

Die Liebe eines Lebens

Thomas Hanna und seine Ponton-Manufaktur haben sich dem Mittelklasse-Mercedes des Wirtschaftswunders verschrieben

Wer wissen will, was ein Ponton alles aushält, muss sich nur mal diese Geschichte anhören. 1999 auf der Carrera Panamericana, der härtesten Oldtimer-Rallye der Welt: Schon bei der Anreise ein Jahrhundertregen, alle Straßen überflutet, Dörfer, die im Schlamm versinken. Mehr schwimmend als fahrend, am Heck eines Lastwagens klebend, rauschen die beiden Münchner Rennfahrer durch die Nacht. Das Wasser schlägt über den Kühlergrill, es läuft durch den Innenraum, der Beifahrer sitzt absprungbereit im Fenster – doch der Motor läuft und bringt Auto und Besatzung bis zum nächsten Morgen an den Start. Dann geht es auf die Piste: 3117 Kilometer quer durch Mexiko, über Berge, durch Wüsten, Sümpfe, Kakteenwälder, vorbei am schneebedeckten Popocatepetl und reihenweise Wracks im Straßengraben. Nach einem Überschlag und sieben Tagen Dauerbelastung sieht der Ponton zwar aus, als habe ihn Montezuma persönlich geschlachtet – doch er läuft über die Ziellinie. Und sein Fahrer strahlt bis über beide Ohren.

Dreimal hat Thomas Hanna bisher an der Panamericana teilgenommen. Immer dabei: sein gelb-schwarzer 190er-Rennponton. Der alte Vierzylinder, Baujahr 1959, hat schon viel gesehen von der Welt. Ein Kolonialbeamter hatte ihn sich einst nach Mosambik liefern lassen, später lief er in Lissabon als Taxi, über Umwege landete er dann in Hannas Garage. „Ein Ponton ist nicht unterzukriegen“, sagt der Oldtimer-Händler, und das war einer der Gründe, warum er schon als 18-Jähriger unbedingt einen Mercedes 180 wollte – eine Entscheidung, die sein Leben prägen sollte. Hanna fand eine alte Rostlaube, restaurierte sie in der Werkstatt eines Freundes – und fuhr sein erstes Auto 16 Jahre und 550 000 Kilometer lang.

Heute lenkt er ein florierendes Kleinunternehmen: Die Ponton-Manufaktur im Norden von München verfügt über drei eigene Werkstätten und eine Reihe von Partnern in mehreren Ländern, die Originalteile reparieren, Stoßstangen verchromen oder Polster im Originalmuster weben. 20 bis 30 Pontons stehen regelmäßig auf Hannas Hof in Hallbergmoos und im Gewölbe eines alten Kartoffellagers: Vierzylinder, Sechszylinder, Coupés, Cabrios. Seine besten Freunde hat der gebürtige Pfälzer über den Ponton kennengelernt, die schönsten Reisen sind mit ihm verbunden. Hanna hat sein Hobby zum Beruf gemacht, es ist eine immerwährende Leidenschaft.

Und ein Lebensgefühl. Der Ponton war der Mittelklassewagen des Wirtschaftswunders: von gediegener Eleganz, flott, sparsam im Verbrauch. Als erstes Mercedes-Modell hat er keine freistehenden Kotflügel und Trittbretter mehr, sondern eine selbsttragende Ponton-Karosserie. Im Premierenjahr 1953 notierte der Testfahrer von *Das Auto Motor und Sport*: „Schlag 3 Uhr eines schönen Oktobernachmittages reichten wir dem Pförtner im Untertürkheimer Werk

den Passierschein durchs Fenster, legten mit dem rechten Fuß den Gashebel aufs Bodenbrett, und Schlag 9 Uhr standen wir vor dem Hauptbahnhof in Hannover.“ 570 Kilometer in sechs Stunden, bei einem Durchschnittsverbrauch von 6,3 Liter, das war eine beeindruckende Leistung. Was der Käfer für Kleinverdiener, war der Ponton für die Gutbetuchten: geräumiger Kofferraum, große Windschutzscheibe – man wollte ja was sehen von der Welt. Besondere Kunden erhiel-

ten ein Mercedes-Buch als Beigabe: „Europa klein geworden“.

