

Wenn einer eine Reise tut, oder auch nicht, dann kann er was erzählen

Meine Erlebnisse zu den Mercedes Benz Treffen auf dem Haigern 2013 bis 2019

Dr. Ulrich von Pidoll, Braunschweig

Im Jahre 2019 gelang es mir erstmals, nach 6 vergeblichen Anläufen mit meinem Mercedes 170S auf das Haigern Treffen der Mercedes Benz Oldtimerfahrzeuge bei Heilbronn zu gelangen, ja ich gelangte sogar wieder unbeschadet zurück nach Braunschweig! Was anfangs noch wie eine rabenschwarze Pechserie erschien, erwies sich im Nachhinein als Glücksfall. Sie glauben mir nicht? Nun, dann urteilen sie bitte selbst.



Hurra, mein blauer 170S ist auf dem Haigern Treffen 2019 angekommen!

Im Sommer 1960 erlebte ich zum ersten Mal einen Mercedes 170S, als ein Freund von mir in diesem Wagen zum Kindergarten gebracht wurde. Dessen Fahrkomfort ist mir unvergesslich in Erinnerung geblieben. Seitdem war ich ein großer Fan des Mercedes 170S, wenngleich ich nie ernsthaft erwartete, mir einen solchen Traumwagen einmal leisten zu können.

Die folgenden Erlebnisse schienen diesen Eindruck zu bestätigen: 1973 war ein grauer 170V in sehr schlechtem Zustand an der Agip-Tankstelle meines Wohnorts Seeheim für 800 DM zu verkaufen und wurde zu meiner Überraschung auch verkauft. Auch einen restaurierungsbedürftigen schwarzen 170V von 1939, angeboten in Lindenfels für 1500 DM, kaufte ich nicht. Schließlich war ich nur ein armer Schüler mit Einnahmen durch Nachhilfe und Ferienarbeit. Dennoch durchstöberte ich damals alle Schrottplätze meiner Umgebung, fand dort jedoch überhaupt keinen fahrbereiten 170S, noch nicht einmal einen Unfallwagen

zum Ausschlichten. Ich begann daher meine Karriere als Autofahrer im Februar 1974 mit einem geschenkten VW-Käfer mit 120.000 km in sehr mäßigem Zustand.

1975 hörte ich erstmals von der Veterama Mannheim und besuchte sie von da an regelmäßig. Ich war fasziniert. Hier konnte man tatsächlich guterhaltene alte Autos kaufen. Am besten in Erinnerung geblieben ist mir ein Gemeinschaftsstand verschiedener lokaler Mercedes Benz Händler, die auf einer Rasenfläche ein Dutzend sehr gepflegte Mercedes 170S, alle schwarz und mit Dieselmotor und alle für 12.000 DM, anboten. Diese Wagen habe ich sehnsüchtig angestarrt, aber ich besaß natürlich nicht annähernd den geforderten Geldbetrag. Ich weiß nicht, wie oft ich um die Fahrzeuge herumgeschlichen bin, aber ich habe außer dem Heckschild keine Unterschiede zwischen einem DS, einem SD und einem S mit nachgerüstetem Dieselmotor gefunden. Somit fühlte ich mich nicht gerade als Mercedes 170 Experte. Natürlich kaufte ich keinen dieser Mercedes, sondern später einen guterhaltenen 1958er Export Käfer für 950 DM, der eher meiner möglichen Preisklasse entsprach.

Über 30 Jahre vergingen, die ich mit alten Volkswagen verbrachte, bis meine damalige Frau schließlich meinte, ich sollte mir mit 54 Jahren endlich meinen Jugendtraum erfüllen. Wir gingen daraufhin zusammen zur Technorama Ulm und hätten da auch beinahe einen roten 170S gekauft. Nach vielen weiteren Besichtigungen habe ich mir dann 2012 einen total originalen, rostfreien 170S aus der Schweiz mit 246.800 km gekauft. Eine Einladung der Erstbesitzerin zu ihrem 95sten Geburtstag gab es kostenlos dazu, die gerne angenommen wurde. Allerdings war der Wagen technisch ziemlich am Ende und sehr unzuverlässig.

