



# STERN

HINTER DEM  
EISERNEN VORHANG

## Familienausfahrt – daheim in Zagreb

Letzten Sommer trat Kroatien als jüngstes Mitglied der EU bei. Grund genug für unseren freien Mitarbeiter Robb Pritchard in der ehemaligen jugoslawischen Teilrepublik auf Oldie-Entdeckungsreise zu gehen. Als Robb zurück kam, hatte er die spannende Story eines Ponton-Benz im Gepäck, der sich seit mehr als 50 Jahren im Besitz derselben Familie befindet.



**A**uf dem Parkplatz eines Einkaufszentrums am Rand von Zagreb werde ich fündig: Mir fallen die Rundungen eines Ponton-Mercedes ins Auge, dessen Heck zwischen modernen Allerweltautos hervorlugt. Der Besitzer steht daneben, also gehe ich herüber, stelle mich vor und erwähne, dass ich für verschiedene Oldtimermagazine schreibe. „Ach, Sch&!§3!“, entgegnet Damir Jelusic. Das ist nicht ganz die Antwort, mit der ich gerechnet habe. Aber er meint es nicht persönlich, ihm ist es bloß peinlich, dass ich ihn dabei ertappe, wie er mit fettverschmierten Fingern am Gestänge der Lenkradschaltung werkelt. Der Schmutz an Damirs Händen verrät mir eine ganze Menge über seinen 180 D: Der Mercedes ist kein makellooses Sammlerobjekt, sondern ein Oldtimer, der geliebt, aber auch gefahren wird.

Die Geschichte des grünen Benz beginnt an einem ziemlich ungewöhnlichen Ort: in der äthiopischen Wüste. Damirs Vater Milan kümmerte sich dort in den 50er-Jahren als Mechaniker um die Land-Rover-Flotte einer Ölbohrergesellschaft. Die Geländewagen interessierten ihn nicht weiter, im Gegensatz zu einigen Testfahrzeugen, die Mercedes-Benz zur Erprobung im Wüstenklima nach Äthiopien gebracht hatte. Die Ponton-Limousine war ganz nach Milans Geschmack. Sich den Wunsch nach einem eigenen Daimler zu erfüllen, war aber alles andere als einfach: 1959 herrschte in Osteuropa nicht gerade Wirtschaftswunderstimmung. Die kommunistische Bürokratie legte rigoros fest, welche Waren die Leute kaufen oder importieren durften. Damals besaß nur ein einziges Mitglied der Nationalversammlung in Belgrad einen neuen Mercedes.

**„Mein Onkel hat als Chauffeur in Deutschland gearbeitet. Er erzählte mir, dass er sich wie am Steuer eines Raumschiffs fühlte, als die Firma schließlich vom 170er auf den 180er umstieg.“**

Ein Schlupfloch im Vorschriftenchungel gab es aber: Wer länger als 12 Monate im Ausland arbeitete, durfte ein Auto nach Jugoslawien einführen. Eine Gelegenheit, die Milan unmöglich verstreichen lassen wollte. So kam es, dass er die stolze Summe von 1.952 US\$ von Addis Abeba via New York nach Stuttgart überweisen ließ. Am 5. Juli 1960 rollte die Limousine vom Band und schon elf Tage später stand der Wagen bei einem Importunternehmen in Ljubljana zur Abholung bereit. „Wenn man ausländische Waren beziehen wollte, war man einem unfassbaren Papierkrieg ausgesetzt, den man kaum gewinnen konnte. Den Mercedes nach nicht einmal zwei Wochen abholen zu können, grenzte an ein Wunder.“ In der Auslieferungsbescheinigung, die Milan natürlich aufgehoben hat, steht, dass im Kofferraum ein Werkzeugsatz, ein zusätzlicher Mercedes-Stern, ein Satz Radlager, ein Handbuch und ein Kilo Lackfarbe mitgeliefert wurden.

Der 180er, produziert von 1953 bis 1962, schlägt die Brücke zwischen dem Vorkriegsmodell 170 und der wesentlich

kantigeren „Heckflosse“, die 1961 in Produktion ging. Bei diesem Exemplar handelt es sich um eine späte Ausführung, wie am breiteren Kühlergrill und den weiter heruntergezogenen Rückleuchten zu erkennen ist. Für eher sanften Vortrieb sorgt der Vierzylinder-Dieselmotor mit seinen 43 PS.

