

## **Der Saubermann**

**Von einem der auszog, die Welt zu entstauben.**

Der 1. März 2007 war kein guter Tag für die deutsche Oldtimerszene. An diesem Tag waren die großen Publikumsblätter gefüllt mit Artikeln und - leider zumeist zustimmenden - Kommentaren zu der zu diesem Termin in Kraft tretenden "Feinstaubverordnung" und den darin enthaltenen Fahrverboten. Es war zu erkennen, daß die Oldieszene nicht mehr damit rechnen kann, daß die Methode „Abwarten und Aussitzen“ noch zum Erfolg führen wird. Mag ja sein, daß es evtl. zu Ausnahmen für Fahrzeuge mit H-Kennzeichen kommen wird, aber die Youngtimer zwischen 20 und 30 werden solche Gesetze bis dahin nicht überleben, zumal die mit einer Ausnahme verbundenen Nutzungsbeschränkungen kaum dazu geeignet sein dürften, dem Einsatzzweck dieser Autos - die für ihre Halter oft genug das einzige Fahrzeug sind - gerecht zu werden.

Der top-gepflegte Mercedes W123 240D von Jürgen\_P, mit 25 Jahren im besten Youngtimeralter, ist auch eines dieser Autos, die die Politik aus dem Verkehr ziehen will. Zwar darf sein W123 200T dank Paul Wurm schon seit 15 Jahren mit einem Euro-2 Kat und darum nun auch mit einer grünen Feinstaubplakette auf der Windschutzscheibe herumfahren, aber für den 240D und alle anderen W123 Diesel sieht es schlecht aus. Maximal Euro 1 erreichen alle bisher angebotenen Oxidationskatalysatoren. Alle Anfragen aus der W123-Szene bei den etablierten Herstellern für einen Euro-2-Kat hatten seit Jahren dasselbe Ergebnis erbracht: keines. Die Begründungen für die negativen Bescheide schwankten zwischen angeblich technischer Unmöglichkeit und mangelnder wirtschaftlicher Rentabilität, das Ergebnis blieb aber gleich. Über einen nun von der Politik zusätzlich geforderten Rußpartikelfilter brauchte man als W123-Diesel-Fahrer gar nicht erst nachzudenken...

Doch obwohl die W123 inzwischen ein Alter zwischen 22 und 31 Jahren erreicht haben, ist die Straßenpräsenz des W123 nach wie vor recht hoch, die genannte Unwirtschaftlichkeit wollte uns darum nicht so recht einleuchten. So leicht gab sich die „verfolgte Minderheit“ der Altdieselfreunde nicht geschlagen.

An diesem Abend rief Jürgen bei mir an, er wußte, daß ich als notorischer Altdieselfahrer der richtige Ansprechpartner bin. "Wolfi, wenn einem keiner hilft, muß man sich selber helfen. Die Politik hilft uns nicht, die Interessenverbände helfen uns nicht und die Kathersteller helfen uns erst recht nicht. Wir sitzen zwischen den Stühlen. Alle älteren Autos kriegen evtl. Ausnahmen für H-Kennzeichen und alle jüngeren haben schon Euro-2. Nur unsere W123-

Diesel passen in keine Gruppe und nur für uns werden keine Verordnungen geändert. Die einzige Antwort kann eine technische sein, denn nur die ist auf Dauer tragfähig. Ausnahmeverordnungen können zurückgezogen werden, gute Schadstoffklassen bleiben bestehen. Es war auch historisch noch nie falsch, seinem Auto die beste aller möglichen Schadstoffklassen zu gönnen, das hat sich immer bezahlt gemacht. Also müssen wir das jetzt selber durchziehen. Es muß nur mal einer Schnipp machen. Ich mach jetzt Schnipp. Ich finanziere die Entwicklung und Du sorgst für Produktion und Vertrieb." Mir bleibt kurz die Luft weg und dann ich: "Das ist ein Wort, ich fang heut noch an."

