

2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

Das Jahr 2001 neigt sich dem Ende entgegen. Die Oldtimer-Saison ist für die meisten bereits beendet, und es beginnt für viele die Zeit des Schraubens. Für mich persönlich hat die Wintersaison 2000/2001 noch immer nicht geendet. Warum? Nun, in diesem Sommer 2001 bin ich von meiner Göttin nicht gerade verwöhnt worden. Aber ich beginne am Besten von vorn mit einer Geschichte, wie sie bestimmt die meisten von Euch so oder so ähnlich nur allzu gut aus eigener Erfahrung kennen.

Oktober 1999: Der Anbeginn aller „Leiden“schaft

Mein Leben im Schatten der „Göttinnen“ begann im Oktober 1999. Ich kam mit meinem Alltagsauto - einem 2CV6 - gerade bei der Werkstatt meines damaligen Vertrauens in Pinneberg an, um mir meinen nächsten Werkstattermin für einige kleinere Reparaturen zu holen. An der Straße stand eine rote „Göttin“, zum Verkauf - mein Kindheitstraum! Also ließ ich meine Ente erst einmal auf dem Hof stehen und machte eine Runde um dieses Auto. Baujahr '67, schon mit der neuen Front aber noch dem älteren Armaturenbrett ohne die Rundinstrumente, aber die Optik ließ sehr zu wünschen übrig. Der Lack war blind und teilweise arg zerschrammt. Dieses Fahrzeug muß mit seinem Vorbesitzer mehr als eine unsanfte Bekanntschaft mit den vielen Betonpollern in Hamburg gemacht haben. Innen ein ebenfalls mitgenommenes Armaturenbrett in weiß/schwarz, mit Schrumpflack überzogen. Der Blick in den Kofferraum offenbarte einen Heckschaden, der die Längsträger auf den letzten ca. 30 cm gefaltet hatte. Trotzdem schien die Heckpartie nicht nennenswert verzogen.

Ein Gespräch mit dem Meister der Werkstatt, eine kurze Probefahrt, und bereits zwei Tage später war ich stolzer Besitzer meiner ersten Göttin, die wohl eine typische Vertreterin derjenigen war, die man als Erstbesitz bei unbeleckten Spontantätern findet.

Trotzdem: die Technik war bis auf die altersschwache Hydraulikpumpe in bester Ordnung, und die Grundsubstanz ließ eine schrittweise Restaurierung möglich erscheinen.

So kam ich zu meiner ersten „Göttin“ und erfuhr durch sie nach und nach, daß das H am Ende des Nummernschildes das Fahrzeug offiziell als Oldtimer auswies, daß dies eine besonders niedrige pauschale Steuer bedeutet, und daß es für derartige Fahrzeuge besonders günstige Versicherungen gibt. Auch die Funktionen der diversen unbeschrifteten Schalter auf dem Armaturenbrett fand ich nach und nach heraus. Lediglich für die mitschwenkenden inneren Scheinwerfer benötigte ich gut 3 Wochen, um sie das erste mal zum Leben zu erwecken. Inzwischen lernte ich auch, eine ID von einer DS zu unterscheiden, und mußte erkennen, daß ich ja „nur“ eine ID besaß. Aber immerhin war es eine, die genau aus dem Übergangszeitraum zwischen der 2. Neugestaltung der Front und der 3. Armaturenbrett-Gestaltung stammte, die dazu offenbar ein Exportmodell war, da sie über die mitlenkenden Fernscheinwerfer, eine Servolenkung, über verchromte Blinkertrompeten und große Edelstahl-Radkappen verfügte.



2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

Den dem Kauf folgenden Winter 99/2000 verbrachte ich größtenteils damit, die Heckpartie des Wagens zu demontieren und großflächig Rostvorsorge zu treffen. Auch die Abdichtung des Daches erneuerte ich.

Januar 2000: in die erste Saison

Ab 1. Januar 2000 war ich dann auch Mitglied im DS-Club. Im März fuhr ich stolz in meine erste Oldtimersaison. Daß der optische Eindruck nicht der Beste war, trotz mehrmaliger Politur (welche die diversen Schrammen erst recht hervorhoben), störte mich wenig. Einige kleine Ausfahrten rund um Hamburg folgten bei eitel Sonnenschein, und die Fahrt zu meinem ersten DS-Clubtreffen nach Köln war beschlossene Sache.

Als nach dem DS-Club Jahrestreffen wieder gen Heimat fahren wollte, brauchte die Hydraulik gute 5 Minuten, ehe sich der Wagen langsam in die Höhe bequeme, was jubelnden Applaus aller Zuschauer nach sich zog. Trotzdem, das eigentliche System war dicht. Lecköl fand sich zu keiner Zeit. Weitere Fahrten im Umkreis Hamburgs sowie ein Wochenende in Potsdam schlossen sich an und verschönerten den Sommer 2000, bis ich Ende August an einer weiteren Göttin vorbei kam, die ebenfalls zum Verkauf angeboten wurde.

August 2000: Das Schicksal nimmt seinen Lauf

Hier begann das Drama meiner DS-Geschichte:

Bei der zum Verkauf angebotenen Göttin handelte es sich wieder um eine ID19, diesmal jedoch um eine vom Baujahr '63 mit der alten Front. Das Blechkleid erwies sich als nahezu rostfrei und original. Auch der Unterboden war in absolut einwandfreiem Zustand. Einziger optischer Mangel: der allgemein ungepflegte Zustand. Sowohl außen wie innen präsentierte sich der Wagen vollkommen verstaubt und verdreckt, so als ob er gerade erst aus einer südfranzösischen Scheune aufgetaucht sei. Wieso ein Besitzer sein Fahrzeug vor dem Verkauf nicht einmal einer Grundreinigung unterzieht, ist mir bis heute schleierhaft. Eine nachvollziehbare Aussage hierzu erhielt ich auf entsprechende Nachfrage jedenfalls nicht.

Die Probefahrt verlief zufrieden stellend. Der alte Langhuber ratterte im Vergleich zu meiner bisherigen ID wie ein Treckermotor, klang aber dennoch rund und gesund. Die Hydraulik sprach angemessen an, wenn sich das Heck auch nicht wieder absenkte (es stellte sich später heraus, daß der Höhenkorrektor festgerottet war). Über den Preis wurden wir uns einig - ebenfalls angemessen. So hatte ich nun zwei von diesen automobilen „Schätzen“ am Hals.

