

## **2002: ... und immer noch schlimmer!**

Fortsetzung von: 2001 - ein „göttliches“ Jahr!?  
Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

---

### **2001 - ein „göttliches“ Jahr!?,**

so hatte ich meinen ersten Bericht begonnen und trotz aller Leiden und Pannen am Ende des Jahres 2001 hoffnungsvoll in die Zukunft geblickt. Ein hartgesottener „Fischkopf“ ist so leicht nicht unterzukriegen.

Jetzt, zu Beginn der Saison 2004 wird es Zeit, die Fortsetzung zu Papier zu bringen, ehe all die vergangenen Schrecken wenn auch nicht verblassen, so doch zumindest aus der Ordnung des Kalenders herausfallen:

---

### **2002: ... und immer noch schlimmer!**

Ende 2001 ließ vor allem der unruhige, schlechte Motorlauf meiner ID 19 keine rechte Freude aufkommen. Trotzdem fuhr ich den Wagen zunächst so weiter, sofern ich denn fuhr, und ließ ihn die meiste Zeit auf seinem Tiefgaragenstellplatz vor sich hinschlummern. Daß die Schrecken der vergangenen Monate noch nicht vorbei sein sollten, bemerkte ich mit dem Beginn der nächsten Saison 2002.

#### **Mai 2002: die Freuden eines Oldtimers**

Die Sonne kommt heraus nach einem langen, freudlosen Winter. Und mit der Sonne kommen die wichtigen Termine des Jahres wieder langsam auf mich zu. Als wichtigstes Highlight stehen Utrecht und die Ratzeburg-Rallye auf dem Programm. Zwar läuft der Motor weiterhin saumäßig, aber davon will ich mich nicht von allem abschrecken lassen. Nach Utrecht „fahre“ ich aufgrund der langen Strecke noch „fremd“, aber in Ratzeburg stehe ich dann am Start. Bei den Geräuschen, die mein Motor von sich gibt, würde ich mich am liebsten unter dem weichen Teppich verkriechen. Trotzdem: mit gutem Zureden bringt mein Teufelchen den Tag wohlbehalten hinter sich.

Inzwischen habe ich mir auch zwei neue Vorderreifen bestellt (immer positiv denken!!!). Diese sollen nun im Anschluß an die Rallye ausgetauscht werden. Dafür fahre ich die ID auf Ihrer Stütze auf und tauschte die Reifen so durch, daß ich die beiden abgefahrenen Reifen mit der Ente zum Reifenhändler bringen kann. Bei dieser Aktion höre ich plötzlich einen lauten Knall von irgendwo hinten links unter dem Auto. Der Erste grausige Verdacht: die Stütze ist gebrochen oder schlimmer noch die Wagenheberaufnahme. Da sich der Wagen aber weiter nicht bewegt hat und zudem nun ein laut vernehmliches gleichmäßiges Zischen aus dem Motorraum zu hören ist, ist die tatsächliche Ursache schnell zugeordnet. Die Membrane der hinteren linken Federkugel, erst gut ein Jahr alt, ist geplatzt, und nun tritt der Stickstoff seinen Weg durch die Rücklaufleitungen zum Vorratsbehälter an, durch welchen er dann schließlich austritt. Nach ca. 5 Minuten läßt das Zischen nach und erstirbt schließlich ganz. Böses schwant mir, aber nicht so böse, wie es mich anschließend ereilt.

