

## Diesel-Ponton Nr. 3 lebt!

Es war eines schönen Tages Anfang Februar 2007. So beginnen Märchen und so begann auch die wahre Geschichte vom Diesel-Ponton Nr. 3. Das Telefon klingelte und am anderen Ende der Leitung meldete sich der Seniorchef eines Abschleppunternehmens im Raum Stuttgart. Er hätte mir einen besonderen, nämlich ganz frühen Ponton anzubieten, die Nr. 3 aller je gebauten Diesel. Meine Gegenfrage woher er das so genau wüsste, beantwortete er damit, dass dieser Wagen von einem Freund vor über 30 Jahren bei seiner Werkstatt abgestellt worden sei und der mittlerweile verstorbene Freund hätte immer gesagt: „Der ist noch mit dem 170er vom Band gelaufen“. Ursprünglich sollte der Wagen wohl mal repariert und lackiert werden, aber das verlief sich und so nahm ein typisches Auto-Schicksal seinen Lauf. Der Wagen stand sich auf eine Wiese vor der Werkstatt die Reifen platt. Nun aber sollte der Betrieb auf den Junior übergehen, und der hatte den Senior darum gebeten, den „Schrott“ zu entsorgen.



Ich bat den Anrufer um ein paar Fotos und die Fahrgestellnummer. Die Fotos waren ernüchternd, der Wagen war völlig verrostet, selbst der Himmel hing in Fetzen vom Dach. Dreißig Jahre auf einer feuchten Wiese killen jede Substanz. Aber die Fahrgestellnummer erschien glaubwürdig. Nun ist es mit den ganz frühen Dieseln eine besondere Sache: Es wurden im Oktober 1953 genau 11 Diesel-Fahrzeuge hergestellt. Die 180er Benziner purzelten derweil schon ganz routinemäßig seit den Werksferien vom Band. Die eigentliche Produktion der Diesel startete erst im März 1954. Dieses Auto war scheinbar Nr. 3 von den elf aus dem Jahre 1953. Insofern mit hoher Wahrscheinlichkeit der älteste noch existente Ponton-Diesel. Mein Faible für niedrige Fahrgestellnummer (auch 007 – „James Bond“-Ponton Nr. 7 aller je gebauten 220SE Limousinen und Nr. 9 aller je gebauten 220SE Cabrios sind in meiner Obhut) hatte mich schon einmal recherchieren lassen, wie viele Ur-Pontons in

Clubreihen existieren. Das brachte 2005 die Erkenntnis, dass es kaum überlebende Benziner-Pontons aus dem Jahre 1953 gibt. Der älteste bekannte und fahrbereite Wagen war damals die Nr. 357 aus dem Baujahr 1954.



Die Preisforderungen für die „Rostlaube“ Nr. 3 erschienen mir jedoch zu hoch. Aber irgendwie war die Fahrgestellnummer nun doch ein Grund den Wagen zu retten. Einen Tag für die Besichtigung einer Rostlaube zu investieren, nur um dann an zu hohen Preisforderungen zu scheitern, war mir das nicht wert. Also sagte ich dem Anrufer meine Preisvorstellung und bat um Rückmeldung, wenn er mit diesem Preis klar kommt. Es dauerte noch drei Wochen und der Anruf kam. Ich schickte die Spedition zum Abholen der Karosse und was dann bei mir eintraf übertraf noch alle Befürchtungen in Sachen Rost. Auf der Hebebühne anheben? Es war nicht mehr möglich. Der Rahmen bröselte geradezu von dannen. Wir legten Bretter über die Hebebühnenarme, um das einzige stabile Teil, den Kardantunnel, zu erreichen. So gelang es uns, den Wagen hochzuheben. Mäusenester im Rahmen waren die einzige „lustige“ Überraschung da unten (Artikel Mäuse im Ponton: [www.mercedes-ponton.de](http://www.mercedes-ponton.de) „Wissenswertes“ anklicken und dann auf „Dies und Das“). Kleiner Lichtblick: Der Motor war noch der originale und er war nicht fest. Diesel konserviert!