Das bedeutete für mich, von meiner ersten ID Abschied zu nehmen. Optisch tat mir das aufgrund der Dellen, Schrammen und einigem Rostbefall weniger leid, obwohl ich deren Farbgebung (korsarrot/weiß) für dieses Modell noch immer für die schönste Kombination überhaupt halte: ein echter „Hingucker“. Hätte ich geahnt, was in technischer Hinsicht mit der



2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

„neuen“ alten ID in den folgenden Monaten auf mich zukommen sollte, hätte ich beim Verkauf meiner ersten „Göttin“ doch erheblich mehr getrauert.

Die erste meiner anschließenden Maßnahmen war die Revision des hinteren Höhenkorrektors und die Reinigung des gesamten Hydraulik-Kreislaufes. Im gleichen Zuge wurde der hintere linke Radbremszylinder abgedichtet und die Bremsbacken erneuert. Auch ein Oldtimergutachten inkl. TÜV-Abnahme ließ ich bei dieser Gelegenheit von der Werkstatt in Pinneberg durchführen. Der Meister schlug mir in diesem Zusammenhang auch vor, in das alte LHS-System nach der Spülung LHM einzufüllen, da dieses erfahrungsgemäß weniger anfällig sei. Er habe dies bereits bei zwei Fahrzeugen mit Erfolg durchgeführt, auch ohne Tausch der gesamten Dichtungen und LHS-spezifischen Teile. Zudem müsse er LHS erst bestellen, und das wäre ja doppelt so teuer wie LHM. Eine Nachfrage bei Markus Schwartau vom DS-Clubvorstand gab mir zwar keine nennenswerte Absicherung zu dieser Möglichkeit, allerdings habe er seit mehr als einem Jahr LHS-Dichtungen in LHM-Flüssigkeit eingelegt, ohne Beschädigungen oder Zersetzungen an den Dichtungen feststellen zu können. (Fachleute haben schon andere Beispiele gesehen: nicht zersetzt, aber aufgequollen auf doppelte Größe!) Erfahrungen zum Praxiseinsatz habe er aber nicht.

Auf meine intensivere Nachfrage beim Werkstattmeister erhielt ich von ihm die Aussage, daß die von ihm in solcher Weise umgerüsteten Fahrzeuge inzwischen bereits zur Komplettüberholung des Hydrauliksystems bei ihm gewesen wären, dies aber erst nach über 12 Monaten nach Tausch der Hydraulikflüssigkeit. Somit könne er keinen eindeutigen Zusammenhang feststellen. Dennoch wurde ich immer mißtrauischer und fragte auch bei anderen Spezialisten im Club sowie bei Ulf Petermann, der Koryphäe für Hydraulik nach. Was ich dort zu hören bekam, bestätigte wiederum die altbekannten Weisheiten. Ein Test in Eigenregie mit einigen LHM- und LHS-Dichtungen, etwas Hydraulikflüssigkeit (erst LHM, dann umgekehrt mit LHS) und einer Backofentemperatur von etwa 70°C zeigte schnell, daß sich die „falschen“ Dichtungen ohne Druck zwar nicht zerlegen, aber unter erhöhter Temperatur im jeweils deutlich aufquellen – bis zu 2-facher Größe. Und das unabhängig davon, welche Dichtungen nun gerade in der jeweils falschen Hydraulikflüssigkeit erwärmt wurden. Daß sich die Systeme untereinander keinesfalls vertragen, wenn nicht sämtliche Dichtungen penibel getauscht würden, stand somit nun eindeutig fest, unabhängig davon, was der eine oder andere angebliche Fachmann erzählen mag, auch wenn diese Leute sich mit ganzseitigen Anzeigen regelmäßig als die Fachleute für ID/DS darstellen. Für einen Komplettausch aber waren meine finanziellen Reserven in keinem Fall ausreichend. So verdonnerte ich meine Werkstatt dazu, doch wieder LHS einzufüllen, so daß ich nach insgesamt drei Wochen meinen Wagen wieder abholen konnte.

All das war jedoch nur die Aufwärmphase. Die eigentliche „Pannenserie“ begann direkt im Anschluss.

Oktober 2000: Kühlwasserverlust

Auf einer Überlandfahrt riß der Kühlwasser-Rücklaufschlauch und versprühte das gesamte Kühlwasser im Motorraum. Da die ID 19 jedoch, abgesehen vom Tacho, der Tankuhr, einer normalen Uhr und den Kontrollleuchten für Hydraulikdruck, Blinker und Fernlicht über keinerlei weitere Anzeigen verfügt, bemerkte ich den Schaden natürlich viel zu spät. Erst innerhalb der nächsten Ortschaft fielen mir die Dunstschwaden auf, die aus dem Motorraum nach außen drangen. Dazu gesellte sich das eigentümliche Zischen unter Druck austretenden Dampfes. Im

2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

gleichen Ort befand sich eine kleine Werkstatt speziell für Kühlerreparaturen. Hier half man mir freundlich weiter, indem das Kühlwasser kurzerhand wieder aufgefüllt und der Rücklaufschlauch am defekten Motoransatz eingekürzt und neu aufgesetzt wurde. Ob und in wieweit der Motor durch den Kühlwasserverlust Schaden genommen hatte, war hier in der Kürze der Zeit jedoch nicht eindeutig zu klären. Ich bekam den Rat, gemäßigt bis zu meiner Werkstatt zurück zu fahren und dort den möglichen Schaden von einem Fachmann überprüfen zu lassen. So fuhr ich mit Tempo 60 ca. 50 km weit zurück zur „Werkstatt meines Vertrauens“ nach Pinneberg.

Bereits 2 Tage später erhielt ich den Rückruf mit der Hiobsbotschaft: Zylinderkopf- und Fußdichtung seien defekt, und auch einen Kolben habe es etwas mitgenommen, der müsse jedoch noch nicht getauscht werden, sofern mich das leichte Kolbenklappern beim Gas-Wegnehmen nicht störe. Gestört hat mich in jedem Fall die Höhe der Werkstattrechnung, die auch ohne Austausch des Zylinders schon auf mich zukam. Dafür hätte ich schon einen passablen Urlaub in Spanien verbringen können. Aber der wahre Liebhaber verzeiht und zahlt.