Eine Woche später saßen wir mit einem befreundeten angehenden Motoren-Ingenieur in einer Kneipe und steckten die Köpfe zusammen. 1000 Fragen waren zu stellen und zu beantworten: Wie sind die Grenzwerte? Was kann man als Ergebnis erwarten? Welche Kats aus dem Angebot sollte man testen? Wo kann man messen? Was kostet das? Wie läuft das Genehmigungsverfahren? Wie sind die W123-Bestandszahlen? Wie groß die zu erwartenden Absatzzahlen? Welche Preise kann man kalkulieren? Was ist mit der Produkthaftung? etc pp... Das angestrebte Ziel war mindestens Euro-2 plus Dieselpartikelfilter (gleich gelbe Plakette). Natürlich hätten wir lieber die grüne Plakette, aber die Euro-3 Werte sind schon ein hoher Anspruch für so ein altes Stück Technik. Wir glaubten aber, daß es für Autos mit DPF ganz unabhängig von der Plakettenfarbe keine Fahrverbote geben wird und darum erscheint uns auch Euro-2 mit DPF ausreichend, um die W123 Diesel quasi "zu retten".

Nun fingen wir an, unser Vorhaben in der W123-Szene öffentlich zu machen. Es wurde sondiert, was die Szene für eine Nachrüstung zu zahlen bereit wäre und für Vorbestellungen wurde ein Downloadformular eingerichtet. Die Resonanz war groß, die Skepsis, daß es nach so vielen vergeblichen Anläufen klappen würde, auch.

Währenddessen wurde viel telefoniert. Schon bei unserem ersten Treffen hatte ich bereits eine Zusage eines Katherstellers in der Tasche.

Der Hersteller hatte sich bereits durch Nutzfahrzeughochrüstungen mit der Thematik befaßt. Man war dort bereit einen Kat für den 240D zu entwickeln.

Nun sind Euronormen für Nutzfahrzeuge und PKWs zwei durchweg verschiedene Dinge, aber das hat uns nicht wirklich geschreckt. Die bei der ursprünglich verfolgten Idee einer Eigenentwicklung aufgeworfenen Probleme reduzieren sich damit darauf, geeignete Meßfahrzeuge zu liefern. Die Motoren müssen dazu „verschleißfrei“, aber auch nicht frisch überholt sein, um geeignete Werte zu liefern. Laufleistungen zwischen 40.000 und 100.000 km sind hier optimal.

Jürgens Wagen hatte vor 13 Jahren nach einem Steuerkettenriß einen neuen Motor bekommen, der seitdem erst rund 60.000 km gesammelt hatte, damit das optimale Meßfahrzeug.

Keine drei Wochen nach dem Start, geht es wirklich los, der 240D muß vorbereitet werden: Förderbeginn optimal einstellen, Düsen prüfen, Ventilspiel einstellen, Spritversorgung prüfen, neue Filter rein. Noch am selben Abend steht Jürgen bei mir in der Werkstatt und es wird bis tief in die Nacht geschraubt, Bier getrunken und auch mal fernab des Themas „Auto“ geredet. Daß wir beide morgens früh raus müssen, Jürgen auf Dienstreise nach Asien gehen muß, ich wieder meinem Job nachgehen muß, na und?? Wir fühlen uns gut, wir fühlen uns toll, wir tun was für die Szene.

Ende März wird Urlaub genommen und der Wagen zum Hersteller überführt, ich war nervös ohne Ende, kann nachts kaum schlafen.

Jürgen startet mit frisch gewaschenem Wagen von Darmstadt aus, wir starten von Landau aus. Gegen 15 Uhr treffen wir uns beim Hersteller, besprechen Details, Abläufe, Kleinigkeiten, schütten uns mit Koffein zu und begeben uns rund 2h später auf die Heimreise, Jürgen muß ja wieder zurück nach Darmstadt, wir von dort aus wieder zurück nach Landau... rund 1350km später ist der Tag gegen 1 Uhr zu Ende.

Nebenbei haben wir uns vor Ort mit den ersten am Markt verfügbaren MB100 Katalysatoren eingedeckt, gelbe Plakette für den 240er Motor in der spanischen Frontflitsche, es riecht nach Erfolg.

Während sich immer mehr Interessenten melden, taucht ein idealer 200D mit 88tkm auf. Obwohl der Wagen ein Familienerbstück ist, dürfen wir ihn als Meßwagen verwenden.

