostbinder, Zinkspray und Epoxydharz, Glasfaser und Polyesterspachtel, die Kotflügel wieder neu lackiert, den TÜV schaffte.

2015

Der Kupplungsgeberzylinder leckte schon seit geraumer Zeit. Ich hatte den Eindruck, es würde immer stärker werden und ließ von der Bosch-Werkstatt den Zylinder im Februar austauschen. Den Nehmerzylinder tauschten sie gleich mit aus. Im Juli leckte nach gut 10 Jahren wieder der Kühler. Ich bin dann mit der alten Rechnung hin und sie haben mir den gleichen Preis gemacht!

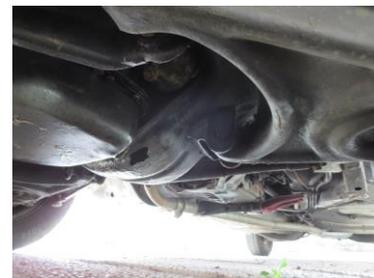
Der Dieseltank, ein Stahltank, hing beim /8 unter dem Kofferraum und ist auch ein wenig den Gefahren des Steinschlags ausgesetzt. Es gab nur ein paar wenige Roststellen, die ich behandeln wollte und dabei feststellte, dass die Gummischläuche, die den Stahltank mit den Dieselleitungen verbanden, porös geworden waren und ausgetauscht werden mussten. Sie leckten etwas.

So hatte nun doch schleichend eine Zeit begonnen, wo ich Bauteile, die ich 1991 oder auch später komplett erneuert hatte, wiederum erneuern musste!



2016

Die durchgehende Vorderachse wies inzwischen Rostlöcher auf. Schweißen – da hätte vielleicht der TÜV die Nase gerümpft. Schön säubern, Spachtel und Glasfaser drauf und nochmal Konservierung in die Achse sprühen, das sollte für einige Jahre reichen. Unter den Gummidichtungen der Rücklichter waren die Profilbleche weggerostet und ich kreierte die Passform aus Polyester, das ich mit einem Hauch Epoxidharz überpinselte, damit Polyester und Glasfaser mit der Zeit kein Wasser zogen. Mit Epoxidharz, einem Fließharz aus Epichlorhydrin und Bisphenol A arbeitete ich nun schon seit 2010 und alles, was ich damit behandelte, zum Beispiel Schweißpunkte an den Stehblechen und den Konsolen für die Stoßdämpfer vorne, blieben bis jetzt einwandfrei. Anschließend kam Farbe drauf, Kunstharz allerdings, und nicht mehr Acryl, im nicht sichtbaren Bereich ein Flüssigkunststoff mit hohem PVC-Anteil.



2017

Für den TÜV war ein neuer Spurstangenkopf erforderlich, was in 26 Jahren gelegentlich vorkam. Der 1994 ausgetauschte Schalter für die Rückfahrstrahler war auch wieder fällig.

Im November dieses Jahres dann, wurde mein Wagen vor einem unglücklichen Schaden bewahrt:

Seit bereits 12 Jahren parkte ich auf der Straße vor dem Küchenfenster unserer Nachbarn. Wer die Straße herauf kam, sah das Heck meines Wagens schon von weitem.

Seit geraumer Zeit teilte ich mir den Platz mit einem LKW und einem Pickup des darauf folgenden Nachbarn, einem Landschaftsgärtner, der immer weniger Rücksicht auf den zur Verfügung stehenden Platz nahm. Oft war der Platz hinter seinem LKW so knapp, dass ich dicht aufrücken musste, um die Einfahrt unserer direkten Nachbarn nicht zu blockieren. Im November schließlich parkte der Landschaftsgärtner seine Wagen so, dass ich weder wie gewohnt dahinter, noch davor hätte parken können! Zwischen seinen Autos ließ er einen großzügigen Platz von vier Metern, was auch nicht reichte. Ich überholte seinem LKW und seinen Pickup und parkte hinter seiner Einfahrt, wo ich meinen Wagen auch gleich von Donnerstagabend bis Montagmittag stehen ließ. Als ich am Montag meinen Wagen aufsuchte, stand dieser allein auf der Straße. Der LKW war wie vom Erdboden verschwunden und blieb es zu meiner Verwunderung auch bis wir im Laufe dieser Woche mal wieder mit unseren direkten Nachbarn bei einem Glas Wein zusammensaßen. „Weißt du eigentlich, dass jemand in den LKW gebraust ist?“ fragte mich unser Nachbar, „der Wagen steht da hinten noch. Der hat die ganze Front kaputt.“