November 2000: Federkugeln und Höhenkorrektor

Einige Wochen später konnte ich meine ID wieder abholen, mit der vorsichtigen Bemerkung seitens des Werkstattmeisters, daß die vorderen Federkugeln wohl am Ende seien. Dies merkte ich nur allzu deutlich auf dem Heimweg. Der Wagen schaukelte mich so durch, daß ich bereits am nächsten Tag wieder an der Strippe hing und den nächsten Termin zum Tausch der Federkugeln mit der Werkstatt vereinbarte. Der Stickstoffdruck der Federkugeln ging deutlich gegen null, und ich stellte mir die Frage, warum mich die „Fachwerkstatt“ damit überhaupt vom Hof fahren ließ und nicht bereits vorher den Austausch empfahl.

Nach nochmals zwei Wochen war auch dieses Thema erledigt und ich wieder um ein paar Hunderter ärmer. Und natürlich kam die nächste Reparatur bereits auf mich zu: der zuvor gängig gemachte hintere Höhenkorrektor, quittierte wieder den Dienst, so daß ich einen neuen einsetzen ließ. Wieder war eine Woche vergangen.

Dezember 2000 – Mai 2001: Winterpause

Den restlichen Winter stand meine „Göttin“ meist trocken in der Tiefgarage, um nur gelegentlich mal ausgefahren zu werden und einige Schönheitsreparaturen zu erhalten. Dies ging etwa bis Ende März, als sich langsam aber sicher die vorderen Bremsen festsetzten. Der Meister meiner „Fachwerkstatt“ gab mir den Hinweis, mich doch mal mit Markus Schwartau vom DS-Clubvorstand in Verbindung zu setzen. Dieser würde gebrauchte Bremssättel aufarbeiten, so daß diese anschließend wieder wie neu wären. Er selbst könne zwar auch anderweitig welche besorgen, dies wäre aber deutlich teurer. Gesagt, getan. Markus hatte dann auch tatsächlich welche auf Lager, er müsse sie aber erst noch zusammen setzen. In etwa ein bis zwei Wochen solle ich ihn wieder anrufen. Kostenpunkt: ca. 600,- DM. Anfang Mai waren sie dann ausgetauscht und auch der Vergaser nochmals eingestellt. Inzwischen wurde ich unruhig. Hatte ich doch geplant, mit meiner ID 19 Mitte Mai per Autozug nach Südfrankreich und von dort für 14 Tage nach Nordwestspanien zu fahren. Der Zug war bereits gebucht, und eine Umbuchung auf meine Ente wäre aufgrund der drastischen Unterschiede zwischen den Fahrzeugen wohl schwerlich noch zu realisieren gewesen.

So holte ich meine ID knapp eine Woche vor Reiseantritt in Pinneberg wieder ab, ohne die Möglichkeit einer längeren Probefahrt vor Reiseantritt zu haben. Mir blieb nichts anderes übrig,

2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

als entweder die Reise ohne Fahrzeug anzutreten oder mit dem „Mut zur Lücke“ alles auf eine Karte zu setzen und auf die Robustheit der ID-Technik zu vertrauen.

Mai 2001: ein Urlaub mit Hindernissen



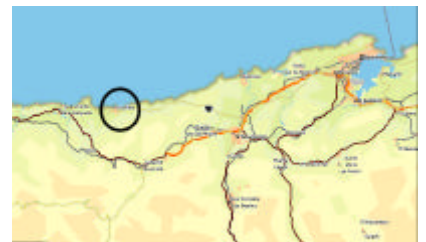
Bei der Entladung der Fahrzeuge in Narbonne deutete sich der nächste technische Fehler bereits an: beim Starten des Wagens rollte ich trotz gezogener Handbremse leicht auf den hinter mir stehenden Mercedes. Dessen Fahrer schaute mich nur etwas skeptisch an und wartete zunächst ab. Ich dagegen ließ den Motor erst einmal laufen, bis sich die ID19 erst vorne, dann anschließend hinten (gegen spürbaren Widerstand!) anhob. Nun konnte ich sie etwas vor fahren, in

einen ebeneren Bereich des Autozuges, wo sie auch ohne Bremsen stehen blieb. Der anschließende Blick auf die Stoßstange meines Hintermannes offenbarte zum Glück keine Beschädigungen, so daß mich der Fahrer gnädig ziehen ließ.

Bei einer kurzen Sichtinspektion meinerseits nach der Entladung der Fahrzeuge konnte ich keinen eindeutigen Fehler an der Bremsanlage feststellen. Der Bowdenzug war an Ort und Stelle und bewegte sich einwandfrei. Warum die Handbremse dennoch nicht zog, entzog sich meiner Kenntnis. So fuhr ich vermeintlich ohne Handbremswirkung meinem Urlaubsziel entgegen, nur um kurze Zeit später feststellen zu müssen, daß alles wieder einwandfrei funktionierte.

Dann folgten 10 Tage unbeschwertem Urlaub, in welchem mich meine ID 19 (fast) überall hin begleitete. Lediglich ein weiteres Mal setzte die Handbremse noch aus, was mich aber nunmehr nicht weiter bekümmerte. Ich konnte den Fehler auch mit Hilfe einer kleinen Werkstatt am Orte nicht lokalisieren. Dafür machte mich diese Werkstatt auf ein deutliches Spiel der linken vorderen Radaufhängung aufmerksam und riet mir, das ggf. von einer Fachwerkstatt untersuchen zu lassen.

Bereits einen Tag später begann der Wagen bei jeder Beschleunigung und bei jedem Bremsmanöver merklich hart einzurücken. Dies machte mir dann doch Sorgen, so daß ich die letzten zwei Tage meinesurlaubes auf die Nutzung der ID verzichtete. Schließlich hatte ich noch ca. 400 km Rückreise bis zum Autozug in Bordeaux vor mir, die aber fast ausschließlich Autobahnfahrt bedeuteten. Dort wären dann fast keine Lastwechsel erforderlich. Noch blickte ich zuversichtlich nach vorn.



