

Classic-Gala Schwetzingen:

Alle Jahre wieder

Oder: Warum Martin und ich mich so darauf freuen

Jörg Hermann

Seit vier Jahren steht Anfang September die Classic-Gala Schwetzingen in unseren Kalendern – die es wiederum seit 15 Jahren gibt und somit eine alte Bekannte ist. Vor allem für diejenigen, die auch Schönes jenseits des Mercedes-Horizonts erkennen ...



Detlef machte zwar nicht die Achse des Bösen, jedoch mit Hilfe seines Ponton-Registers die Achse der Pontons aus, die grob zwischen Rheinland und München verlief. Die Teilnehmer sollten bequem nach Schwetzingen anreisen können – was jedoch Hamburger und Berliner nicht davon abhielt und -hält, ebenfalls teilzunehmen! Die „Beschaffung“ der Ausstellungsfahrzeuge wiederholt sich jährlich nach dem gleichen Schema: Zunächst brüten wir über ausstellungswürdige Au-

tos, machen dabei auch gemeinsame Sache, 2018 mit dem /8-Club und 2019 S-Klasse-Club. Die Autos kommen in Listen, welche abtelefoniert werden. Ja, wie die Kaltaquise in einem Call Center! Und auch genauso frustrierend – wenn Hoffnungsträger schon Urlaub gebucht haben, in der Familie verpflichtet sind oder sich schlicht nicht vorstellen können, dass zwei Tage im Park viel (ent)spannender sein können als jegliche Erkundung neuen Terrains auf eigener Achse!

Bitte glaubt uns das, noch besser: Fragt einen der bisherigen Teilnehmer! Die zwei Tage im barocken Schlossgarten von Schwetzingen sind sowas von entschleunigend und entspannend, dass wir uns das ganze Jahr darauf freuen! Der Schlossgarten alleine ist phantastisch, und dann kommen die Oldtimer dazu: Kleinstwagen wie Brütsch Mopetta, ein Dutzend Autos jenseits der 100, jährlich wechselnde Sonderausstellungen wie Röhr oder Glas – Johannes Hübner, Wolfgang Gauf und



Schwetzingen 2019

Die Beteiligung der MBIG an der Classic-Gala Schwetzingen entstand auf einer Autofahrt. Mecker-Becker und Radlauf-Röder kippten ihre Idee mit dem Delegativ „Man müsste mal daran teilnehmen“ auf die Füße von Detlef Gonzalez und mir. Nachdem ein weiteres Clubmitglied von der Veranstaltung schwärmte, nahmen wir mit Juror Philipp Hoffmann Kontakt auf – und fanden positive Resonanz, sein Vater fährt auch Ponton. 2016 war der 60ste Geburtstag der Ponton Coupés und Cabrios, damit war der Startschuss gesetzt!



Hans Hedtke legen sich da jedes Jahr mächtig ins Zeug! Und wir auch – dieses Jahr mit zwei 1959er Flossen! Die Ruhe und gute Laune färben auf alles und jeden ab. Selbst Zweifler, welche wir „überreden“ mussten teilzunehmen, geben anschließend zu, dass es viiiiiel schöner ist, als sie es sich vorgestellt haben!

Am Ende der Vorbereitung steht und fällt die Veranstaltung natürlich mit dem Wetter. Wir wissen nicht, welchen Pakt Johannes Hübner und sein

Team jährlich mit dem Leibhaftigen schließen, wie oft sie ihre Seele schon verkauft haben – es war wunderbar!

Getrübt wurde unser Engagement heuer durch zwei Dinge: Clubkollegen, die zusagen und wortlos nicht erscheinen. In der Fachpresse wurde die Veranstaltung stimmig beschrieben, für die große Parade der Heckflossen jedoch der vdh gelobt. Setzen, 6! Unsere Clubwerbung auf Sprinter, Fahnen, Beachflags und Rollups ist weithin sichtbar, so was tut weh!

Nun lassen wir schon die Themen für 2020 und 2021 aus dem Sack:

4. bis 6. September 2020:
Zeitstrahl – Alle MB-PKW-Baureihen vom 170 V bis W 140

3. bis 5. September 2021:
Heckflossen Coupés, Cabrios, kleine Flossen und 126er Coupés!