Es wäre nach unseren Erfahrungen nicht der erste Dieselmotor der nach 30 Jahren anspringt. Aber getestet haben wir das nicht. Es war klar, dass man ein Spenderfahrzeug benötigen würde, um die Karosserie wieder aufzubauen, ohne ein finanzielles Desaster im Verhältnis zum Marktwert anzurichten. Also auf Ebay die Nr. 2579 eines 1954er Schrottponton gekauft, der vorher in der ehemaligen Tschechoslowakei gelaufen war. Autos aus dem ehemaligen Ostblock sind meist völlig mit Derivaten aus der Ost-Auto-Produktion übersät, so auch hier. Die Lampen vom Skoda, die Lichtmaschine vom Wartburg u.s.w. Aber die Karosserie war solide. Zwei Monate später standen die zwei Pontons zur weiteren Bearbeitung in Polen bei unserer Schweiß- und Karosserieabteilung. Es verging ein halbes Jahr und Ponton Nr. 3 kam substanziell gestärkt und im originalen Farbton lackiert als Rohkarosserie zurück nach München. Ich versenkte den Wagen im „Basislager“, welches so heißt, weil dort die lackierten Basis-Karosserien eingelagert sind und nicht etwa Bergsteiger dort übernachten. Nun sammelte ich schon mal bewusst Teile von Ur-Modellen die ich gedachte Nr. 3 zugute kommen zu lassen. Dieses Auto wäre doch unsere Eintrittskarte zur Mille-Miglia! Die Nr. 3 aller je gebauten Diesel würde den Sieg der österreichischen Privatfahrer Helmut Retter und Walter Larcher im Jahre 1955 bei eben diesem Rennen sicher noch einmal in die Gegenwart transportieren.



Derweil fand ich bei einer Ponton-Tour am Polarkreis einen 54er Schlacht-Diesel und beraubte ihn aller in der Schnelle abbaufähigen Teile, u.a. einer originalen Papp-Schallwand. Ein Teil welches bei fast allen Autos fehlt oder durch andere Materialien ersetzt wurde. Die schwedische Diesel-Heckflosse die ich auf eigener Achse von dort überführte, quoll zum Schluss von Ponton-Teilen über. Ich saß sozusagen 3000 km am Stück mit einem halben Ponton in einer Heckflosse! Diese Teile lagerte ich in einem Extra-Ur-Ponton-Lager ein. Da ergab es sich ganz gut, dass im Sommer 2009 der originale Pünktchen-Stoff von Steenbuck wieder aufgelegt wurde. Ich orderte gleich mal für alle Ur-Pontons die wir so lagernd hatten die verschiedenen Grundfarben und auch für Nr. 3 den originalen schwarz-grün-Farbton.

Unsere Sattlerei brachte das Gestühl dann auf „Vordermann“, aber „Hintermann“ wurde nicht glücklich! Irgendwie hatte der Sattler sich gedacht, die hintere Sitzbank sei zu verrostet und da gäbe es doch viel bessere im Fundus. Aber: Die Erstserie hat eine andere Rücksitzbank als die späteren Modelle, zumindest von der Fixierung her. Also noch mal zurück und Gott sei Dank war die originale Sitzbank nicht auf den Schrott gewandert.

Da nun die Sitze so schön dastanden, gab ich den Motor zum Überholer des Vertrauens und kaum war ein halbes Jahr rum, stand der Motor im Winter 2010 wieder bei uns auf dem Prüfstand und lief wie ein Uhrwerk. Wie doch die Zeit vergeht! Kaum sind knapp vier Jahre rum, hat man doch schon fast alles beisammen.