Leider steht der Wagen weit weg und ist auch noch nicht zugelassen, auf der IKM-Demo in Karlsruhe besprechen wir uns noch einmal mit dem Besitzer, Hans-Christian\_S., die Sache ist geritzt.

Die Wochen bis zu den ersten Meßergebnissen sind voller Spannung und Erwartungen. Die Messungen im ergeben dann folgende Werte (jeweils in mg/km) :

|                         | Euronormen         |                    |                    | 240D W123      |                |
|-------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------|----------------|
|                         | Euro 1             | Euro 2             | Euro 3             | Messung 1      | Messung 2      |
| Typprüfung              | ab 1.<br>Jul. 1992 | ab 1.<br>Jan. 1996 | ab 1.<br>Jan. 2000 | 06.04.200<br>7 | 17.04.200<br>7 |
| CO                      | 3160               | 1000               | 640                | 600            | 350            |
| HC                      |                    |                    | 50                 | 50             | 150            |
| Nox                     |                    |                    | 500                | 590            | 520            |
| (HC + NO <sub>x</sub> ) | 1130               | 700                | 560                | 640            | 670            |
| Partikel                | 180                | 80                 | 50                 | 100            | 53             |

Damit ist der 240D zweimal an Euro-3 gescheitert, ein dritter Versuch wenig aussichtsreich. Die Euro-2 Grenzwerte werden jedoch souverän eingehalten. Die Werte werden ohne DPF erreicht, dieser muß separat gemessen werden. Da der Partikelgrenzwert auch ohne Filter fast erreicht wird, wohl doch eher eine Formsache.

Die erste große Werbeaktion findet auf dem Jahrestreffen des VDH an Pfingsten in Ornbau statt, leider haben wir weder Muster noch Modelle zur Hand, wir haben nur Idealismus und ein paar Flyer zu bieten.

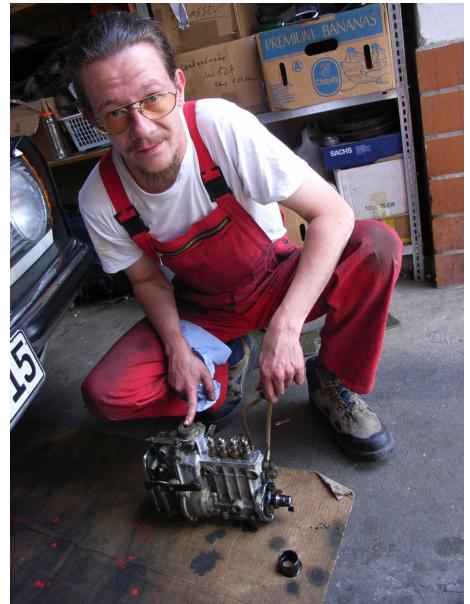
Die Zeit bis dahin wird mit der Vorbereitung des 200D genutzt. Alle Einstellwerte, Dichtigkeit, Ventile usw werden genauso penibel geprüft, wie beim 240D. Leider braucht der 200er neue Düsen, da wegen eines älteren Vorkammerschadens an den Düsen gebastelt wurde. Da neue Düsen aber nicht prüfstandtauglich sind, wird der 200D von mir erst einmal 2500km im Alltag genutzt und von Stammtisch zu Stammtisch gejagt. Ende Juli ist der 200D fit für die Messungen und kann überführt werden.

Bild von hcs R0010476.jpg

Eine Genehmigung für den 240D-Kat liegt leider immer noch nicht vor. Die Tage und Wochen ziehen sich, die Interessenten warten ungeduldig, wie Jürgen und wir auch.

Ende Juli 2007 fahren Jürgen und ich zum Kathersteller und tauschen dort den 240D gegen den 200D. Vor Ort gibt's gute Nachrichten, Kat ist genehmigt und die Produktion kann beginnen, auch der DPF ist bald verfügbar.

Das Meß- und Genehmigungsverfahren für den 200D dürfte Aufgrund der Motorenfamilie nun erheblich schneller laufen und zur großen Freude kann auch der 300D trotz geringerer Bestandszahlen gemessen werden. Einziger Wehrmutstropfen bleiben die



wenigen verbliebenen 300er Turbodiesel, bei den geringen Stückzahlen müßte jedes Fzg einzeln gemessen werden, uninteressant..