Wer ein entsprechend gutes Auto hat: Termin reservieren und Dr. Martin Röder oder mich ansprechen!

Schwetzingen 2019:

Die Autos

Dr. Martin Röder



40

Nach Schwetzingen ist vor Schwetzingen; frei nach Sepp Herberger begann noch in der Vorweihnachtszeit 2018, kurz nach der hochkarätig besetzten /8-Jubiläumsveranstaltung, die allseits bekannte, immer schwierige Akquise der Teilnehmerfahrzeuge für die Veranstaltung im nächsten Jahr. Etwas über 30 handverlesene Fahrzeuge der Limousinenbaureihe W 111 waren dann der Ausgangspunkt der Einladungen.

Gleich drei Fahrzeuge aus dem Baujahr 1959 waren angekündigt, gekommen sind leider nur zwei, sowie ein Fahrzeug aus dem Jahr 1960. Die beiden 59er graphitgrauen 220 S wurden seinerzeit eventuell sogar am gleichen Tag gebaut, liegen doch die Fahrgestellnummern nur 22 Fahrzeuge auseinander. Die Nummer 5193 wurde am 28.11.59 hergestellt und am 28.12.59 in Fellbach zugelassen, die Nummer 5171 wurde nach Frankreich exportiert, die Zulassung dort erfolgte am 28.12.59. Und beide stehen fast 60 Jahre später nebeneinander hier im Schlosspark! Danke an die beiden 59er-Enthusiasten Walter Leitel und Georg Wolf, auch Sepp Herberger hätte sicherlich nicht schlecht gestaunt. Im Gegensatz dazu dann der weißgraue 230 S von Ralf Weber: Gebaut noch in den letzten Produktionswochen schon mit Knöpfen und Griffen sowie der Sicherheitslenksäule der /8-Typen. Der Workshop mit Günter

Lehmann zeigt anhand dieser Fahrzeuge, wie unterschiedlich die Baureihe zu Produktionsbeginn und -ende war. Die Fahrzeuge sind im Detail sicherlich nicht schöner geworden, lässt sich an den zahlreichen Änderungen jedoch die Notwendigkeit zur Ökonomisierung der Produktion sowie der Aufnahme technischer und sicherheitsrelevanter Neuerungen ablesen.

Die beiden unberührtesten Fahrzeuge waren sicherlich der zweifarbige 220 S von Peter Lenz mit roter Innenausstattung sowie der vom Clubstand der TC 2017 her bekannte papyrusweiße 230 S aus der Sammlung des Verfassers, letzterer mit aktuell 37 000 Kilometern auf der Uhr im Erstlack und entsprechendem Chrom sowie makellosem Koffer- und Innenraum. Diese beiden Fahrzeuge einmal nebeneinander zu erleben ist ebenfalls ein „Flossenerlebnis“!



Der aus dem mehrbändigen Standardwerk „Mercedes-Benz“ von Heribert Hofner bekannte zweifarbige 220 S mit havannabraunem Dach ist bereits seit über 25 Jahren in Händen von Robert Becking. Danke fürs Zeigen auf dem Clubstand der TC in diesem Jahr sowie fürs Kommen nach Schwetzingen! Der arabergraue 300 SE lang von Torsten R. Knierim ist auf dieser Veranstaltung bereits ein guter Bekannter. Der Wagen ist restauriert und zeigt den geschmackvollen Luxus im obersten Segment der Flossenbaureihe.

Könnte der dunkelrote 230 S mit 45 000 Kilometern auf der Uhr sprechen, seine Geschichte wäre bestimmt erzählenswert, repräsentiert er doch ein Stück deutsch-deutsche Geschichte. Ausgeliefert im Jahr 1965 in die DDR, dort zuletzt zugelassen im Bezirk Karl-Marx-Stadt, ist der Wagen auch heute noch ungeschweißt und größtenteils im Erstlack. Über die DDR-Vergangenheit ist wenig bekannt. Der Wagen ist erstmals im Heckflossenbuch von Martin Röcke aus dem Jahr 1990 noch mit DDR-Nummernschild aus dem sächsischen Kreis Marienberg abgebildet. Der Wagen, mit der Flüchtlingswelle 1989 in die Bundesrepublik gekommen und im gleichen Jahr auf der Frühjahrs-Veterama in Ludwigshafen zum Verkauf angeboten, wurde dort, mittlerweile in Karlsruhe zugelassen, von Dieter Ritter für das Mercedes Museum erstanden.