Eine Woche später, Anfang Juni, bringe ich den Wagen vorsichtig in die nächstgelegene Werkstatt, zu der ich in den letzten Monaten auf Basis meiner Ente Vertrauen habe aufbauen können. Die neue Federkugel habe ich zwischenzeitlich bei Ulf Petermann in Undeloh abgeholt und dafür wieder viel Geld dort gelassen. Nach dem Austausch schicke ich die defekte Kugel nach Undeloh zurück. Von dort erhalte ich dann einige Tage später den entscheidenden Anruf: Die Membrane sei ganz aufgequollen und gallertartig. Ich hätte sicherlich falsches Hydrauliköl in meinem System!!! Da ich selbst außer gutem LHS nie etwas anderes eingefüllt habe und meine

## 2002: ... und immer noch schlimmer!

Fortsetzung von: 2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

---

ID sonst immer nur in Pinneberg gewartet und repariert wurde, kann das Übel nur dort zu suchen sein. So rufe ich zuerst bei der anderen Werkstatt an, die mir zuletzt die Federkugel getauscht hat, und frage, ob von dem alten Hydrauliköl noch etwas vorhanden wäre. „Ja, er habe gleich das komplette Öl gewechselt und das Altöl in einer separaten Wanne aufgefangen. Dort befände es sich immer noch.“ Am nächsten Morgen gönne ich mir einen großen Schluck davon, will heißen, ich fülle ein großes Marmeladenglas voll ab und nehme es mit nach Hause, wo ich es etwa 2 Tage stehen lasse. Danach erkennt man auf dem alten, dunkelbraunen LHS eine ca. 1 cm dicke, leicht grünlich verfärbte Schicht. Somit ist für mich die Sache klar. Aber wie der bisherigen „Werkstatt meines Vertrauens“ erklären?!



Ein erster Anruf klingt wie erwartet: „Das könne nicht sein. Bei Ihnen habe keiner LHM in LHS gefüllt. Und selbst wenn, so würde LHM in LHS-Systemen gar keinen Schaden anrichten!“ Irgendwo habe ich diese Aussage schon einmal gehört und in sehr ungueter Erinnerung. So besorge ich mir von Ulf Petermann jeweils drei Original-Dichtungen LHS und LHM sowie etwas LHS- und LHM-Hydrauliköl und mache mich an den Selbstversuch. Der Backofen ist schnell auf ca. 70° aufgeheizt. Anschließend lege ich jeweils 2 LHS- und LHM-Dichtungen in etwas LHS und stelle diese in den Backofen. Alle 10 Minuten nehme ich die Dichtungen kurz heraus, lege sie nebeneinander an einen Zollstock und vermaße deren Länge und ihren Durchmesser. Nach ca. ½ Stunde beginnen sich die LHM-Dichtung merklich zu vergrößern, bis sie nach etwa 1,5 Stunden ihre doppelte Größe erreicht haben. Der Umkehrversuch mit LHM-Hydrauliköl zeigt das gleiche Ergebnis, nur diesmal mit der LHS-Dichtung. Damit ist für mich der Beweis erbracht, daß auch LHM im falschen System sehr ungesund sein kann.

Mit diesem Ergebnis konfrontiere ich daraufhin die Werkstatt in Pinneberg, die sich noch windet und ziert, jedoch um die Tatsache als solche nicht mehr herum kommt. Letztlich redet sie sich dann damit heraus, daß es sich bei der Fremdflüssigkeit sicher nicht um LHM, sondern „nur“ um den Rest von Spülflüssigkeit für LHM-Systeme handele, welches er vor ca. 1 Jahr einmal verwendet habe (und wo liegt da der Unterschied?!!! Warum verwendet eine „Fachwerkstatt“ nicht auch entsprechende Spülflüssigkeiten für LHS-Systeme??!!!). Da sowieso alles auseinander zu nehmen ist einigen wir uns letztlich darauf, das gesamte Hydrauliksystem bei dieser Gelegenheit auf LHM umzurüsten,. Dies soll aber erst im Herbst geschehen, da es nicht allzu eilig sei. Schließlich sei die Flüssigkeit ja gerade erst komplett gewechselt worden und somit das falsche Fluid nicht mehr im System. Außerdem gebe es allen die Zeit, entsprechende Teile zu besorgen. Bleibt z.Zt. also nur das akute Problem mit dem Motorlauf zu lösen. Aber in Boltenhagen gibt's ja Fachleute...

