

Die Ponton-Bergung von Esslingen

Immer wieder fragen die Kunden der Ponton-Manufaktur, woher kommen die Basisautos? Klare Antwort: Meistens aus Scheunen oder Garagen. So auch hier der typische Fall, welcher genauso schon mehrfach stattgefunden hat. Anruf der Gattin eines Mannes der seit über 30 Jahren einen Ponton in der Garage eingelagert hat. „Nach meiner Pensionierung wird der hergerichtet ...“, war das Credo über all diese Jahre. Nach einigen Jahren im Pensionsalter blieb die Garage weiterhin ungeöffnet und die Gattin ahnt auch, dass dies so bleiben wird. Also Anruf bei uns, die Internet-Recherche macht es möglich. Was denn so ein Auto wert sei und ob wir es vielleicht kaufen wollen? Und so geht es dann los. Irgendwann haben wir sowieso in der Nähe zu tun und machen eine erste Schätzung des Wertes. Ein Bekannter hat noch Vorkaufsrecht, also heißt es abwarten. 5 Monate später dann der Anruf, ob wir noch Interesse hätten. Klar, wir kommen. Auf dem Rückweg vom Sohn bei Oma und Opa abliefern, fährt man dann als typischer Sonntagschänder zur Pontonbergung.



Zufälligerweise ruft ein befreundeter Ersatzteillieferant just auf dem Weg dorthin an und will mir ein paar Teile anbieten. Da er nur 50 km vom Bergungsort wohnt, arrangieren wir das Treffen gleich dort und so habe ich noch zwei „unfreiwillige aber begeisterte“ Helfer und vor allem einen Kameramann dabei. War bei der Erstbesichtigung das Garagentor noch von Weinranken verschlossen, so dass wir es zum Öffnen freischneiden mussten, so konnten wir nun zumindest das Tor problemlos öffnen.

Der Staub von 30 Jahren liegt auf dem originalen Lack, Motor fest. Als Katzenwohnheim samt Untermieter Maus (siehe auch Bericht „Der Ponton und die Mäuse“ auf der Homepage) hat der Ponton im Innenraum etwas gelitten. Auch die Spinnenweben kleben einem erst mal auf Brille und Haar. Der Herr des Hauses hat den Wagen fachgerecht aufgebockt, so sind wenigstens die Reifen davongekommen. Wo sind die Schlüssel? Im Innenraum findet sich nichts. Nun ja, im schlimmsten Fall knacken wir das Lenkradschloss. Zuerst muss der Wagen von seinen Stützböcken. Gesagt –getan. Der originale Wagenheber tut seinen Dienst, die Karosse hält es aus. Gutes Zeichen, der Rahmen scheint solide. Als wir den Wagen „tiefer gelegt“ haben, sind natürlich die Reifen platt. Jetzt schlägt die Stunde meines Sprinters: Da ist doch kein Reserverad mehr an Bord und dafür so ein kleiner Kompressor. Den probieren wir jetzt mal aus! Kaum an die Batterie angeschlossen rattert das Ding los und pumpt den Reifen innerhalb von einer Minute voll auf. Gute Leistung für das kleine Teil! So geht es mit den anderen Reifen weiter und sie halten sogar die Luft. Jetzt können wir versuchen den Wagen aus der Garage zu schieben. Schieben? Geht gar nicht, die Bremsen sind hoffnungslos fest. Aber beim Rundumgehen finden wir den Schlüsselsatz im Kofferraumschloss steckend. Das Lenkradschloss gibt uns also keine zusätzlichen Schwierigkeiten vor. Wir spannen den Ducato mit einem Abschleppseil an und ziehen erst vorsichtig, dann stärker und schließlich mit Gewalt. Es pfeift und radiert, und der Ponton rutscht mit einem blockierten Rad langsam dem Licht entgegen.



Dank Hanglage der Garage haben wir die Erdanziehungskraft auf unserer Seite und selbst da hält die festgegammelte Bremsanlage voll dagegen. Wir zerran das Auto vor den Anhänger und spannen das Zugseil vom Anhänger an.



Die Winde zieht den Wagen dann Umdrehung für Umdrehung auf „Münchner Boden“. Seit seiner Abmeldung im Jahr 1972 steht der Wagen nun wohl erstmals an der frischen Luft von 2011 und hat dank der gut belüfteten Garage seine Blechsubstanz gut über die Runden gerettet.



Ein Blick in den Ölnachfülldeckel des Motors: Rost auf der Nockenwelle. Motorüberholung ist also nötig. Leider hat man den Motor in den ersten Jahren wohl immer mal wieder gestartet, bis die

Rückwand der Garage vom Auspuff geschwärzt war. Vermutlich hat diese Prozedur Kondenswasser im Motor verursacht und damit die Rostschäden – Schade. Auch hat der Herr des Hauses damals noch das Getriebe getauscht und wie so oft ging danach der Tacho nicht mehr bzw. nur beim Rückwärtsfahren und das Zählwerk lief rückwärts. Der Hausherr wies darauf hin, dass der Wagen deshalb 10.000 km „rückwärts“ auf dem Zählwerk habe. Es war das Getriebe eines 219ers, und der hat den Tacho des Vierzylinder-Ponton. Der dreht anders rum, d.h. es gibt beim 220 mit Rechtecktacho im Tachowellenantrieb ein Zahnrad mehr welches die Drehrichtung der Tachowelle ändert. Dieses Rädchen kostet heute schon 200 Euro, die Arbeit nicht gerechnet. Da damals 400 000 Vierzylinder gegen 100 000 produzierte Sechszylinder standen, ist diese Verwechslung mehr als häufig passiert. Manchmal haben sich die Leute dann durch einen Richtungswechsler an der Tachowelle geholfen. Schön, wenn man solche Dinge noch vom Besitzer und letztem Fahrer erfährt. Sonst hätten wir das mit dem Getriebe wahrscheinlich auch erst nach der Restaurierung rausbekommen. Die Frau des Hauses brachte noch die originalen Papiere herbei, mit nur zwei Besitzereinträgen.



So haben wir eine ganz ordentliche Basiskarosse „gerettet“, welche sicher innerhalb der nächsten Jahre wieder auf die Straße zurückkommt, denn die Substanz der Karosserie ist solide. Das ist das Wichtigste, denn Motoren kann man tauschen, aber völlig marode Karosserien wieder fachgerecht herzustellen, ist selbst bei einem 220er Ponton reine „Geldverbrennung“. Und meistens endet es so, dass die Karosserien wesentlich schlechter sind, als bei dieser Bergung, obwohl oft noch die Motoren laufen bzw. die Bremsen ihren Dienst verrichten. Diesem Ponton hat eindeutig die kurze Betriebszeit und die trockene Lagerung das Fell, sprich den Rahmen, gerettet.

Mit staubigen Grüßen,

Thomas Hanna