2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

Sicherlich wäre die Rückfahrt auch geglückt, hätte der Wagen nicht bereits kurz nach der Abreise langsam aber sicher an Durchzugskraft verloren. Das ging so weit, daß ich die Berge der spanischen Nordküste – vergleichbar mit den Kasseler Bergen, nur länger - zunächst nur noch im 3., schließlich sogar nunmehr im 1. und 2. Gang hinaufkam, und selbst dies nur unter heftigem Stottern des Motors. Meine Hoffnung lag jetzt auf der französischen Seite der Pyrenäen, da die Strecke hier zunehmend flacher und schließlich vollständig eben wird. Der Fehler wurde jedoch so gravierend, daß ich selbst hier mit eingeschaltetem Warnblinklicht nur als rollendes Hindernis im 2. bis 3. Gang mit ständigem harten Rucken vorankam. Als fast nichts mehr ging, suchte ich eine Werkstatt am Rand der Route Nationale auf. Aber auch hier wirkten alle Beteiligten etwas ratlos. Die Kontrolle des Verteilers und der Zündspule ergab keine nennenswerten Fehler, so daß man mir letztendlich gut zuredete und meinte, bis nach Bordeaux (noch ca. 80 km) würde ich's schon noch schaffen. Tatsächlich erholte sich der Wagen auf den letzten Kilometern noch einmal. Einigermaßen glücklich gelangte ich bis zum Bahnhof von Bordeaux. Hier stellte ich den Wagen ganz in der Nähe der Verladestelle ab und nahm das erstbeste Hotel am Platz. Ich war total fertig, hatte ich die Distanz von ca. 400 km an diesem Tag doch in „nur“ achteinhalb Stunden unter höchster nervlicher Anstrengung geschafft.

Die Nacht brachte wenig Erholung, da es am Bahnhofsvorplatz fast durchgängig laut war und mich zudem eine einzelne Mücke wach hielt. So ruhten meine Hoffnungen auf der kommenden Fahrzeugverladung und einer entspannten Rückfahrt im



Auto-Reisezug. Entsprechend holte ich am folgenden Morgen meinen Wagen dort ab, wo ich ihn tags zuvor abgestellt hatte, und fuhr die letzten ca. 300 m bis zur Verladestelle. Leider kam mir auf dieser Strecke noch eine rote Ampel in die Quere. Als diese endlich wieder auf grün sprang, blieb ich unter wildem Rühren mit der Gangschaltung und nervösem Kupplungsfuß als Verkehrshindernis davor stehen: der Wagen bewegte sich mit heulendem Motor keinen Zentimeter, weder vor- noch rückwärts! Erst nach weiteren rund 2 Minuten hakete irgend etwas wieder ein, und ich konnte die letzten Meter zur Verladerrampe zurücklegen. Dort stellte ich die ID ab und betrat glücklich das Büro zum Einchecken.

Leider gab es dort die nächste Schreckensbotschaft. Dort, wo ich geparkt habe, fände die **Entladung** des ankommenden Autozuges statt. Zur **Beladung** müsse ich etwa 50 m weiter fahren. Aber ich hätte ja noch fast 1 1/2 Stunden Zeit. Trotzdem: inzwischen war ich „ein wenig“ sensibilisiert und bevorzugte das umgehende Umparken.

Leider bewegte sich inzwischen außer dem Motor selbst tatsächlich nichts mehr. Weder gutes

2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

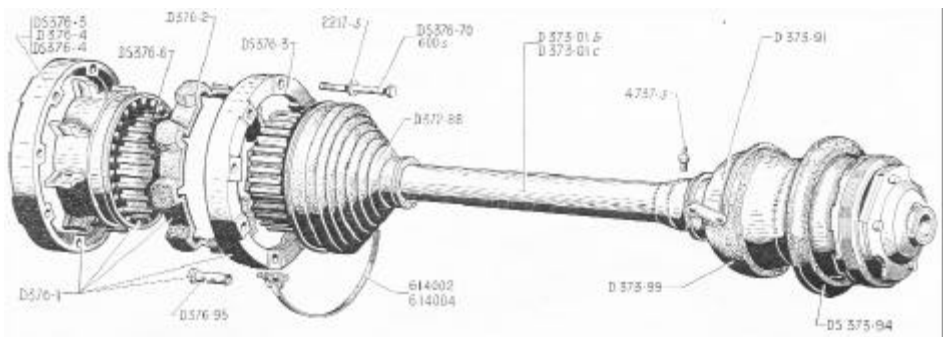
Zureden noch wildes Gefluhe halfen jetzt weiter. Immerhin waren die Bahnangestellten so freundlich, telefonisch eine Pannenhilfe aufzutreiben. Grundsätzliche Aussage des französischen Bahnteams jedenfalls lautete: ohne eigene Kraft darf das Fahrzeug nicht mit. Diskussionen und Vorschläge, den Wagen auf den Zug zu schieben, halfen nichts.

Zirka eine Stunde vor Verladebeginn kam dann der Pannendienst, schaute einmal unter den Wagen und meinte nur, ein Stift im Kardangelenke sei gebrochen, daher würde die Kraft vom Motor nicht mehr auf die Räder übertragen. Er wisse auch nicht, ob er dies in seiner Werkstatt kurzfristig bis zum Ende der Verladezeit reparieren könne. Grundsätzlich sei dies zwar kein Problem, aber er habe das entsprechende Ersatzteil sicherlich nicht da. Ein Rundruf bei anderen erreichbaren Werkstätten (es war Samstag gegen 14:00 Uhr) erbrachte keine besseren Nachrichten. So nahm er meine ID 19 huckepack und fuhr mit ihr von dannen. Ich dagegen rief erst einmal den ADAC an und bat um Hilfe. Die setzten sich dann auch umgehend mit der Werkstatt sowie mit der Bahnverladestelle in Verbindung und versuchten, den Wagen doch noch verladen zu lassen. Aber alle Überredungs-Bemühungen waren erfolglos.

Die mißliche Lage ließ mir drei Möglichkeiten:

- a) Ich müßte meine Rückreise erst einmal verschieben, was auf Grund meines Urlaubsendes nicht ging.
- b) Ich müßte die erforderlichen Reparaturen - falls nicht zu kompliziert und aufwendig - vor Ort ausführen lassen und den Wagen später zurückholen. Oder
- c) ich mußte darauf hoffen, daß der ADAC einem Rücktransport nach Deutschland zustimmen würde. Dies wäre aber nur möglich, wenn die ID nicht innerhalb von 3 Tagen am Pannort zu reparieren wäre, und das würde sich erst am folgenden Montag entscheiden. So entschloß ich mich - nervlich total am Ende, erst einmal allein die Heimreise ohne mein Auto anzutreten und zu hoffen.