### Juli 2002: OsDSee 2002 in Boltenhagen

Anfang Juli lockt das herrliche Regenwetter nach Boltenhagen zum Jahrestreffen des DS-Club Deutschland. Böse Zungen unkten vorab, dieses Treffen wäre deshalb dorthin gelegt worden, damit ich zur Not auch schiebend mein Ziel erreichen könne. Tja, da habt Ihr die Rechnung ohne mein Teufelchen und - beinahe - ohne die



## 2002: ... und immer noch schlimmer!

Fortsetzung von: 2001 - ein „göttliches“ Jahr!?  
Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

---

Pinneberger „Fachwerkstatt“ gemacht. So setze ich – wieder einmal – lieber auf die Dienste meiner treuen weißen Ente. Es wird dennoch ein besonders schönes Wochenende an der OsDSee. Hierbei gibt mir Ulrich Knaack den wertvollen Hinweis, ich solle doch einmal bei meiner ID19 den Verteiler austauschen. Sicherlich sei die Verteilerwelle vollkommen ausgeschlagen, weshalb der Motor nicht richtig laufen würde.

Übrigens habe ich das Glück, bei der Tombola des Treffens den 1. Preis zu gewinnen: einen Einkaufsgutschein bei Dirk Sassen über 100 €, einzulösen auf dem Treffen selbst. – Und: bekommt man für 100 € auch eine neue DS?!!!

### September 2002: zeitweilig Sonnenschein

Ich erinnere mich an mein kurzes Gespräch mit Ulrich Knaack in Boltenhagen und rufe mal wieder bei Dirk Sassen an. Insgesamt drei neue Verteiler gehen auf den Weg nach Hamburg. Einer davon paßt und wird in Pinneberg eingebaut (noch habe ich keine wirkliche Alternative zu diesem Ort), die beiden anderen sowie der alte Verteiler gehen retour. Das Ergebnis ist bestechend. Auf meinen dringenden Wunsch hin hat die Werkstatt auch einen Kompressionstest durchgeführt (hätte sie ja auch längst schon mal selbst drauf kommen können!!!). Das Ergebnis: auf drei Zylindern ca. 9 bar, ein Zylinder nur noch ca. 6 bar. „Der habe halt bei meinem damaligen Schaden nach dem Kühlwasserverlust einen mitbekommen“ (vgl. „2001 – ein göttliches Jahr!?“). „Aber da müsse man noch nicht unbedingt etwas machen“. So, so!?



Da die ID ausnahmsweise mal läuft, nutze ich die Schönwetterperiode und fahre auf den Ausflug meines Oratorienchores nach Havelberg in Brandenburg nicht mit allen im Bus mit, sondern gönne meinem Teufelchen eine längere Autobahnfahrt. Sie läuft so gut, daß ich auf dieser Fahrt insgesamt gleich 2x fotografiert werde. Auch lasse ich mich dazu hinreißen, zwei Chormitglieder sowie unseren Künstlerischen Leiter zurück nach Hamburg zu chauffieren. Und ... alles geht gut.

So ermutigt mache ich am Wochenende des 15. September mit Teufelchen auf den Weg ins südwestliche Holland zum Jahrestreffen des niederländischen ID/DS-Clubs am Sperrwerk der Osterschelde. Auch hier lacht nicht nur die Sonne vom Himmel sondern auch aus meinem Herzen. Wie lange wird das Glück andauern? Zurück nach Hamburg verläuft ebenfalls alles ohne Pannen und Störungen. Das ist fast zu schön um wahr zu sein.



### Oktober 2002 Hydraulik-Umbau!?

Inzwischen habe ich von Markus Schwartau 4 gebrauchte LHM-Federzylinder sowie von Ulf Petermann einen kompletten Satz LHM-Federkugeln besorgt. Bei letzteren vertraue ich am wenigsten auf preiswertere Qualität anderer Anbieter. Damit kann der geplante Umbau der Hydraulik auf LHM beginnen.