Im November 1999 aus Museumsbeständen erneut veräußert, befindet er sich seitdem im Bestand des Verfassers und wurde eigens für Schwetzingen nach fast zehn Jahren Einlagerung wieder verkehrstauglich gemacht.

Eine weitere interessante Geschichte ist die des gezeigten 220b Krankenwagen. Bei Binz in Lorch auf Basis einer neuen Limousine karosiert, fand der Wagen eine lange Verwendung in der Schweiz beim Kantonshospital Langenthal. Erst im Jahre 1999 aufgrund erheblicher Karoserieschäden ausgemustert, erfolgte der Verkauf an einen Händler nach Deutschland. In Privatbesitz dann wird der Wagen im Hessischen restauriert und hat einen ersten kurzen Auftritt vor über zehn Jahren auf dem Heckflossentreffen in Darmstadt. Seitdem verliert sich die Spur wieder. Unsere Recherchen zur Jubiläumsveranstaltung aktuell erbrachten den ersehnten Erfolg. Vielen Dank, Christian, für das Vertrauen, uns den Wagen und die Schlüssel für diese drei Tage anzuvertrauen. – So entstehen Flossfreundschaften! Leider haben zwei Leichenwagenbesitzer der Baureihe W 111 im Vorfeld abgesagt, gerne hätten wir, wie im vergangenen Jahr beim /8-Geburts- tag, einen KTW neben einem Leichenwagen gezeigt.

Auch das 40ste Jubiläum der Limousinen der Baureihe 126 konnte mit elf repräsentativen Exponaten der Serien 1 und 2 gebührend dargestellt werden, sodass wir auch in diesem Jahr mit über 30 sehenswerten Fahrzeugen die uns so liebgeordnete Classic-Gala unter der Ägide von Johannes Hübner unterstützen konnten.

Nochmals vielen lieben Dank an alle, die ihren Wagen ausgestellt haben und mit uns drei wunderschöne Tage im Barockschlosspark verbracht haben. Ist die Akquise oft auch nicht so leicht, am Ende sind alle Teilnehmer immer restlos begeistert von dieser Veranstaltung!

Fotos: Uwe Pollak



Schwetzingen, ach ja, die MBIG will da ein paar Autos ausstellen, na und?

Ralf Weber

Jörg Hermann und Martin Röder berichteten davon, dass Ende August 2019 die Classic-Gala in Schwetzingen wäre und dass die MBIG sich da jetzt wieder beteiligen möchte. Hm, wie soll man sich das vorstellen? Naja, wir haben da ein bestimmtes Areal in dem Park, stellen da die Autos schön hin. Hmja, und was macht man da? Man geht herum oder sitzt da, schaut sich die Autos an und führt jede Menge Benzingespräche. Ich soll also mein Auto da ausstellen, zweieinhalb Tage nichts tun außer rumsitzen und rumlaufen und dann noch Eintritt dafür bezahlen?

Meine Frau Irmgard und ich ließen uns nicht abschrecken und versprochen, mit zwei Autos hinzukommen. Am Freitagnachmittag waren wir da und es war alles anders, als ich es mir vorgestellt hatte. Erstmal die schiere Menge an Autos, niemand, der nicht da war, kann sich das vorstellen. In der Presse wird immer nur die Bühne gezeigt, wo Johannes Hübner die hochklassigen Autos präsentiert. Und im PontonKurier war nur die Ecke abgebildet, wo die /8-Modelle im Jahr 2018 standen. Kein Mensch kann sich die riesige Größe des Parks vorstellen, der Park ist 190 Hektar groß, das sind eine Million und neunhunderttausend Quadratmeter, das ist fast so groß wie Bielefeld (Scherz, Bielefeld ist größer), nein ernsthaft, das ist doppelt so groß wie der Frankfurter Zoo und man braucht einen vollen Tag, um alle Tiere zu sehen und so ist es auch mit diesem traumhaften Park, dafür reichen weder ein noch zwei Tage. Meine Frau und