Vier Wochen später traf dann per ADAC-Sammeltransport meine ID wieder bei „der Werkstatt meines Vertrauens“ in Pinneberg ein (ich glaube, diese hat sie inzwischen besonders ins Herz geschlossen!!!). Als Fehlerursache diagnostizierte sie zweierlei: einerseits war der Zündkondensator defekt gewesen, weshalb der Motor keine Durchzugskraft mehr hatte. Erstaunlich, daß ich dennoch überhaupt so weit gekommen war. Zum anderen hatte das ständige Einrucken durch den stotternden Motor die linke Antriebswelle zerlegt, weshalb ich letztlich keine Antriebskraft mehr auf die Räder bekam. Der Werkstattmeister jedenfalls freute sich, daß er für die Reparatur der Antriebswelle erstmals sein Spezialwerkzeug einsetzen konnte, welches er vor gut 10 Jahren extra hierfür erstanden, bisher aber nie gebraucht hatte. Wieder hatte ich einen Werkstattbesitzer glücklich gemacht - in zweifacher Hinsicht.



2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

Juni 2001: DS-Club Jahrestreffen (oder auch nicht)

Inzwischen war es Ende Juni, und das Jahrestreffen des DS-Club stand vor der Tür. Natürlich wollte ich gerne daran teilnehmen. Zweierlei hielt mich letztlich davon ab:

Nachdem der Zündkondensator erneuert und die Antriebswelle repariert waren, zeigten diesmal die **hinteren** Federkugeln einen völligen Stickstoffverlust. Nun waren also auch diese überfällig. Da die Zeit weglief, beschloß ich, auf dem Weg zum Clubtreffen in Undeloh bei Hydraulik-Spezialist Petermann vorbei zu fahren. In der Woche vorher rief ich ihn an und vereinbarte einen Termin für den entsprechenden Samstag. Ein paar alte Federkugeln zusätzlich hatte ich im Gepäck und hoffte, daß er mir diese kurzfristig neu befüllen und einsetzen könnte. Zwar stellten sich die gedachten Ersatzkugeln als ziemlich verdreht heraus, aber mit Geduld und penibler Gründlichkeit reinigte Petermann die Kugeln, befüllte sie neu und tauschte sie mir aus, so daß ich nach insgesamt fast 3 Stunden, um viele Eindrücke, Erfahrungen und einen ungeahnt weichen Federungskomfort reicher, die Weiterfahrt antreten konnte.

Allerdings zeigte sich sehr schnell, was ich bereits auf der ersten kurzen Etappe von Hamburg in die Nordheide bemerkt hatte: die Federkugeln konnten nicht das Einzige sein, was nicht ganz in Ordnung war. Offenbar stimmte auch die Vergasereinstellung nicht. Jedenfalls zog der Wagen besonders im Teillastbereich nicht sauber und zeigte ein ständiges leichtes Rucken. Ich fuhr daraufhin die folgenden rund 15 Park- und Rastplätze nacheinander an, um jedes Mal die Vergasereinstellung ein wenig zu verändern, leider ohne Erfolg. Eine Verbesserung trat nicht ein, aber immerhin auch keine Verschlechterung! So hoffte ich auf eine einigermaßen freie Autobahn bis nach St. Martin in der Pfalz und darauf, daß mir auf dem Clubtreffen sicherlich erfahrene Leute würden weiterhelfen können.

Leider kam ich nicht einmal annähernd bis dorthin. An jenem Tag begannen gerade die Sommerferien in insgesamt 5 Bundesländern sowie zusätzlich in den skandinavischen Ländern. Somit war bereits bei Hannover Schluß mit der flüssigen Fahrt. Ich steckte mitten in einem ausgewachsenen Stau. Schrittweise ging es quälend voran, und bei mir steigerte sich die Befürchtung, daß meine Werkstatt in Kürze wieder sein Spezialwerkzeug für die Antriebswellen gebrauchen müßte. Zudem begrub ich aufgrund des allgemeinen Verkehrsaufkommens meine Hoffnungen, „ungeschoren“ (d.h. ohne weitere Staus) noch am gleichen Tag bis in die Pfalz zu kommen. Also drehte ich um und fuhr ziemlich gefrustet nach Hamburg zurück.

Am folgenden Montag rief ich dann wieder bei meiner „Lieblingswerkstatt“ in Pinneberg an. (Inzwischen fühle ich mich dort beinahe mehr zu Hause, als in den eigenen Wänden.) Der Werkstattmeister jedoch zuckte nur noch mit den Schultern und meinte, besser könne auch er den Vergaser meiner ID nicht mehr einstellen. Die Drosselklappenwelle wäre inzwischen derart ausgeschlagen, daß der Vergaser zu viel Nebenluft zöge. Aber ich solle doch mal Markus Schwartau anrufen (natürlich, wen sonst!), der würde Vergaser überholen... Vielleicht hätte der ja einen auf Lager. Leider befand sich die Clubzentrale inzwischen im allgemeinen Umzug. So dauerte es einige Tage, bis ich Markus zu fassen bekam. Und dann auch noch mit negativem Ergebnis: nein, Ersatzteile würde er bzw. sein Vater inzwischen nicht mehr überholen, und Vergaser habe er keinen mehr, aber wenn ich noch andere Teile bräuchte, solle ich doch mal bei ihm vorbeischaun.

2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

Als nächstes folgten dann einige Telefonate innerhalb Hamburgs auf der Suche nach Vergaserspezialisten, die meinen alten Solex-Einfachvergaser überholen könnten - leider ohne nennenswertes Ergebnis. Die einzige Firma, die sich das zutraute, benötigte zusammen mit meinem Vergaser auch einen neuen Dichtungs- und Membransatz von mir. Sie selbst würden diesen für den besagten Vergaser nicht mehr bekommen.