Bild \katkram\240d\pict8732.jpg oder pict8734.jpg

Von dieser Ausnahme abgesehen, wird mit dieser Aktion aber wohl allen W123 Diesel zur Umweltzonentauglichkeit verholfen und damit ist der entscheidende Schritt zum Erhalt dieses Typs geleistet.

„Wir sind zufrieden, stolz und glücklich, daß unser geliebtes altes Stück Gußeisen sich abgastechnisch noch auf einen fast aktuellen Stand bringen ließ und konnten damit widerlegen, daß die immer wieder von uninformeden Mitmenschen aufgestellte Gleichung "Altes Auto = Umweltverschmutzer" nun nicht nur für die W123 Benziner, sondern auch für die Diesel ein Ende hat.“ Zitat Jürgen\_P

Wir fühlen uns gut... sehr gut!



taugt. Wieder gehen ein paar Wochen ins Land, aber es kommt der große Tag an dem wir den 200D heim holen und den 300TD auf den Prüfstand schicken.

Bild katkram\200D\pict9174.jpg

Nach mehrmaligem Durchfallen bei den Prüfungen schafft es der Wagen nun doch noch und der Wagen darf zurück zu Jörg\_S, wir schreiben inzwischen Ostern 2008.

Während der 300TD sich mit den Prüfungen rumärgert, macht uns der 200D von Hans-Christian Kummer. Kaum die Prüfungen überstanden und wieder zuhause, läuft der Motor nicht mehr richtig, im Standgas mal auf 4 Zylindern, dann ne Minute später ohne zu tun von irgend jemand fängt er an 3eckig zu laufen und

Bestätigt werden wir Ende August, nachdem der 200D nun auch bestanden hat, juchei!

Nun muß der 300D dran, woher nehmen? Jörg\_S stellt uns seinen 300TD zur Verfügung, juchei!

Bild 300TD pict8927.jpg  
(drehen)

Auch diesen Wagen nehme ich mir mehrere Kilometer vor um sicher zu gehen, daß der Wagen sauber läuft und für den Prüfstand



zu qualmen. Die abendliche Diagnose: Vorkammer hin, Düse hin. Da sich eine Vorkammer bei heißer Maschine besser ziehen läßt, ziehen wir die noch am gleichen Abend, obwohl kein Ersatz greifbar ist.

Kein Ersatz? Weit gefehlt. Die Prallkugel einer /8-Vorkammer wird aus ihrem angestammten Platz entfernt und implantiert. Kommentar von Hans-Christian: „don't try this at home“.

Wiedereinbau der Kammer, einstellen und Einbau einer neuen Düse, Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge dauerten bis kurz vor Mitternacht...

Einige Tage später bekommen wir die erste Musteranlage zugeschickt, zum Anpassen für die Serie. Also Termin mit Jürgen\_P gemacht und bei frostigen März-Temperaturen versucht die Musteranlage unter den Wagen von Jürgen zu quetschen. Nach mehreren Stunden fluchen mußten wir aufgeben, „das paßt so nicht“. Heimkehr war gegen 1 Uhr nachts.

Bild katkram\pict9413.jpg und pict9443.jpg

Da für jede Aktion mehrere hundert Kilometer und zig Stunden Zeit zurück zu legen sind, war diese Vorgehensweise nicht sonderlich effektiv, also greifen wir zu anderen Mitteln. Die Ende 2007 von einem Smart zum Totalschaden gefahrene „Ratte“ (bekannt von den Jahrestreffen als der gammelige 240CD-Umbau), wird zu einer befreundeten LKW-Werkstatt gebracht, Auftrag: „pappt diese Anlage da drunter. Flexen, schweißen, biegen ist erlaubt und erwünscht, es darf nur nicht klappern“. 3 Wochen später paßt es endlich, die Musteranlage saß sauber. Dennoch will ich es genau wissen, also einen Termin mit Klaus\_E in seiner Werkstatt gemacht, nach 2 Stunden sitzt die Anlage unter seinem 200D Automatik, klapperfrei, ohne anzuschlagen. Nur das Ölpeilrohr der Automatik muß temporär weichen. Da die Anlagen (leider) nicht für Automatikwagen zu gebrauchen sind, stört uns das nicht wirklich.