Da musste wohl einer den Gegenverkehr durchlassen und hatte nicht mehr bremsen können! Am LKW war ein Rücklicht gebrochen. Die starke Stahlkonstruktion des LKW hatte den Aufprall unbeschadet überstanden. An meinen /8 wollte ich in diesem Moment lieber nicht denken, aber ich habe gelernt, dass ein dissoziales Verhalten von Nachbarn mitunter auch ein Segen sein kann!

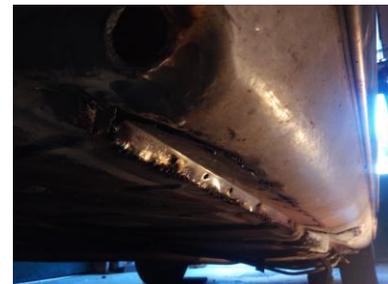




2018

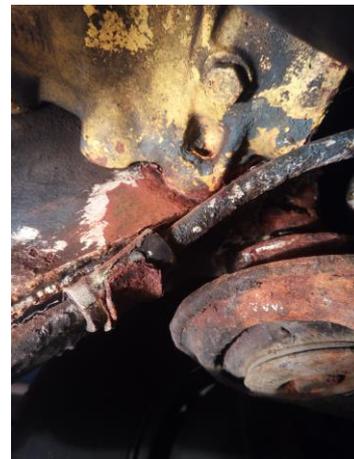
Der Querholm unter dem Kühler war wieder so voller Löcher, dass ich ihn zum dritten Mal schweißen musste und erneuerte die Rückseite wie schon 2008 mit einem langen Blech. Ideal sind immer emaillierte oder pulverbeschichtete Bleche aus Dunstabzugshauben oder Metallregalen. Zum ersten Mal war auch ein Seitenschweller durchgerostet und das Bodenblech unter der Fahrerseite hatte ebenfalls Löcher, die sich schon 2016 ankündigten. Den Rost schnitt ich großzügig weg, alte Regalbleche gab es gerade genug.

Das Jahr 2018 war nach dem plötzlichen Tod meiner Mutter davon geprägt, das Elternhaus auszuräumen und zum Kauf anzubieten. So stand mir jetzt auch die zugehörige Halle ein letztes Mal zur Verfügung.



2019

Im Februar war der TÜV wieder fällig und ich stellte beim Reinigen der Bremsen fest, dass ein Kolben hinten links schon länger festgehangen haben musste. Der Bremsbelag lag gar nicht mehr an der Scheibe an und der Bremsbelag der Gegenseite war komplett runter. Sie Reifen waren 2010 preiswert gewesen, dafür hatten sie jetzt kaum noch Profil. Zwei weitere Rostlöcher in der Größe von Golfbällen entdeckte ich hinten links unter dem Längsträger. Das Spiel zwischen Vorderachse und Rahmen war ein weiterer TÜV-relevanter Faktor, jedoch mit der Unsicherheit, ob sich die Schrauben noch lösen lassen. Im vergangenen Winter trat erstmalig ein Kriechstrom auf, der mir die Batterie leerzog –



... allerdings nur bei frostigen Temperaturen. Im Sommer sprang der Wagen nach 5 Wochen Standzeit an, als sei er gerade erst abgestellt worden, im Winter tat er das auch, aber nur, wenn ich die Batterie abends abklemmte und morgens wieder anklemmte – ein Unbequemlichkeitsfaktor.

Die Kilometerleistung ließ sich schon lange nur noch über die Tankfüllung berechnen. Von den drei oder vier Tachos, die ich hatte, lief keiner mehr. Dafür fingen sie manchmal zwischendurch an zu rattern oder zu schnarren.