Im Frühjahr 2010 hatte ich beim Mühldorfer Automarkt noch einen 53er Benziner, Fahrgestellnummer 803, auf einem Anhänger zum Verkauf entdeckt. Die im Auto hinterlegte Telefonnummer kam mir bekannt vor. Als ich zum Telefon griff, antwortete mir mein ehemaliger Nachbar aus frühen Schraubertagen in der Münchner Innenstadt. Er hatte mir den Wagen auch schon mal als frühen Ponton im Vorbeigehen angeboten. Aber das magische Baujahr 1953 hatte er nicht erwähnt. Der Wagen war auch sehr verrostet, unter anderem gab es die Kofferraumseitenwände sozusagen doppelt. Einmal außen völlig verrostet und einmal innen als glattes Blech einfach drübergebraten. Aber im Kofferraum fand ich ein Detail, welches den Wagen für mich unwiderstehlich machte, trotz einer Preisvorstellung von über 3000 Euro für dieses eigentliche „Wrack“. Da war zwischen dem originalen Blech und dem darüber Gebratenen genau so ein Winkelstück mit Loch drinnen, wie es auch Nr. 3 in rätselhafter Weise besaß. Und als ich nach oben in den Kofferraumdeckel blickte, war da eine Stützstange. Aha: Stützstange in Winkelloch ergibt Kofferraumdeckel-Arretierung in geöffneten Zustand. Was erst als nachträgliche Bastlerlösung erschien, entpuppte sich nun als frühe Serienvariante. Mangels Federkraft im Scharnier, hatte man diese Lösung gewählt. Denn statt einer Spiralfeder war im Gelenk der Ur-Pontons nur eine Blattfeder mit wesentlich weniger Spannung verbaut. Nr. 3 hatte offensichtlich wie so viele Pontons eine Frischzellenkur dank eines Teilespenders späteren Baujahres genossen, als ich ihn erhielt. Er hatte schon die Katzenaugen-Rücklichter des Breitkühler-Modells und auch dessen Kofferraumklappe. Das war ja in der Ponton-Zeit eine beliebte, private MOPF (Modellpflege). So konnte man den Nachbarn beeindrucken. Der dachte man hätte einen neuen Ponton! Ich musste also diesen Kofferraum-Deckel haben, auch wenn noch ein ganzes Auto dranhang.

So hat mein ehemaliger Nachbar ein gutes Geschäft gemacht und ich bekam einen originalen Kofferraumdeckel für die Nr. 3.

Zurück zum Winter 2010. An Aufträgen hatten wir mehr als genug und so stand die Karosse von Nr. 3 nach wie vor im Basislager, daneben der Mühldorfer 53 Benziner und die „Spezial-Ur-Teile“ waren markengerecht in einem alten MB 100 Transporter eingelagert. Draußen tobte der Schneesturm und wir tranken Tee und abends war die Zeit gekommen, den Kindern Märchen vorzulesen. Da kam dieser märchenhafte Anruf vom Mercedes-Museum. Man suche wegen 125-Jahre Mercedes im kommenden Jahr 2011 noch einen guten Vierzylinder-Ponton. Ob wir da was zu Auslieferung bereit hätten. Natürlich Tipp-Topp und ansehnlich und am besten gleich. Da hatten die Jungs vom Museum wohl gemerkt, dass kaum jemand noch einen Vierzylinder in gutem Zustand hat. Der offizielle Marktwert verbietet eine Vollrestaurierung geradezu! Und wenn dann mal eine Limousine restauriert wird, dann ist das meistens ein Sechszylinder oder gar ein Coupé/Cabrio. Die Techno-Classica-Messe in Essen zeigt es Jahr für Jahr: Von den gerade mal knapp 5000 produzierten Coupés und Cabrios wimmelt es, aber von der halben Million produzierten Limousinen sieht man kaum ein Exemplar in gutem Zustand. Aber wir arbeiten täglich daran, diesen Zustand zu ändern. Der Anruf des Museums kam Mitte November.