Ende Oktober teilt mir die Werkstatt in Pinneberg auf meinen Anruf hin mit, daß der Umbau

## **2002: ... und immer noch schlimmer!**

Fortsetzung von: 2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

---

fast abgeschlossen sei und ich mein Teufelchen Ende der Woche abholen könne. Das Glück dieser Erde liegt am Ende eines langen Leidensweges, aber irgendwie habe ich ein ungutes Gefühl. Trotzdem fahre ich erst einmal los und hoffe das Beste.

## **März 2003 voller Hoffnung in eine wunderbare Saison?!**

Immer noch läßt mir das Ergebnis der Kompressionsmessung meiner Werkstatt in Pinneberg keine Ruhe, zumal der Motorlauf sich über die Wintermonate wieder deutlich verschlechtert hat. Auf den Tip von Andreas Wichern hin, einer der treuen Mitstreiter des Hamburger DS-Stammtisches, nehme ich Kontakt zu einer alteingesessenen Citroën-Werkstatt in Elmshorn westlich von Hamburg auf. Der dortige Senior-Chef habe noch auf DS gelernt und diese Schätze lange Jahre repariert. Auf meinen verzweifelten Anruf hin schlägt dieser vor, ich solle den Wagen doch einfach mal vorbei bringen. Er würde sich das Ganze mal ansehen und mich dann zurück rufen.

Der Rückruf erfolgt wenige Tage später: Er habe erst einmal die Ventile neu eingestellt. Der Motor habe gewissermaßen aus allen Löchern gepfeifen. Kein Wunder, daß dieser nicht mehr sauber lief und die in Pinneberg durchgeführte Kompressionsmessung solch ein schlechtes Ergebnis gezeigt habe. Als ich am darauf folgenden Sonnabend wieder in Elmshorn eintreffe und mein Teufelchen in Empfang nehme, zeigt mir der Chef das Ergebnis seiner nach der Einstellung durchgeführten Kompressionsmessung: alle vier Zylinder auf nahezu 13 bar, selbst der angeblich so zerschlissene Zylinder bringt es noch auf stolze 12,5 bar. Damit verbunden ist eine recht deutlich spürbare Leistungssteigerung beim Beschleunigen. Allerdings, so meint der Chef, würde der Motor in einigen wenigen Fällen immer noch einzelne Aussetzer zeigen. Diese seien jedoch nicht mehr besonders drastisch. Besser habe er die Einstellung nicht hinbekommen. Ich solle die ID jetzt erst einmal bewegen. Falls es dadurch nicht besser würde solle ich mich wieder melden. So fahre ich glücklich vom Hof und macht mir so meine Gedanken über „meine Werkstatt in Pinneberg“.

## **Mai 2003: Utrecht ... und gut?**

Wie alle Jahre lockt Utrecht mit seinen Veemarkthallen. Endlich einmal habe ich ausreichend Grund zu der Hoffnung, mit meinem Teufelchen fahren zu können.. Andreas Wichern erklärt sich todesmutig bereit, auf dem Beifahrersitz Platz zu nehmen. Noch einen Tag bin ich auf den Autobahnen im Hamburger Umland zu sehen und verzweifle langsam am Motorlauf meiner ID19. Noch immer sind einzelne kleine Aussetzer spürbar, wenn auch seltener als früher. Soll man damit solch eine Strecke fahren. Ich bin drauf und dran, Andreas abzusagen und uns anderweitig rollendes Quartier zu erbetteln. Dann aber, die Sonne geht bereits unter, das Wunder: der Motorlauf wird immer runder, die Aussetzer immer seltener und schwächer. Ein Zeichen der Hoffnung. Ein Sproß saftigen jungen Grüns, daß durch den vom Frühlingsregen aufgeweichten Boden treibt...