Die Baureihe wurde für Mercedes ein Riesenerfolg: Mehr als eine halbe Million Pontons liefen bis 1962 in Stuttgart vom Band, davon 230 000 Diesel. Als Ex-Außenminister Joschka Fischer, inzwischen Umweltberater für BMW, im vergangenen Jahr seine erste Mille Miglia, die legendäre Oldtimer-Rallye in Italien, erlebte, entfuhr es ihm beim Anblick eines Ponton: „Mit so einem fahren wir früher

zu sechst auf die Demo!“ Und wenn damals die Polizei anrückte, lud sie die Revoluzzer in einen Ponton-Kombi.

Thomas Hanna erntete für seinen ersten Ponton neidische Blicke, sobald er ihn vor der Münchner Uni parkte: dunkelblau lackiert, bronzefarbene Innenverkleidung, Faltschiebedach, Stereoanlage. Er fuhr ihn bei Filmaufnahmen (in der Kultserie „Irgendwie und sowieso“ und Edgar Reitz’ „Heimat“), besserte so sein Salär auf, traf Stars und Sternchen.

Heute ist die Ponton-Manufaktur, die Hanna mit seinem Partner Henry Wagner betreibt, weltweit für Spezialaufträge bekannt. Die Münchner übernehmen alles: Wartung, Pflege, Originalrestauration, Sonderanfertigungen, Rennaufbau. Und die Nachfrage steigt. Viele Liebhaber legen heute ihr Geld lieber in einem Oldtimer an als in Wertpapieren. Für restaurierte Cabrios werden 110 000 Euro oder mehr bezahlt. Wolfgang Fischer, der Wachtmeister aus dem „Café Meinoid“, fährt einen Ponton, ebenso wie „Mister Tagesschau“ Jan Hofer oder Kabarettist Urban Priol. Der Ponton ist eine Charakterfrage.

Soeben hat Hanna einen Vierzylinder Diesel fürs Mercedes-Museum restauriert: Seriennummer Drei, Baujahr 1953. 30 Jahre hatte der sich auf einer feuchten Wiese bei Stuttgart die Reifen platt gestanden und am Ende ein jämmerliches Bild abgegeben. Hanna bekam ihn angeboten und griff zu. Weitere vier Jahre wartete das Museumsstück dann im Basislager von Hallbergmoos auf seine Chance. Doch der Restaurator wusste, dass der große Tag für die rostige Ruine kommen würde. Er sammelte Teile (das meiste entdeckte er am Polarkreis), kaufte einen ganzen 53er nur für den Original-Kofferraumdeckel und suchte ein Schlacht-Auto für den restlichen Karosserieaufbau. „Der Ponton hat die Systematik heutiger Autos vorweggenommen“, meint Hanna, „hohes Drehmoment bei niedriger Drehzahl.“ Würde man ihn optimieren, mit Fünfganggetriebe und Hohlraumversiegelung, „dann wäre er noch heute das wirtschaftlichste und dauerhafteste Auto, das es gibt“, schwärmt der Kaufmann, der in den Klassikern deshalb auch keine Umwelt-Verpöster sieht, sondern einen Beitrag zum nachhaltigen Wirtschaften. Die Ökobilanz zwischen einem Hightech-Auto, das nach ein paar Jahren abgewrackt wird, und einem liebevoll gepflegten Oldtimer ginge zugunsten des Oldtimers aus, da ist sich Hanna sicher.

Mit der ihnen eigenen Akribie haben die Tüftler aus Hallbergmoos den Ponton Nr. 3 genauso wiederhergestellt, wie er 1953 vom Band lief: in Steingrau-Hell, mit grün-gepunkteten Polsterbezügen, Originallenkrad mit verchromtem Huperring, den kleinen Nebelscheinwerfern, die nur die ersten Modelle hatten – und mit seinem eigenen OM 636 Motor, der jetzt wieder läuft wie ein Uhrwerk. Nun darf man das gute Stück im Museum bewundern.

Martina Scherf



Siesta Mexicana: Thomas Hanna und sein 190er-Ponton im harten Rallye-Einsatz. Gerade hat er einen 180er-Diesel, Seriennummer Drei, fürs Mercedes-Museum restauriert (unten links).
Fotos: Muschalla (4)