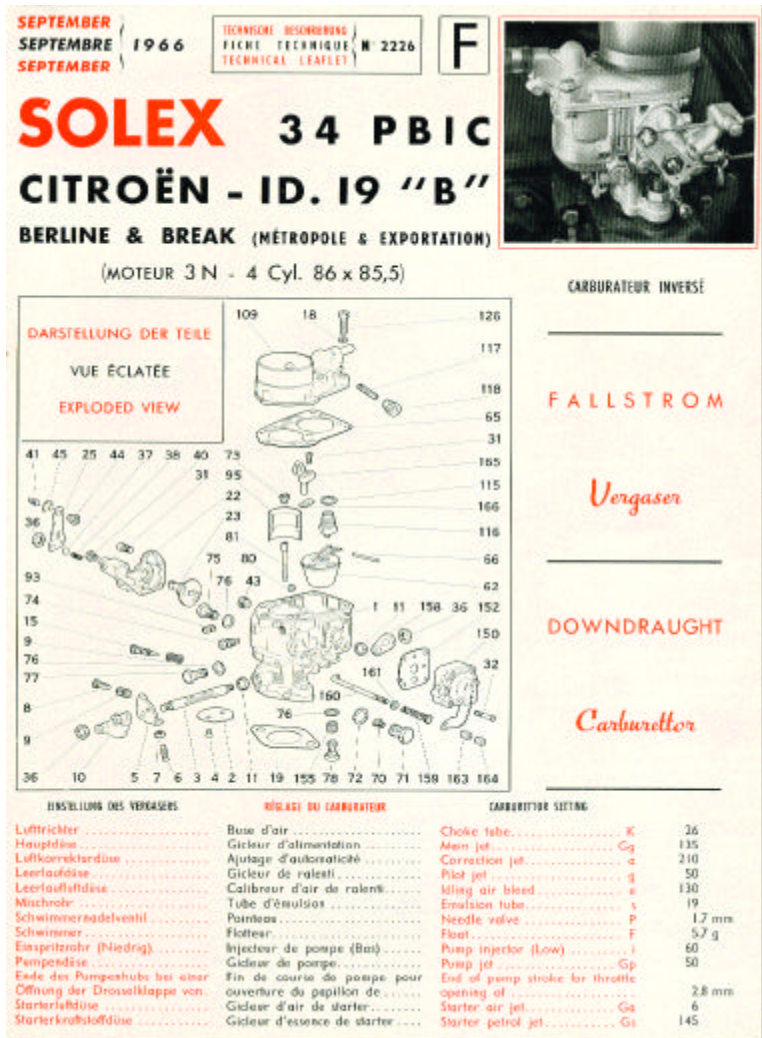
Kurze Zeit später erschien dann in der Oldtimer Markt ein Artikel über die Überholung von Weber-Vergasern mit abschließender Nennung eines Fachbetriebes in Süddeutschland. Kurzerhand rief ich diesen an und fragte nach. „Ja, kein Problem“, lautete die kurze Antwort. „Schicken sie uns ihren Vergaser zu. Wir sehen uns diesen dann an und machen Ihnen ein Angebot.“

Eine Woche später dann der Rückruf: Die Überholung wäre kein Problem. Die Teile hätten Sie alle. Bei Auftragserteilung wäre der Vergaser innerhalb von einer Woche wieder wie neu. Letztlich dauerte es knapp zwei Wochen, bis ich das gute Stück wieder in den Händen hielt, dafür erstrahlend in neuem Glanze.

Juli 2001: ... das läßt sich nicht gut an.

Noch am gleichen Abend verschwand ich in der Tiefgarage und setzte den Vergaser bei Taschenlampen-Beleuchtung wieder ein.

Beim anschließenden Startversuch dauerte es erwartungsgemäß zunächst einige Zeit, bis der Vergaser wieder ausreichend Benzin hatte, um die erste zaghafte Zündung zu bewirken. Beim zweiten Startversuch benahm sich dann der Anlasser bereits etwas schwerfällig. Sollte die Batterie durch das Stehen inzwischen etwas schwach „auf der Brust“ geworden sein? Beim dritten Versuch härte man als einzige Reaktion auf das Drücken des Startknopfes nur noch das Klacken des Relais. Alle anderen Aggregate blieben stumm. Weitere Versuche ergaben nichts Positives. Also mit dem Multimeter die Batteriespannung gemessen: 13,4 V - bestens in Ordnung. Da das Relais ebenfalls schaltete, konnte der Fehler hier eigentlich auch nicht liegen. Also den Anlasser durchmessen?! Zunächst muß man an diesen aber erst einmal



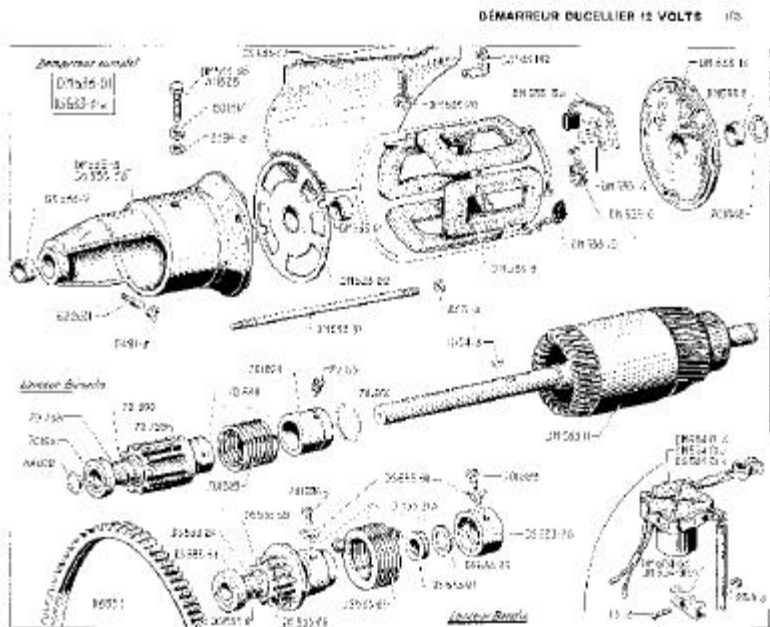
2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

herankommen!