Kurzum: **Es war eine schöne Zeit!** Im Februar 1989 gekauft und am 1. März 2019 verkauft, hatte mich dieser Wagen nun ganze 30 Jahre lang begleitet.

Danke!

In eBay-Kleinanzeigen hatte ich ihn abends um halb zehn an Bastler oder zum Ausschlichten noch keine Minute stehen, da waren die ersten zwei Anfragen schon da! 10 weitere folgten noch am gleichen Abend, 30 wurden es in den ersten 24 Stunden und es kamen weitere. Ich schaute, was die noch gut erhaltenen Einzelteile wie Kühler, Motor, Kupplungszylinder, Servo-Lenkgetriebe, weißes Lenkrad, Scheibenwischermotor und Sitze ohne mit dem spitzen Bleistift zu rechnen, in eBay-Kleinanzeigen zusammen für einen Wert erzielen könnten – eBay hatte genügend Vergleiche im Netz – und nahm davon die gute Hälfte als Preis. Ich wollte die Teile nicht bei mir lagern, bis sich einer meldet, der sie gebrauchen kann oder ich sie irgendwann doch einem Schrotthändler mitgebe. Ein fahrbares Gesamtkunstwerk zu einem fairen Preis ist interessanter. Der Preis, den ich so ermittelte, lag immerhin noch fast vier Mal so hoch, wie ich 1989 bezahlt hatte!

Und der erste, der sich den Wagen anschauen kam, nahm ihn mit – ein selbständiger Bauunternehmer mit osteuropäischen Wurzeln, der angab, von diesem Typ Auto wenig Ahnung zu haben, aber davon träumte, ihn wieder fit zu machen.

Seit Oktober 2002 war mein Wagen ein Oldtimer und gehörte zu den „historischen“ Fahrzeugen. Keine Abgasuntersuchung (Einführung erst ab Baujahr '76) und keine Grüne Zone konnte SIE – Mercedes war schließlich eine Frau – aufhalten.

Mehrere Hochzeitspaare hatten sich von ihr und von mir schon fahren lassen.

Sie war ein **technisches Kulturgut!**
Immerhin!



Oldtimer-Markt 5/93 (Zeitschrift)

Hier beschrieb Johannes Köbler diesen Wagen treffend wie folgt:

Die Diesel haben einen dicken schwarzen Knopf am Armaturenbrett, und wenn man nach dem Einschalten der Zündung mit Gefühl daran zieht, beginnt hinter einem kleinen runden Gitter ein Heizwendel aufzuglühen, mit seinem immer heller werdenden Leuchten eine Vorahnung auf zwanzigbarige Explosionen im Motor vermittelnd; und wenn man schließlich die Zugfeder mit einem kräftigen Ruck überwindet, dann fängt es vorne an zu rumpeln und zu ballern und zu nageln, da knurrt und streckt sich ein Bernhardiner von einem Motor, und Nachbars Katze springt über den Zaun, in Sicherheit vor den Rußwolken, die der Auspuff ausstößt.

Diesel! Fünfundfünfzig PS! Einkommavier Tonnen! Das Leistungsgewicht von über 25 Kilo pro PS drückt den 200 D als erdschweren Klotz auf die Straße. Und immer, wenn er sich wachgeschüttelt hat und man auf das große Fahrpedal tritt, dann fährt er auch wirklich los, ein großer Haufen Eisen, unerschütterlich und stoisch. Schildkröten machen ihn an der Ampel rund, er braucht 31 Sekunden auf Hundert, bei 130 ist Schluss. Aber wenn er einmal in Fahrt ist, dann greift das Prinzip Schwungmasse, dann kommt er mit seinem tüchtigen Drehmoment im Vierten fast jede Autobahnsteigung hoch; und dabei erklärt er seinem Fahrer im vertrauten Tonfall eines wohlmeinenden Freundes, dass er selbst keineswegs lahm, sondern alle anderen fürchterlich hektisch unterwegs seien. Und der Fahrer glaubt es ihm und ist völlig zufrieden. Das ist das Geheimnis dieses Autos.



November 2015

Auch als PDF unter
www.hansjoernmiehe.de