Gerne hätte ich noch an anderen Wagen probiert, leider war auf die Schnelle im näheren Umfeld kein Wagen zu beschaffen. Der 200D war im Winterschlaf, der nächste wäre 130km weg gewesen, nicht machbar neben



einem 40h Job, zumal ich keine Bühne resp. Werkstatt in den Kofferraum bekomme.

Nach Rückgabe des Musters an den Hersteller beginnt nun das lange warten auf die Serie, wir sind ja aber noch jung, wir warten. Frust kommt auf, weil sich nichts tut, Wochen des wartens, des nichts-tuns, Hinhalten der Interessenten, Warten auf Papiere, Anlagen... Inzwischen werden die Interessanten natürlich nervös, wir bekommen Haßmails von wegen „ihr haltet uns nur hin“, „das ist wohl ne Totgeburt“, „macht doch endlich mal was“

Im August kommen endlich die ersten Anlagen, rund 1200 Kilo Edelstahl mit Abgastechnik gefüllt, große Freude kommt auf, fast schon Euphorie. Anlagen und Papiere liegen bei uns im Hof, wir haben das ganz breite grinsen im Gesicht. Der 200D von Florian\_S ist am schnellsten verfügbar und bekommt ein paar Tage später auch die Eintragung. Ebenso der 200D von Hans-Christian\_S., genau, der 90tkm Meßwagen. Man kennt uns beim TÜV inzwischen, obwohl ich mich mehrere Wochen lang intensiv um meine Gesundheit kümmern muß, verbauen wir weitere Anlagen, es scheint zu klappen.

Mit der Verkehrsblattänderung Ende 2008 nimmt die Aktion aber ein jähes Ende, plötzlich sind keine Eintragungen mehr möglich, der Wert der Anlagen fällt auf Null zurück. Ohne Eintragung ist das nur Edelschrott. Der Hintergrund dafür sind die sogenannten „Bescheißer-Anlagen“, die in der Presse ausgiebig besprochen und hochgespielt werden, Kats und Partikelfilter, die die Werte nicht einhalten können oder nach mehreren Wochen Betrieb funktionslos werden.

Derweil habe ich den grünen 300TD von Martin\_P auf dem Hof stehen, Anlage eingebaut, aber eine Eintragung ist nicht mehr möglich. Zum Glück hat Martin\_P einen Winterwagen und ist auf den 300er nicht angewiesen.

Im November trifft mich dann ein Schlag persönlicher Natur, ich denke wochenlang daran komplett aufzugeben, es wird einfach zuviel, zu viele Rückschläge, zu viele Steine im Weg. Die handvoll bisher verbauten Anlagen hatte zwar bewiesen, daß so ein altes Gußeisen durchaus die Plakettenfarbe eines Fahrzeugs 2 Generationen später erreichen kann, es war bewiesen, daß Nachrüstungen möglich sind. Aber es war auch bewiesen, daß es nicht einfach ist, so etwas durch zu ziehen.

Anfang 2009, ich habe eigentlich keinen Kopf mehr für die Sache und stecke in der Renovierung des Hauses, bekomme ich einen Termin in den heiligen Hallen des TÜVs, eine Geräuschmessung und eine Leistungsmessung werden verlangt. Der 300TD von Martin\_P steht immer noch umgebaut parat, also Urlaub und einen 2ten Fahrer besorgt und ab

Richtung TÜV. Eine Woche später kann ich den Wagen wieder holen, trotz Winterwetter sind die Messungen möglich und auch erfolgreich, wieder Urlaub, 2ten Fahrer besorgen. Anhand der Messungen kann ich den 300er dann abnehmen lassen. Martin happy, ich happy. Nicht happy ist der Prüfer, nach einer Stunde wälzen von Unterlagen weiß er immer noch nicht, wie er den Wagen einstufen soll, hat zwar 7 Sitzplätze, aber keine 2.5 Tonnen. Dafür aber ab Werk schon als Schadstofffarm klassifiziert. „Ich schicke Ihnen die Unterlagen im Laufe der Woche zu...“

Es kommt schnell wieder Frust auf, denn das war die vorerst letzte Abnahme. Inzwischen hat sich manifestiert, daß ohne eine ABE keine Chance auf weitere Abnahmen möglich ist.