Das Problem ist bei DS-Besitzern bekannt: der Anlasser liegt unterhalb des Auslaßkrümmers, unter Wärmeschutzblechen versteckt. Zum Ausbau oder selbst nur zum Durchmessen muß der gesamte Krümmer demontiert werden, ehe man die Abdeckbleche entfernen kann. Erst dann kommt man an den Anlasser heran. Zum Glück und mit gutem Zureden durch reichlich Caramba lösten sich die Verschraubungen des Krümmers ohne Probleme, obwohl sie fast immer festgerostet sind. Langwierige Reparaturen wie z.B. das Einsetzen neuer Gewindebolzen in den Zylinderkopf blieben mir so erspart. Ich baute gleich den gesamten Anlasser aus und schloß ihn kurzerhand mit einem Überbrückungskabel an eine separate Batterie an. Das erschien mir effektiver als das einfache Durchmessen per Multimeter, zumal wenn man von Elektrik nicht allzu viel versteht.



Reaktion: keine, Fazit: Anlasser defekt - Austausch erforderlich. Also rief ich am folgenden Tag bei Dirk Sassen an: Ja, einen Anlasser für mein Modell habe er da und würde ihn umgehend rausschicken. Bei so viel Vorfreude habe ich meinen defekten Anlasser ebenfalls gleich verpackt und auf die Gegengerade geschickt. Vertrauen ist gut! Daß Kontrolle besser ist habe ich gelernt, als der versprochene Anlasser bei mir eintraf. Äußerlich sah alles ganz gut aus, stutzig machte mich jedoch die Prägung auf dem Gehäuse, die besagte, daß es sich um eine 6V-Version handele. Mein Rückruf bei Firma Sassen hinterließ einen etwas bedröppelten Chef, der sich diesen Fehler auch nicht erklären könne. Ob ich ihm denn nochmals die genauen Daten meines alten Anlassers durchgeben könne ... Nun wurde ich langsam nervös, glaubte ich meinen bisherigen Anlasser doch inzwischen längst bei Dirk Sassen eingetroffen. Auf meinen entsprechenden Hinweis folgte erst einmal ratlose Stille, dann die Information, daß bei ihm kein Anlasser eingetroffen sei. Er würde dem aber nochmals nachgehen und sich wieder melden. Es folgten drei Tage mit Telefonaten hin und her, an deren Ende sich das gesuchte Stück dann doch noch bei ihm an fand. Den falsch gelieferten Anlasser solle ich ihm einfach wieder zurückschicken, er würde mir den richtigen umgehend einpacken und abschicken.

Eine weitere Woche später hatte ich dann das richtige Teil in den Händen. Auch dieses baute ich noch am selben Abend wieder ein. Der erste Startversuch war dann auch gleich erfolgreich. Die anschließende kleine Proberunde durfte natürlich nicht fehlen.

September 2001: viel Mühsal am Horizont

So weit, so gut - oder auch nicht. Die kurze Probefahrt nach Einbau des neuen Anlassers zeigte mir gleich die nächste notwendige Reparatur auf. Oder sagen wir besser: die nächsten

2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

notwendigen Reparaturen:

Der Motor zieht trotz überholtem Vergaser immer noch nicht besonders gut, zumindest im Teillastbereich, wenn das Verhalten auch bereits deutlich besser geworden ist. Hier mangelt es hoffentlich nur an der richtigen Einstellung. Ansonsten muß meines Erachtens die Fehlersuche in der Elektrik (Verteiler, Zündspule, Einstellung des Zündzeitpunktes etc.) weitergehen.

Als zweites Problem zeigen sich die Hinterradbremsten, die sich aufgrund der langen Standzeiten in diesem Jahr langsam wieder festsetzen und offensichtlich einer echten Überholung bedürfen.

Dritter und gravierendster Punkt sind die Federzylinder, die inzwischen so viel interne Leckverluste haben, daß meine Göttin (oder Teufelin?) nun sogar schon im Leerlauf an einer roten Ampel Vorder- und Hinterteil dem Boden entgegen senkt. Hier werde ich hoffentlich in den nächsten Tagen nochmals auf Ulf Petermann zugehen können. Meine Geldbörse ist zwar jetzt schon am Stöhnen, dafür reibt sich meine Bank inzwischen in Vorfreude beide Hände. Auf jeden Fall hoffe ich, daß dies dann vorerst die letzten Reparaturen sein werden, und ich in der kommenden Saison 2003 endlich auch mal wieder den Fahrkomfort genießen kann, den wir alle an unseren Göttinnen so schätzen.

Noch eine Anekdote zum Schluss:

Als ich meiner ID nach Einbau des neuen Anlassers erstmal gründlich den Staub vom edlen Blechkleid gewaschen hatte und kurz den Scheibenwischer einschaltete, kam dieser unter Knirschen und Knarren mitten auf halbem Wege zum Stehen, rührte sich dann keinen Millimeter mehr. Nächster Schaden Scheibenwischemotor? Zwei Wochen später wollte ich der Sache auf den Grund gehen und dazu zunächst den Wagen aus der Tiefgarage ans Licht fahren. Leider war dies nicht ohne Weiteres möglich, da nicht ein einziges Lämpchen mehr brannte, geschweige denn der Anlasser sich regte. Offenbar hatte sich die Batterie aus irgendeinem Grund entladen. Das angehaltene Multimeter zeigte den sensationellen Spannungswert von ... 0 Volt!!!

Also machte ich mich noch an Ort und Stelle daran, zunächst das Handschuhfach auszubauen, hinter dem sich die Scheibenwischermechanik verbirgt. Da ich kurz vor meinem Urlaub im Mai 2002 hier ein Autoradio eingesetzt hatte, zog ich als Erstes dieses heraus. Dabei stellte ich fest, daß dessen Anschlusskabel sich offenbar in der Mechanik der Scheibenwischer verfangen und sich dort festgesetzt hatten. Da sich die Scheibenwischer nicht wieder in ihre Ruheposition zurückbewegen konnten, hatte der Scheibenwischemotor offensichtlich innerhalb kürzester Zeit die Batterie vollständig entladen.

Als erstes entfernte ich also den kompletten Kabelsalat. Anschließend holte ich meine Reservebatterie aus dem Keller und schloß diese per Überbrückungskabel an. Der Effekt war gleich null (im wahrsten Sinne, denn im angeschlossenen Zustand zeigte auch diese Batterie null Spannung.). Die Spannungsmessung der Reservebatterie ergab dementsprechend klägliche 8,5 V. Vielleicht sollte man Autobatterien, wenn sie nicht genutzt werden, doch ab und an mal nachladen oder an einen sogenannten Batteriewächter anschließen.