Nach der technischen Generalüberholung versuchte ich 2013 zum ersten Mal, mit dem Wagen auf das Haigern-Treffen zu fahren, aber der Wagen entschloss sich zum Dauerhupen. Handzeichen gebend – der Fahrtrichtungsanzeiger liegt blöderweise ebenfalls auf der Hupensicherung – fuhr ich statt zum Treffen in die Werkstatt, und es dauerte einige Zeit, bis ich eine neue Hupenplatine beschaffen und einbauen lassen konnte. Also fuhr ich mit dem Zug nach Heilbronn und mit dem Taxi weiter nach Haigern. Damals regnete es noch bei dem Treffen!

2014 war ich schlauer und habe inzwischen die Hupe auf eine separate Sicherung gelegt. Dennoch streikte der Wagen – ein starkes Klopfen von der Hinterachse trat auf - und auch diesmal verbrachte mein 170er das Treffen in der Werkstatt. Ich fuhr also wieder Zug und Taxi, und es regnete wieder. Seitdem habe ich eine Austausch-Hypoidhinterachse und einen tiefergelegten Motor.

2015 startete ich erneut von Braunschweig nach Haigern und machte am Rasthof Lohfelder Rüssel Mittagspause. Aber als ich danach den Wagen wieder starten wollte, ging beim Anlassen die rote Ladekontrolllampe aus, und der Anlasser tat keinen Mucks! Statt des Anlassers betätigte ich nun den Scheibenwischer – doch auch da ging die rote Ladekontrolllampe aus. Meine Batterie war offenbar durch die lange Autobahnfahrt „totgeladen“. Ich ließ mich anschieben und fuhr mit dem halbleeren Tank wieder nach Braunschweig zurück. Dort stieg ich wieder einmal in Zug und Taxi, und diesmal schien sogar die Sonne bei dem Treffen. Es ging also aufwärts!

Heute weiß ich: Moderne Oldtimer-Batterien dürfen nur mit maximal 7,6 V, normale Standard- bzw. AGM-Batterien sogar nur mit höchstens 7,4 V bzw. 7,2 V geladen werden. Mein Regler lieferte damals 8,0 V, was zwar innerhalb der zulässigen Toleranz von 7,6 V bis 8,4 V lag, der Batterie jedoch aus dem genannten Grund dennoch nicht bekam. Früher hatten die Batterien antimonhaltige Ableitgitter, welche unempfindlich bezüglich der Ladespannung waren. Dafür musste man öfters Wasser nachfüllen, da bei mehr als 7,2 V Ladespannung das

Wasser in der Batterie unter Bildung von Knallgas zersetzt wird. Die heutigen Batterien haben typischerweise Blei-Kalzium-Zinn Ableitgitter und sind wartungsfrei, aber dafür empfindlich gegenüber Überspannungen bei Ladespannungen von über 7,2 V.

Mit einem auf 7,6 V eingestellten neuen Bosch-Regler und einem eingebauten Voltmeter zur Spannungskontrolle versuchte ich 2016 erneut, nach Haigern aufzubrechen. Weit kam ich jedoch auch diesmal nicht, denn schon nach kurzer Zeit sank plötzlich die Bordspannung und die rote Ladekontrolllampe leuchtete auf: Die Lichtmaschine streikte! Wieder zuhause stellte ich fest: Die Lichtmaschine lief zwar noch als Motor, erzeugte jedoch keinen Strom mehr.

Das ist eigentlich physikalisch unmöglich und widerspricht dem elektrischen Reziprozitätstheorem. Ich habe daher nicht locker gelassen, bis ich den Fehler gefunden habe: Der Lichtmaschinen-Kollektor war unrund geworden, sodass bei den hohen Drehzahlen der Stromerzeugung die Kohlen keinen Kontakt mehr machten. Hingegen reichte der Schwung des Ankers als Elektromotor noch über diese Stellen hinweg. Einmal mehr fuhr ich also mit dem Zug nach Haigern, und die Sonne schien wie noch nie. Es ging also wirklich aufwärts.