Weil über die Jahre der Tacho ein paar Mal den Geist aufgegeben hatte, lässt sich der Gesamtkilometerstand nicht mehr nachvollziehen: „Mein Vater würde dir jetzt erzählen, dass der Mercedes eine Million Kilometer runter hat. Ich würde eher schätzen, dass



er zwischen 300.000 und 400.000 Kilometern gelaufen ist“, erklärt Damir und berichtet weiter: „Zur damaligen Zeit gab es nur wenige Nachkriegsautos in Zagreb. Noch ungewöhnlicher war, dass dieses Auto einem ganz normalen Bürger gehörte und einfach auf der Straße parkte. Wenn mein Vater damals zu seinem Auto ging, standen oft kleine Gruppen von Leuten daneben, die ihm ein Loch in den Bauch fragten.“

Im Jahr 1975, nach 15 Jahren klaglosem Betrieb, ging der Benz in Altersteilzeit, als Milan einen Fiat 126 für die täglichen Besorgungen anschaffte. Damals wäre der 180er beinahe verkauft worden, aber Damirs Mutter rettete den Wagen – zum ersten Mal: „Der Mercedes gehörte sozusagen länger zur Familie als sie selbst. Mein Vater holte sie damit zu ihrer ersten Verabredung ab und ein paar Jahre später fuhren die beiden darin zur Kirche, um zu heiraten.“ Als Damirs Bruder den Benz rund zehn Jahre später bei einem Unfall aufs Dach legte, kam seine Mutter dem alten Mercedes zum zweiten Mal zur Hilfe: Sie bezahlte die Reparaturen an der arg ramponierten Limousine, ohne Milan etwas zu verraten, der sich seitdem wunderte, warum die Türen auf einmal nicht mehr so gut schließen wollten.

Nachdem mir Damir so viel über seinen Vater erzählt hat, wird es Zeit, den alten Herrn zu besuchen. Wir werfen den Diesel an und fahren heraus aus Zagreb in ein kleines Dorf, wo Milan die harten Wintermonate in einem Seniorenheim verbringt. Er strahlt über das ganze Gesicht, als Damir eine ganz besondere der vielen Geschichten erzählt, die sie mit dem Mercedes erlebt haben: „An einem kalten

Morgen wollte der Motor nicht anspringen. Kochend vor Wut stieg mein Vater aus und schlug die Tür zu. Als ich ihn fragte, was los sei, bot er an, mir das Auto zu schenken – unter der Bedingung, dass ich mich gut darum kümmere.“ Damir nahm den Vorschlag natürlich an: „Das war 1988. Ich hatte mich längst an die Eigenheiten beim Fahren gewöhnt. Beim Schalten vom zweiten in den dritten Gang muss man mit dem Schalthebel zum Beispiel eine ganz bestimmte Bewegung machen.“

Einige Jahre später unternahm Damir die ersten Restaurierungsarbeiten: „In den 1970ern räumte der örtliche Mercedes-Händler sein Lager auf und verkaufte Teile für die alten Modelle zu sehr günstigen Preisen. Mein Vater kaufte damals einen großen Posten Ersatzteile, die ich dann später für eine Motorrevision verwendete.“ Als Damir 1991 mit der Überholung des Dieselaggregats fertig war, hatten seine Familie und er viel gravierende Sorgen: Der Kroatienkrieg brach aus. Erst 1997 – Zagreb war inzwischen Hauptstadt der unabhängigen Republik Kroatien – konnte sich Damir wieder intensiv um den Oldtimer kümmern. Eine örtliche Werkstatt beseitigte die erstaunlich



**Freudiges Wiedersehen mit seinem Erstbesitzer. Für den FAHRKULT-Fototermin besuchte Damir seinen Vater nebst 180 D im Seniorenheim. Los ging's zur lustigen Ausfahrt mit dem Familien-Mercedes.**

wenigen Rostflecke an der Karosserie: „Seit Mitte der 70er-Jahre wurde der Wagen nicht mehr im Winter gefahren, daher musste nie ein größeres Blechteil ersetzt werden.“