Ponton Nr. 3 war gerade von den wichtigen Aggregaten her komplett, aber noch weitgehend in Teilen. Man konnte von einem Restaurierungsstand von ca. 60-70% ausgehen. Andere, vorhandene Vierzylinder-Projekte waren höchstens zu 50% fertig. Es zeichnete sich also ab, dass Nr. 3 als einziger die Chance bot, bis zum 7. Januar 2011 fertig zu werden. Denn das war die Bedingung für den Ankauf seitens des Museums. Fahrgestellnummer drei war natürlich auch ein Zugpferd, gerade fürs Museum. Wir zögerten also nicht lange, denn jeder Tag zählt bei so einem Projekt. Die Weihnachtsferien und das Skifahren zum Jahreswechsel wurden als fromme Wünsche ad acta gelegt und los gings. Sechs Wochen lang arbeiteten wir neben dem zurück gefahrenen Tagesgeschäft mit Volldampf an Nr. 3. Unmögliches wird sofort erledigt, heißt es oft. Jetzt wissen wir wie es geht! Am Stichtag, 7. Januar 2011, hatten wir es vollbracht. Nr. 3 war so original wie möglich auferstanden! Die Begeisterung für das

Projekt hatte die Werkstatt-Crew ergriffen und es gab nicht mal eine krumme Bemerkung über die Feiertags- und Sonntagsschufferei von 7 Uhr morgens bis 22 Uhr nachts. Auch an Sylvester! Draußen knallten die Böller, wir lagen im Bett, denn am Neujahrstag Arbeitsantritt im Morgengrauen.



Und auch so alte Pontoniers wie wir es sind lernen immer noch dazu. Z.B. die Rückfahrcheinwerfer. Die Erst-Serien-Rückleuchten (übrigens auch auf den frühen 190SL verbaut) sind ja schon ein Ding für sich. Da scheint in der Nacht das Rückfahrlicht rot. Was heute als letzter Design-Gag gilt, nämlich weiße Blinker gelb blinken zu lassen, gab's im Urponton schon. Dank einer roten, zurück versetzten Glasscheibe scheint das weiße Glas rot. Wenn man den Rückfahrcheinwerfer aktiviert, tritt eine weitere Glühbirne in Dienst, die vor der roten Scheibe sitzt. So scheint dann der Rückfahrcheinwerfer wieder weiß. Damit nicht genug. Bei der TÜV-Abnahme ging der Rückfahrcheinwerfer nicht mehr, obwohl der Schalter geprüft und neu war. Der TÜV-Beamte bat darum, gleichzeitig das Standlicht einzuschalten. Und siehe da: Der Rückfahrcheinwerfer brannte. Scheinbar war man in der Ur-Zeit der serienmäßigen Rückfahrcheinwerfer (so was hatte kaum ein anderes Auto in dieser Zeit serienmäßig) davon ausgegangen, dass der Fahrer sowieso nur bei Nacht die Ausleuchtung braucht. So konnten wir dann im Ur-Ponton-Handbuch im Stromlaufplan auch die Bestätigung dieser Theorie finden. Aber schon im dritten Quartal 1954, also ein dreiviertel Jahr später, wurde die Schaltung so verändert, dass er auch tagsüber, also bei ausgeschaltetem Hauptlicht, funktioniert. Logisch, denn so können die Nachfolger erkennen, dass der Wagen vor Ihnen ein Rückfahrmanöver plant. Soweit also zur „Pflege und Aufzucht des Rückfahrcheinwerfers“. Unter unseren ca. 20 vorhandenen, originalen Innenleben dieser Lampenvariante, waren höchstens vier einwandfrei. Genau so verhielt es sich mit den Aluschalen. Und Rücklichtdeckel mit völlig perfektem Chrom fanden wir schon gar nicht. Nachbau nehmen? Da steht im Glas statt der Schlange mit Prüfnummer des Lichttechnischen Institutes Karlsruhe nur „TYF“. Ein Kürzel des Fernost-Produzenten? TYF als „TÜV“ auf asiatisch? Nicht nur in diesem Fall haben wir uns für „Original geht vor Nachbau“ entschieden.