ich waren begeistert, sie überredete mich zu einem zwei-stündigen schnellen Spaziergang, oder besser: Rundgang, durch den Park und ich bereue es nicht, eingewilligt zu haben. Die herrliche Gartenarchitektur, die Vielfalt der Flora ist unbeschreiblich schön. Kastanien- und Lindenalleen, das riesige einzigartige Kreisparterre mit dem Zirkel mit seinen idyllischen Laubengängen, der Arionbrunnen mit seinem 15 Meter hohen Wasserstrahl, weitere Wasserspiele und eine unglaubliche Menge an Skulpturen, die Blumenrabatten, die in Voluten (Schneckenform) auslaufen, die Orangerien, die Moschee und der Merkurtempel, der französische Garten und der englische Garten um den großen Weiher, jedes Teil für sich ein Glanzstück der Gartenbaukunst. Es gibt Menschen, die verbringen ein ganzes Wochenende, nur um den Park zu besichtigen, und haben nach zwei Tagen noch nicht die Hälfte gesehen. Und da stehen noch keine Autos drin!



LKW Daimler-Benz L 3500 mit Fiat 1100, Baujahr 1937–1953 als Frachtgut



BMW 502 Authentrieth Coupé mit den Rückleuchten vom Ponton Coupé oder Cabrio



Deutsch Cabrio Ford 17 M

Die Autos, auch da hat man völlig falsche Vorstellungen, ein paar Exoten aus den 30er-Jahren und etwas Nachkriegsdesign von italienischer und englischer Provenienz vielleicht? So insgesamt vielleicht 100 Autos und dazu noch ein paar MBIG-Autos als Beiwerk?

Nein, Leute, weit gefehlt. Einige ziemlich große, aber zusammenhängende Teile des Parks dienen als Stellfläche für Automobilkultur vom Allerfeinsten, über alle Jahrhunderte, seit es Automobilbau und -design gibt. Und – Achtung – keineswegs die hoch- und höchstpreisige Art von Ausstellungsstücken, die den Concorso in Villa d'Este knapp verfehlt haben? Oh nein, schon wieder falsch kombiniert! Die Palette ist so breit, dass man es kaum beschreiben kann! Ein Abarth-Rennwagen, ein Vorkriegs-AC (ja, viel später AC Cobra), einige Adler, eine Handvoll Alfa Romeo, Renault Alpine, Alvis, ein süßer kleiner Austin, ein Auburn, ein Aston Martin Lagonda Saloon, mehr als zwei Dutzend Bentleys bis hin zum Neuwagen, ein Benz Velo Patentwagen, ein Benz von 1913, ein Sack voll BMW, Borgward, Bugatti, Buick, Cadillac, Chevrolet, Citroën, Daimler, DAF, DeDion, DeSoto, DeLorean, DKW, Dodge, Ferrari, Fiat, Ford, GAZ, Glas, Goggomobil, Goliath, Hanomag, Imperial, Isdera, Jaguar, Lamborghini, Lancia, Maybach bis hin zu etlichen Mercedes-Benz-Fahrzeugen aller Jahrgänge. Dann die MG, Mottet, Nash, Nissan, Opel, Packard, Peugeot, Pierce Arrow, Porsche, Reliant, Rolls-Royce, Simca, Stanley (-Dampfwagen), Steyr, Sunbeam, Tempo, Volvo und VW.

Unmöglich, nur einen Bruchteil der Highlights zu beschreiben! Auf der Schlossterrasse standen die Kleinwagen der Wirtschaftswunderzeit, die Isetta, ein Brütsch, ein Champion, ein Felber, ein Gutbrod, Messerschmitts, mehrere Glas, u. a. auch ein Postlieferwagen, ein Pickup und der in Australien gebaute Goggo Dart, natürlich ein Kleinschnittger, mehrere



Kleinwagen-Parade
mit Kleinschnittger



Das Nummernschild verrät das Baujahr des Goliath.