Ich gab meine Lichtmaschine – leider zwangsweise mitsamt dem neuen Regler - zum Austausch und erhielt prompt Ersatz. Dieser funktionierte hervorragend bis zum nächsten Treffen 2017, dann war der Regler kaputt, und ich konnte wieder einmal nicht mit dem Auto, sondern nur mit dem Zug fahren. Immer noch schien die Sonne. Immerhin: Das eingebaute Voltmeter hatte sich zum zweitenmal bewährt.

Bei der Generalprobe zur Haigern-Fahrt 2018 sprang der Motor nicht an. Ursache: Benzinmangel trotz vollem Tank, gereinigtem Kraftstoffsystem und neuer Benzinpumpe. Ich habe lange gesucht, bis ich den Fehler fand: die Hohlschraube am Eingang der Benzinpumpe hatte sich gelockert und die Pumpe saugte deshalb Luft an statt Benzin. Nach dem Anziehen der Hohlschraube startete der Wagen wie eine Eins und ich war zuversichtlich wie noch nie!

Dennoch wurde es wieder nichts mit der Fahrt zum Treffen: Als ich den Wagen starten wollte, brach beim Treten auf den Anlasser die Bordspannung auf 0 V zusammen. Das ist mir doch schon einmal 2015 passiert! Doch wozu gibt es Züge, wenn man sie nicht nutzt? Auch diesmal schien die Sonne, wenn auch nicht auf meinen Wagen. Wieder zuhause funktionierte der Anlasser viele Male allerbestens, gerade so, als wäre nichts geschehen. Ich ließ ihn daher wie er ist.

2019 hatte ich wirklich alles x-Mal überprüft und war sicher, dass es diesmal mit der Fahrt nach Haigern klappte. Tatsächlich sprang mein 170S bei der Abfahrt am Donnerstag auch sofort an, hupte und klopfte nicht, und die Bordspannung stellte sich auf der Autobahn bei eingeschaltetem Licht auf ideale 7,2 V ein. Die Kasseler Berge nahm ich mit 85 km/h in der mittleren Spur, lediglich die stärkste Steigung fuhr ich mit 70 km/h im dritten Gang hinauf. Das war doch eine sehr ordentliche Leistung!

Einer starken inneren Stimme folgend entschied ich mich dennoch, am Rasthof Knüllwald nachzutanken, obwohl ich erst gut 20 l verbraucht hatte. Eine Überprüfung des Kühlwasserstands ergab keinen Kühlwasserverlust. Prima, so konnte es bleiben!

Auf der Weiterfahrt fing der Wagen plötzlich an, bereits bei 90 km/h Kühlwasser herauszudrücken. Schließlich gab es einen Knall, und ich verlor einen silbernen Gegenstand auf der Beifahrerseite. Daraufhin hielt ich am nächsten Parkplatz Klöffelsberg an und füllte 1 l Wasser schluckweise bei laufendem Motor in den Kühler. Anschließend suchte ich mit Spiegel und Taschenlampe unter dem Auto und im Motorraum nach dem fehlenden Teil, denn

Automobilfirmen sind sparsam und verbauen keine unnützen Teile, die man einsparen könnte. Ohne Ergebnis. Na schön, dann geht es eben so weiter.

Aber hallo! Beim Treten des Tretanlassers tat sich kein Mucks, und meine Bordspannung fiel dabei auf 0 V ab. Das hatte ich doch schon 2015 und 2018, oder? Aber im Gegensatz zu 2015 hatte ich selbst bei eingeschaltetem Licht immer noch 6,15 V Bordspannung. Also war es diesmal nicht die Batterie, sondern der Anlasser selbst. Ich ärgerte mich, dass ich nach dem Fehlstart 2018 den Anlasser nicht gewechselt hatte, aber wer rechnet schon mit einer solchen Heimtücke?