Auch bei den Schließungen hielten wir trotz Zeitdruck daran fest: Die Datenkarte war in Bezug auf das Lenkradschloss unleserlich, der Schlüssel verloren. Testbestellungen der möglichen Schlüsselnummern führten nicht zum Ziel. Also ließen wir den Schlüssel aufs originale Schloss anfertigen. Bei den Schließungen für Tür, Kofferraum und Tankdeckel konnten wir die originale Schlüsselnummer dank Datenkarte retten und mussten dafür in Kauf nehmen, dass die Chromränder der Schlösser nicht ganz perfekt sind. Dafür bleibt der Schlüsselbund nun auf zwei Schlüssel, Lenkradschloss und einer für alle anderen, so wie es der Serie entsprach, beschränkt.

Die Typenschilder waren noch alle vorhanden und wurden vorsichtig gereinigt und dann mit Klarlack überzogen. Hier kann man erahnen, wie das Auto unrestauriert ausgesehen hat.

Um neue Teile alt aussehen zu lassen, z.B. die Edelstahl-Auspuff-Anlage, haben wir diese zusätzlich mit hitzefestem, schwarzem Lack überzogen. Selbstverständlich kamen die guten Michelin-Reifen in der Größe 6.40/7.00x13 zum Einsatz.

Und auch die einzigen montierten Extras am Wagen sorgten für „trouble“. Für die nur in den ersten Jahren verbauten, im Durchmesser gegenüber den späteren etwa 2 cm kleineren Nebelleuchten, waren keine Reflektoren mehr lieferbar. Die vorhandenen zerfielen zu Staub als wir sie ausbauten. Aber die Recherche ergab irgendwo noch einen Restbestand in einem Traktorenbedarfshandel. Also haben wir dort die vermutlich letzten 4 Stück überhaupt lieferbaren erstanden.



Im Zuge all dieser Ur-Ponton-Recherchen kam ich auch irgendwann auf die netten Zeichnungen und die Literatur vom „Mercedes-Maler“ Hans Liska, wo es unter anderem so schöne, kitschige Szenen wie „Jagdscene mit Ponton“ zu bewundern gibt. Diese wurde mir übrigens im original von einem Versteigerungshaus zu einem Rufpreis von rund 10 000 Euro angeboten. Eine Null weniger und ich hätte darüber nachgedacht. Neben den feinen „Jahgangsbüchern für besondere Kunden“, gab es von ihm auch „Fahren und Erleben“ – deutsche Landschaften abseits der großen Straßen und besonders gut zum Ur-Ponton passt das Buch „Europa, klein geworden“ von Hermann Baumhauer. Da fährt der Auto Baumhauer 1953 mit einem Ponton-Diesel von Deutschland über Jugoslawien bis Belgien durch Europa. Die Chance steht also 1:11 das es Nr. 3 gewesen ist.



Also, lieber Leser, wenn Ihr einen grauen Ur-Ponton im Rahmen der 125-Jahre-Mercedes-Benz sieht, vermutlich ist es dann der, der hier beschrieben wurde. Der Ponton war der „Geldbesorger“ und der Grundstein für Mercedes in der Nachkriegszeit. Taxifahrer rund um die Welt wussten ihn zu schätzen (in manchen Ländern fährt er noch heute!) Er gründete den Ruf des unkaputtbaren Diesel-Mercedes und der legendäre OM 636-Motor wurde noch bis in die 90er Jahre in Spanien als Schiffsdiesel produziert. Zahlreiche Gabelstapler und

Mähdrescher und auch andere Arbeits-Maschinen bekamen diesen Motor. Mit hohem Drehmoment bei niedriger Drehzahl verkörperte er schon damals, was die CDI´s heutiger Tage wieder bringen. Viel Dampf aus dem Keller bei niedrigem Verbrauch.



Nr. 3 schlägt die Brücke zwischen der Nachkriegszeit und Heute und eigentlich sieht er gar nicht so alt aus. Hoher Aufbau, 6-Sitzplätze (bei durchgehender, vorderer Sitzbank), sparsamer Motor, runde Formensprache und auch in rauem Gelände dank hoher Bodenfreiheit fahrbar. Alles wieder da! Werte die auch heute noch ihre Berechtigung haben – und das alles ganz ohne Elektronik!