Hanomag 1,3 Liter Autobahn

Lloyd, Meyra, ein Victoria Spatz, NSU Prinz und weitere. Okay, wir hatten Traumwetter mit 28 Grad und blauem Himmel, aber es ist eben auch eine Wohltat, diese ganzen Fahrzeuge in Ruhe, ohne wie auf den Messen hin und her geschubst zu werden, begutachten zu können, man muss keine zehn Minuten warten, bis man endlich ein Foto ohne 12-jährige Eis essende Kinder drauf schießen kann. Bei den Autos sitzen die Besitzer, entspannt und freundlich, sie beantworten Fragen und genießen die Location, den Park und die Autos, fast wie ein englisches Auto-Picknick, nur nochmals entspannter! Manche haben sich in Klamotten aus der Zeit ihrer Autos gezwängt oder man sitzt im Restaurant auf der Terrasse, bei ganz ausgezeichnetem Essen zu noch volkstümlichen Preisen. Man grüßt sich freundlich, genießt das Leben und mehr als 100 Jahre Automobilgeschichte, die so leicht und zum Anfassen – ohne Absperrungen – präsentiert werden.



Goggo Kastenwagen



Mikafa heißt übrigens
Mindener Karosserie Fabrik



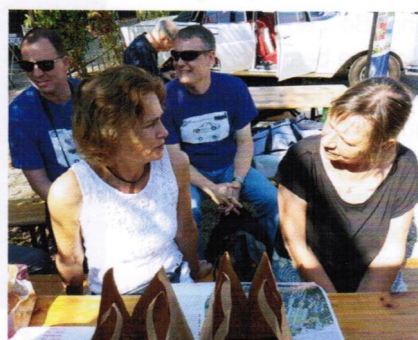
Tempo Matador



Vorkriegs-Tatra Typ 87

Am seitlichen Rande des Zirkels, an einem halbrunden Laubengang, präsentiert sich die MBIG. Der immer fleißige Jörg Hermann hat den MBIG-Bus vollgepackt mitgebracht, ruckzuck sind die Zelte und die Tische und Bänke ausgepackt, es gibt gekühlte Getränke mit und ohne Alkohol, Kaffee, Kuchen, Plätze mit und solche ohne Schatten, die Männer konnten ihre Hüte präsentieren und die Damen ließen sich von der Sonne bräunen. Alles extrem entspannt und gutgelaunt inmitten von gut 20 Heckflossen und nicht ganz

so vielen 126ern, die 60-jähriges und 40-jähriges Jubiläum feierten. Natürlich gab es Abendprogramm, die MBIG-Leute sind an zwei Abenden als Gruppe von 30 bis 40 Personen in die beiden urigsten Kneipen eingefallen, die Schwetzingen zu bieten hat, dank der professionellen Tischreservierung durch Jörg Hermann und Martin Röder hatten wir gute Plätze, es gab reichlich einheimische Essensspezialitäten und Brauhauszeugnisse zu testen!



US 126er vermutlich ein 300 SD Turbodiesel



Zender Kombi, leicht staubig



Maico Champion von hinten



Das i-Tüpfelchen dieser Veranstaltung sind natürlich die Gespräche mit anderen Zeitgenossen, die in leicht auffälliger und an ein Krankheitsbild erinnernder Weise den Mercedes-Stern in all seinen Nuancen verinnerlicht haben, mit denen man so wunderbar eminent wichtiges Detail- und Spezialwissen austauschen und weiter pflegen kann. Beispielhaft sei genannt die gemeinsame Betrachtung der vor Ort vorhandenen frühen Flossen, bei denen manchmal Detailänderungen innerhalb von wenigen Wochen realisiert wurden. Günter Lehmann hatte dazu eine beachtenswerte Zusammenstellung ausgearbeitet, die mit großer Begeisterung aufgenommen wurde. Diesen frühen Exemplaren stellte ich meine 230 S Flosse gegenüber, die zwischen Werksferien 1967 und Produktionsende im Januar 1968, als die Fertigungskapazitäten für die Modelle W 114 und 115 benötigt wurden, gebaut wurde und die einige Ausstattungsmerkmale besitzt, die man nicht an einer Flosse vermuten würde.



KTW 220b

Fazit:

Schwetzingen ist hundert Mal schöner, als man sich es vorstellen kann, wenn man noch nicht da war. Die schiere Menge der Autos kann man an zwei Tagen kaum erfassen, die Schönheit des Schlossparks sowieso nicht. Zwei Tage „nichts“ zu tun, ist keinesfalls langweilig, sondern in guter Gesellschaft einiger Mercedes-begeisterter Freunde extrem entspannend und wohltuend.

Schwetzingen 2020, wir kommen!

Fotos: Ralf Weber