Da ich zwischenzeitlich den Wagen mindestens 30mal problemlos gestartet hatte, war ich jedoch schnell der Überzeugung, dass es sich nur um einen gelegentlichen Fehler handelte, den man ignorieren konnte. Schließlich gab es ja überall freundliche Menschen, die meinen schönen Wagen gerne anschoben. Gut, dass ich damals vollgetankt hatte, so konnte ich dank der Schubkraft freundlicher Menschen ohne Halt bis zu meinem Hotel in Talheim fahren. Hierbei verlor ich jedoch trotz langsamer Fahrweise jede Menge Kühlwasser.



Mercedes Benz Oldtimertreffen auf dem Haigern bei Heilbronn 2019

Im Hotel angekommen streikte der Anlasser nach wie vor, und ich musste 2 l Kühlwasser nachfüllen. Angesichts dieser Tatsachen konnte ich die Nacht nur schlecht schlafen. Doch im Traum sah ich, wie meine Wirtin bei abgeklemmter Batterie den Tretanlasser betätigte, während ich mit der Andrehkurbel Motor und Anlasser drehte in der Hoffnung, eine Stellung des Anlassers zu finden, wo dieser funktionierte. Tatsächlich gelang so ein Start, und anschließend fuhr ich zu Auto Kiefer nach Neckarwestheim, wo ich mit Karl-Heinz Kiefer nach dem verlorenen Teil suchte und eine CO-Prüfung des Kühlwassers durchführte.

Wieder aufgewacht, erschien mir das Leben wieder sorgenfreier, und ich setzte meinen Traum in die Realität um. Dank der Hilfe meiner Wirtin startete der Anlasser tatsächlich wieder, das verlorene silberne Teil fanden Karl-Heinz und ich jedoch nicht, es war auch kein CO im Kühlwasser, dafür wurde in einer Nachtschicht noch der Kühler getauscht. Das Treffen auf dem Haigern war damit gerettet. Danke, Karl-Heinz!



Auf dem Treffen 2019 gab es 106 schöne Mercedes zu bewundern!

Für die Rückfahrt am Sonntag hielt sich meine Wirtin wieder zum Treten bereit, es war jedoch nicht erforderlich. Bis Fulda hielt sich mein Auto wacker, doch dann stieg die Außentemperatur auf 35°C und die Kühlwassertemperatur bergauf auf 95°C mit etwas Kühlwasserverlust. Daraufhin bin ich bergab immer ohne Gas gerollt, sodass die Temperatur auf 85°C fiel, und bergauf mit möglichst wenig Gas gefahren. Hinter dem Harzgebirge stellte sich dann bei 37°C und 80 km/h eine konstante Kühlwassertemperatur von 92°C ohne weiteren Wasserverlust ein.

Ich gebe zu, ich habe etwas gezittert, doch ich bin trotz alledem gut nach Hause gekommen. Bei einem Schnitt von 80 km/h habe ich einen Verbrauch von 10 l/100 km erzielt und 0,15 l Motoröl/1000 km zuzüglich der Zentralschmierung verbraucht. Ich brauchte ferner nur ein paar Schluck Kühlwasser nachzufüllen und eine silberne Abdeckschraube M14 für den USB-Anschluss meines elektronischen Zündverteilers zu bestellen, denn die hatte ich unterwegs verloren....

Im nachhinein betrachtet bin ich froh, viele Störungen erlebt und beseitigt zu haben. Das gibt Selbstvertrauen und natürlich bin ich im Nachhinein glücklich, dass der Anlasser nicht beim Start der Tour wie anno 2018 ausgefallen ist – sonst wäre ich nie mit dem Wagen gestartet und hätte auch keinen neuen, dichten Kühler. Bin ich nicht wirklich ein Glückspilz?