Kurz entschlossen lasse ich den Telefonhörer auf seinem angestammten Platz und setze alles auf eine Karte. Irgend wann einmal muß es ja schließlich aufwärts gehen. Die Fahrt nach Utrecht am folgenden Tag und zurück gibt mir recht. Auch die letzten wenigen Zuckungen des Motors verschwinden bis zur Deutsch-Holländischen Grenze ganz. Der Motor schnurrt zwar nicht gerade, dafür sind die Kipphebel bereits zu verschlissen und klappern im Takt ihrer harten Arbeit. Aber ansonsten fühlt sich das Fahrzeug schon fast wieder wie eine ID19 an. Wenn da nur nicht diese kleinen hartnäckigen Geister in meinem Hinterkopf wären, die mir einzureden

## 2002: ... und immer noch schlimmer!

Fortsetzung von: 2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

---

versuchen, daß ich mich nicht zu früh freuen sollte.

## Juni 2003: Ratzeburg sieht viele Göttinnen - nur meine nicht!

Wieder steht die Ratzeburger Veteranenrallye an. Lange vorher hatte ich mich angemeldet und nach den Erfolgen der letzten Wochen richtig darauf gefreut. Aber diese Geister in meinem Hinterkopf sollten leider Recht behalten. Eine Woche vorher entdeckte ich eine verdächtige grüne Pfütze unter meiner ID. Eigentlich wollte ich mit ihr übers Wochenende nach Xanten zum 2CV-Pfingsttreffen, hatte sie bereits beladen, war mit ihr morgens schon zur Arbeit gefahren und hatte sie dort in der Firmengarage eingestellt. Nachmittags dann die vernichtende Entdeckung. Da sich so nicht ruhigen Gewissens fahren läßt, richte ich das Volant erst einmal wieder nach Hause und parke vor meiner treuen Ente, um umzuladen und ohne Hydropneumatik und nur mit 2 Zylindern die Weiterfahrt anzutreten. Auch vor meiner Haustür bildet sich während der 10-minütigen Umladung meines Gepäcks bereits wieder ein deutlicher grüner Fleck. So stelle ich den Teufel in die Tiefgarage und fahre am darauf folgenden Dienstag in meine Werkstatt, bei der ich bisher meine ENTE reparieren ließ. Immerhin habe ich bereits so eine Ahnung, daß dieses Leck in einer bestimmten Weise mit der Pinneberger Werkstatt in Zusammenhang zu bringen ist.

Die Bestätigung folgt innerhalb der nächsten Tage. Fehlerhaft sei das Bremsventil, sagt mir die kleine Werkstatt in Hamburg-Rissen, bei der meine ID jetzt steht. Das sei aber schnell zu tauschen, nur müsse erst einmal das richtige Ersatzteil her. LHS-Ventile seien ja nicht mehr so leicht zu bekommen... Hier dämmert auch dem blutigsten Laien langsam der Zusammenhang mit „Pinneberg“, sollte doch längst alles auf LHM umgerüstet sein. Tja, trau schau wem, sagt ein altes Sprichwort. Befürchtet hatte ich es schon lange, nun beginnen sich also die eben **nicht** getauschten Teile aufgrund des LHMs im System zu zersetzen. Bleibt nur die Frage: zurück nach Pinneberg, Garantie anmelden, wieder nicht sicher sein? Oder in den sauren Apfel beißen und sich nun selbst mit einer anderen Werkstatt darum kümmern. Ich entscheide mich für das letztere und zähle schon mal meine Ersparnisse. An der Ratzeburg-Rallye jedenfalls kann ich leider nur als Beifahrer teilnehmen. Nicht, daß es nicht lustig gewesen wäre. Auch ein DAF hat seine Vorzüge, und man soll schließlich auch immer mal über den eigenen Tellerrand hinausschauen. Aber schmerzlich ist es dennoch.



**AUSSCHREIBUNG**  
35. Internationale  
**Veteranen-Rallye**  
Rallye um die Inselstadt Ratzeburg  
**Freitag und Sonnabend**  
**13. und 14. Juni 2003**  
Siegerehrung am Sonnabend beim »Veteranen-Schwoof«

Wertung zum  
ADAC-Hansa-Oldtimer-Pokal  
2003

... in Ratzeburg ist immer etwas los ...