Da sich mein Ladegerät z.Zt. nicht bei mir befand, blieb mir als letzte Lösung nur die Starthilfe durch meine Ente. Zum Glück war der Stellplatz neben meiner ID gerade frei. Also holte ich den 2CV in die Tiefgarage, stellte ihn mit geöffneter Haube neben meine ID und überbrückte

2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

zunächst bei abgeschaltetem Motor beide Batterien, um nicht die Tiefgarage unnötig mit Abgasen zu verpesten. Dieser Teil käme noch früh genug, wäre der Motor meiner ID erst einmal gestartet...

Prompt bewegten sich zunächst die Scheibenwischer zurück in Ruheposition. Ein erster Hoffnungsschimmer! Also war der Scheibenwischermotor immerhin noch intakt.

Als nächstes startete ich die „Deuche“ und hechtete anschließend zur ID. Der erste Startversuch schlug noch fehl, da die kleine Batterie der Ente im Leerlauf nicht über ausreichend Energie zum Starten des großen Vierzylinders verfügt. Also wieder rüber in die Ente und den Choke gezogen. Nun tourte der Motor hoch, verpestete die Garagenluft und lieferte ausreichend Energie für einen zweiten Startversuch: mit Erfolg. Die ID erwachte zum Leben.

Daraufhin stellte ich erstmal den Motor des 2CV wieder ab und fuhr die ID aus ihrer Parkbucht heraus. Da ich die Ente aber nicht auf dem fremden Platz stehen lassen konnte, setzte ich diese nun in die Parkbucht meiner ID, während ich deren Motor laufen ließ. Anschließend fuhr ich mit der ID zur Ausfahrt. Zum Öffnen des Tores befindet sich direkt **rechts** daneben an der Wand der Tiefgarage ein Schlüsselschalter. Man kann also nicht einfach an diesen Schalter heranfahren und ihn aus dem Fahrzeug heraus betätigen. Also stieg ich aus. Leider machte die ID hierbei einen kurzen aber heftigen Satz nach vorne und ihr Motor erstarb augenblicklich. Vielleicht sollte man vor dem Verlassen des Fahrzeuges bei noch laufendem Motor doch besser den Gang herausnehmen?!

Mir blieb jetzt also nichts anderes übrig, als wieder meine Ente zu holen und erneut zu überbrücken. Kaum war das letzte Kabel angeschlossen, ging das Garagentor auf und ein Mercedes kam herein. Zwar stand ich mit beiden Fahrzeugen soweit an der Seite, daß dieser in die Tiefgarage hereinfahren konnte, leider stellte sich jedoch heraus, daß ich direkt vor dessen Parkbucht stand. Ungnädig wie Mercedesfahrer nun einmal meistens sind (Erbfeindschaft auf Gegenseitigkeit), blaffte er mich auch schon an, ich möge doch seine Zufahrt freigeben. Also löste ich wieder alle Kabel und schob die ID zurück.

Nachdem der Mercedesfahrer eingeparkt hatte, konnte ich meine Ente wieder heranfahren, die Kabel erneut anschließen und die ID wieder starten. Da der 2CV jetzt aber nicht mehr unmittelbar neben meinem Stellplatz stand, beschloß ich, erst einmal die ID aus der Tiefgarage zu fahren und anschließend die Ente aus dem Weg zu nehmen. Kaum aus der Garage heraus, ging bei mir im Geist ein rotes Warnlicht an. Schließlich mußte ich die ID außerhalb der Garage abstellen, um meine Ente beiseite zu fahren. Die ID dabei aber laufen zu lassen, kam nicht in Betracht. Schließlich ist es ein Leichtes, ein unbeaufsichtigtes Fahrzeug mit laufendem Motor zu stehlen. Also mußte ich die ID so abstellen, daß sie andere nicht behinderte und dennoch ausreichend Platz vorhanden war, um meine Ente ein drittes Mal zum Überbrücken vorzufahren. Zum Glück ist vor der Garageneinfahrt noch auf Privatgelände ausreichen Platz hierfür vorhanden. Außerdem war dort ein Parkplatz, wo ich den 2CV anschließend abstellen konnte. Also im Laufschrift wieder in die Tiefgarage, die Ente herausgeholt, die ID erneut überbrückt, Ente geparkt. Endlich konnte ich mich mit der ID auf eine längere Rundfahrt begeben, um ihre Batterie zumindest auf ein Mindestmaß an Ladung zu bringen.

Der geneigte Leser wird sich inzwischen vielleicht vor Lachen auf dem Boden winden. Doch so kann's einem in der Hektik des Alltages ergehen. Natürlich gibt es leichtere, unkompliziertere Wege, um ein Auto mit entladener Batterie wieder flott zu kriegen. Warum nicht einen Tag länger stehen lassen, erst einmal ein Ladegerät besorgen und die Batterie wieder laden.

2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

Natürlich hätte das vieles einfacher gemacht. Andererseits will ich nach all den Hindernissen der letzten Monate Erfolge sehen, koste es was es wolle. Da greife ich dann auch schon mal zu den verrücktesten - manche von Euch werden sagen: blödesten - Lösungen. Immerhin machen solche Aktionen das Leben interessanter - und man hat immer etwas zu erzählen!

Ich bin sicher, der DS-Stammtisch Hamburg freut sich inzwischen schon auf jedes nächste Treffen, in froher Erwartung der neuesten Hiobsbotschaften und Anekdoten von meiner ID 19. Die sei ihnen von Herzen gegönnt! Zumindest wird mich das bisher Erlebte - und ich fürchte beinahe, daß noch so einiges mehr auf mich zukommt, mit dem ich andere werde ergötzen können, - für längere Zeit in den Köpfen in Erinnerung behalten lassen. Als der „Idiot mit seiner ID“ oder einfach als einer der Pechvögel des beginnenden 21. Jahrhunderts. Mir ist es gleichermaßen recht. Zumindest kann ich mir neben all dem Schaden, den ich habe und erlebe, auch immer wieder ein ironisches Lachen nicht verkneifen.

In diesem Sinne wünsche ich allen, die diese Zeilen lesen, viel Glück und Sonnenschein mit ihren Göttinnen. Laßt Euch nicht unterkriegen. Es gibt immer noch etwas Schlimmeres! Und das lauert womöglich direkt hinter der nächsten Hydraulikleitung...

To be continued?