Also muß ich wieder warten, ich bin zwar nicht mehr ganz so jung, habe inzwischen auch graue Haare bekommen, aber warten kann man ja eigentlich immer... Bin ich inzwischen ja auch irgendwo gewohnt, von den 6-12 Monaten von denen Jürgen\_P und ich an Anfang ausgegangen waren sind wir inzwischen weit entfernt, wir sind inzwischen bei 24 Monaten, März 2009. Ich nutze die Zeit für andere Dinge, der Begriff Privatleben wird wieder hervorgekramt, vollkommen ungewohnt inzwischen..

Ein neuer Lichtblick am Ende des Tunnels kommt dann fast ein Jahr später auf, Mitte des Jahres 2010 kommt dann endlich die ABE für die Wagen ins Haus geflattert. 200D, 240D und auch der 300D werden mit einer ABE vom KBA gesegnet. Juchei, Freude kommt auf, wenn auch etwas gedämpft, die Erfahrungen der Jahre vorher haben mir gezeigt, daß auch ein Papierstapel nicht unbedingt Tür und Tor öffnet. Eine gewisse Abgeklärtheit macht sich breit, man hat die Papiere in der Hand, studiert die ABE in allen Details sonntags nachmittags in der Sommersonne auf der Terrasse, aber ein Erfolgsgefühl will sich nicht wirklich einstellen.

Daß nebenbei auch die ABE für die VW-T3 mit CS- und KY-Motor rein flattern hebt meine Laune auch nicht wirklich aus den Angeln.

Versuche beim lokalen TÜV hier nun die Eintragungen zu bekommen scheitern immer wieder, ich kann nicht sagen ob es an den komplizierten Prüfpapieren, dem Hersteller oder an mir liegt, irgendwann kommt mir zu Ohren, daß der TÜV am liebsten garnichts tun würde, trotz Vorlage einer ABE.

Inzwischen ist es Spätjahr, Spätjahr 2010, ich habe immer noch die Anlagen auf Halde liegen, ich bin für die Aktion nicht mehr wirklich zu begeistern, nicht zuletzt wegen den persönlichen und finanziellen Verlusten in den Jahren.

Fixiert durch die ganzen Teilegutachten, das Vorsprechen beim TÜV (ich war glaub 30 mal dort), hatte ich ganz übersehen, daß es mit einer ABE ja ganz andere Wege gibt, einfachere Wege, simple Wege. Also neue Kraft geschöpft und weitere Anlagen ausgeliefert, eine kurze Anleitung dazu verfaßt und siehe da, Einbau und Eintragung kein Problem!

Jetzt geht endlich die Sonne auf, man glaubt nicht mehr daran, es passiert aber trotzdem... Wir schreiben inzwischen Oktober 2010 und es ist endlich soweit, wir können die Anlagen einbauen und eintragen lassen, das Ziel ist erreicht!

Mir ist nicht bekannt, wie lange andere Idealisten für ähnliche Aktionen gebraucht haben, wieviel Geld dabei den Bach runtergegangen ist, wie viele Leute bei ähnlichen Aktionen dann doch irgendwann aufgegeben haben. Ich weiß aber, daß es nun geschafft ist, die Idee die alten 123er auf die bestmögliche Abgasnorm aufzurüsten nun doch von Erfolg gekrönt wurde. Und das, obwohl mich die Thematik mit Plakette und Zone gar nicht trifft, hier in Landau gibt es keine Umweltzone, in meiner Heimatstadt gibt es keine und ich muß auch in keine Zone rein, weder für Job noch um Freunde zu besuchen. Mein Coupe hat inzwischen H und die Limo wäre für den Kat gar nicht geeignet, ist ein Automatik...

Wolfgang Schmenger  
[www.dieselcoupe.de](http://www.dieselcoupe.de)  
November 2010