Veranstalter: Ratzeburger Automobil-Club e.V. im ADAC  
Diese Veranstaltung ist unter  
Reg.-Nr. 12/2004 vom 26. 2. 2004  
vom ADAC Hansa genehmigt worden.

## **2002: ... und immer noch schlimmer!**

Fortsetzung von: 2001 - ein „göttliches“ Jahr!?  
Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

---

### **Juli 2003: wieder DS-Club Jahrestreffen ohne ID**

Auch dieses Jahr muß das DS-Club Jahrestreffen ohne meine ID auskommen. Da es jedoch auch in Mannheim stattfindet, muß es diesmal sogar auf mich verzichten. Meiner ID traue ich nicht über den Weg, obwohl sie läuft und das Bremsventil bereits getauscht ist. Aber wer weiß schon, welches Teil als nächstes seinen Geist aufgeben wird. Nun verstehe ich auch, warum sich von denen, bei denen die Pinneberger Werkstatt bereits LHM in das LHS-System gefüllt hat, keiner wieder dort gemeldet hat. Ich frage mich bloß, bei welcher Werkstatt diese Leute jetzt sind?!

### **November 2003: Haydraulikumbau II**

Es ist soweit. Neue Federzylinder für vorne (Originalersatzteile!!!) und revidierte für hinten, zwei neue Höhenkorrektoren (Neuteile vom SM-Club), zwei neue Bremsventile für die hinteren Trommelbremsen sowie das gesamte Zubehör für die Federzylinder wie Stößelstangen, Manschetten etc. liegen bereit. Auf meinem Konto macht sich dafür ein drastisches Loch bemerkbar. Aber nach Abschluß der Arbeiten wird dieses Loch sicherlich noch um einiges größer werden. Schließlich stehen noch der Druckregler sowie alle Rücklaufleitungen an. Mit etwas Glück können die Druckleitungen verbleiben. Auch die Hydraulikpumpe ist noch nicht allzu alt und hat hoffentlich vom vergangenen keinen Schaden mitbekommen. Nun heißt es warten, denn die Arbeiten laufen nebenher, und meine „kleine Werkstatt am Rande der Stadt“ hat volle Auftragsbücher.

### **März 2004: geschafft!?**

Es ist Anfang März. in einer Woche will ich mit meiner „neuen“ ID19 nach Potsdam, um dann an der Mitgliederversammlung des DS-Club Deutschland und an der geplanten Besichtigung des Deutschen Technik-Museums in Berlin teilzunehmen. Vorher aber bringe ich mein Teufelchen wieder einmal auf die Autobahnen des Hamburger Umlandes. Die bange Frage: hat mit dem Umbau alles geklappt? Lange genug hat es ja gedauert und wurde nur auf mein zuletzt immer stärkeres Drängen gerade erst fertig. Außerdem sind so viele Verbindungen und Dichtungen erneuert worden, daß sich immer noch irgendwo ein kleines Leck einschleichen kann. Aber der Wagen hält. Leider scheint im vorderen Bereich noch immer etwas nicht ganz in Ordnung. Nach so einer Komplett-Erneuerung erwartet man eigentlich ein „perfektes System“. Aber der Vorderwagen senkt sich noch immer deutlich zu schnell wieder ab. Auch flackert bzw. brennt die Warnleuchte noch zu häufig bei Ampelstops und in ähnlichen Situationen. Vor drei Wochen war dies so gravierend, daß der Wagen praktisch nicht betriebsbereit war. Es stellte sich dann heraus, daß in dem vorderen linken Federzylinder (original Ersatzteil!) kein Dichtungssatz eingebaut war. Dirk Sassen reagierte jedoch wie immer prompt und zuverlässig. Jetzt läuft der wagen und leckt noch nicht einmal.