Die Chromschicht auf den Stoßstangen verlangte jedoch nach einer Auffrischung. Der Galvaniseur hatte mit dem Auftrag seine liebe Not: „Er meinte die wuchtigen Stoßfänger wären noch sperriger als die Chromteile eines Cadillacs, die er zuvor restauriert hatte.“ Keine Probleme bereitete die Lackierung der Karosserie: „Der Lackierer verwendete den Originalfarbton und ein Sattler fertigte neue Sitzbezüge aus einem passenden Stoff. Den originalen Stoff von Mercedes konnte ich mir damals nicht leisten. Inzwischen habe ich allerdings einen Vorrat vom Originalmaterial besorgt. Wenn das nächste Mal eine Erneuerung fällig wird, kommt der Mercedes-Stoff zum Einsatz. Das hat aber noch eine ganze Weile Zeit.“

#### Technische Daten // 1960er Mercedes 180 Db (W 120)

Motor:	OHV-Vierzylinder-Dieselmotor (OM 636.930), 1.767 ccm, Bohrung x Hub in mm: 75 x 100, 43 PS bei 3.500 U/min, 98 Nm bei 2.000 U/min, Verdichtung 19:1, 3, Kurbelwellenlager, seitlich liegende über Stirnräder angetriebene Nockenwelle, Vorkammereinspritzung, mechanische Bosch-4-Stempel-Einspritzpumpe
Kraftübertragung:	Viergang-Schaltgetriebe mit Lenkradschaltung, Heckantrieb
Vorderachse:	Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern, Schraubenfedern, hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer, Drehstab-Stabilisator, Kugelumlauf lenkung
Hinterachse:	Einzelradaufhängung durch Eingelenk-Pendelachse, Schraubenfedern, hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer
Bremsen:	hydraulische Trommelbremsen vorn und hinten
Räder:	Stahlscheibenräder in 4,5 x 13"
Reifen:	Maxxis „MA-1“ mit Weißwandstreifen in 185/80 R 13

Ich frage Damir, ob es für ihn einen bestimmten Moment gab, an dem er merkte, dass der Benz vom geliebten Gebrauchtwagen zu einem echten Klassiker geworden war. „Vor ungefähr 15 Jahren konnte ich es mir dank eines besser bezahlten Jobs endlich leisten, mehr Geld in das Auto zu stecken. Seitdem habe ich zum Beispiel einen Satz Bilstein-Stoßdämpfer oder die Maxxis-Reifen mit Weißwandstreifen montiert. Außerdem habe ich angefangen, mir zu notieren, wann ich bestimmte Teile ersetzt habe, damit ich nicht vergesse, sie rechtzeitig zu erneuern.“

Trotzdem hat der Benz seinen Charakter als ehrlicher Alltags-Oldie nicht verloren, wie die pragmatische Reparatur der Zeituhr beweist: Damir zieht den Zeitmesser aus dem Armaturenbrett, auf der Rückseite des Zifferblatts ist das Laufwerk einer Küchenuhr mit Klebeband befestigt. „Als die Uhr kaputtging, kam ein Originalersatzteil nicht infrage und ein Uhrmacher konnte mir auch nicht weiterhelfen, also habe ich selbst eine Lösung gefunden.“

2013 wurde der Mercedes 50 Jahre alt und Damir unternahm aus diesem Anlass einen großen Ausflug ins Ursprungsland der alten Limousine: „Es war eine herrliche Reise. Bis nach Stuttgart waren wir zwei Tage lang unterwegs, durch die Berge und entlang vieler Seen: Es war die perfekte Route für einen Oldtimer. Insgesamt haben wir in sieben Tagen 2.500 Kilometer zurückgelegt.“

Damir wünscht sich, den Mercedes in ein paar Jahrzehnten an seinen Enkel weiterzugeben: „Meine Töchter sind nicht besonders an dem Wagen interessiert. Er hat weder Servolenkung noch einen Bremskraftverstärker. Außerdem schreckt sie die hakelige Schaltung ab. Mein Enkel ist jetzt drei. Ich hoffe, ich kann den Wagen noch zwanzig Jahre pflegen. Dann ist der Kleine im richtigen Alter um den Benz zu übernehmen.“ 20 Jahre dürften kein Problem sein, denn am Tag an dem ich Damir interviewte, feierte er gerade erst seinen 47. Geburtstag!

Text & Fotos: Robb Pritchard



„Das erste Kennzeichen des Mercedes hatte einen roten Stern als Zeichen für den Sozialismus, demnächst bekommt er Schilder mit den gelben Sternen der Europäischen Union.“