Kann man dieser Situation trauen? Und wo steckt die Ursache für den noch immer zu hohen internen Druckverlust? Hinten bleibt der Wagen nach dem Abstellen jetzt über Stunden oben. Betätigt man jedoch die Bremse, so sinkt er mit jeder einzelnen Bremsbetätigung ein Stück ab. Da der hintere Bremskreislauf direkt aus dem hinteren Federdrucksystem gespeist wird kann dies nur bedeuten, daß der Druckspeicher keine Druckreserve aufbaut oder diese sofort wieder ausströmt. Ein Telefonat mit Dirk Sassen bringt schnell Klarheit: der vorhandene Druckregler aus Alu-Druckguß, eigentlich neu und korrekt für diese Baujahre, sollte durch einen aus Stahl der späteren Baujahre ersetzt werden. Er habe noch keinen Alu-Druckregler gesehen, der

## **2002: ... und immer noch schlimmer!**

Fortsetzung von: 2001 - ein „göttliches“ Jahr!?

Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

---

korrekt funktioniert habe. Einen entsprechenden Regler mit Umbausatz (auch die Hauptdruckleitung sei anders sowie die mechanische Halterung) würde er mir umgehend zusenden.

Ich entscheide mich, dennoch nach Potsdam bzw. Berlin zu fahren. Da der Wagen grundsätzlich funktionsfähig und fahrbereit ist, spricht nicht allzu viel dagegen. Die derzeitige Situation kenne ich schließlich bereits so oder ähnlich seit Jahren. So fahre ich wieder einmal bereits am Freitag morgen mit der ID zur Arbeit. Da ich noch Geschäftsbesuch vom Flughafen abholen, durch die Gegend kutschieren und wieder zum Flughafen zurück bringen muß, bin ich praktisch den ganzen Tag mit Teufelchen unterwegs. Alles läuft bestens. Und so trete ich abends um 19:30 Uhr die Fahrt nach Potsdam an, wo ich übernachten will. Zwischendurch halte ich noch an einer Raststätte an, um die Frischluftzufuhr durch den linken Kotflügel komplett zu unterbinden. Es ist kalt in dieser Nacht, sternenklar, meine Heizung ist eine Lachnummer und meine Füße bereits kurz vorm Absterben. Danach taue ich langsam wieder auf und gebe meine ID die Sporen. Mit 140 km/h läuft sie bei den nun deutlich geringeren Verkehr zügig Richtung Berlin.

Bei Neuruppin erwischt mich dann doch das Schicksal. Ich war offenbar nicht schnell genug, aber viel mehr als 140 km/h ist aus dem Langhuber nicht herauszuholen... Ich will gerade wieder nach recht einscheren, als ich beim Schulterblick eine dichte Qualmwolke hinter mir sehe. Mein erster Gedanke: Kühlwasserverlust und Motorschaden. Aber der Motor dreht noch. So ziehe ich gleich langsam weiter auf den Seitenstreifen, schalte das Warnblinklicht ein und rolle bis zur nächsten Notrufsäule. Ein Blick in den Motorraum zeigt eine wäßrige, schwach grünliche Feuchtigkeit, verteilt im gesamten Motorraum. Ein Blick in den Kühler zeigt: Kühlwasserstand in Ordnung, Kühlwassertemperatur nahe dem Gefrierpunkt. Also kann es sich doch nur um LHM handeln. Ich starte den Motor noch einmal und sehe mich eines pulsierenden grünen Strahles gegenüber, der direkt aus der Verschraubung zwischen Hydraulikpumpe und Hauptdruckleitung kommt. Ein Nachziehen der Verbindung hilft hier gar nichts. Eine Ersatzdichtung habe ich ebenfalls nicht dabei. Hier hilft nur mein bester Freund: der gelbe Engel mit seinen Spezialfahrzeugen. Inzwischen ist es 23:00 Uhr. Der Akku meines veralteten Firmenhandys reicht gerade noch für eine Vorwarnung und eine endgültige Absage bei meinem Onkel in Potsdam, der mir übers Wochenende Obdach geben wollte. Die nächsten 4 Stunden verbringe ich ungewöhnlich hoch über der Autobahn mit meiner ID19 gut verzurrt in meinem Rücken. ADAC-Plus-Mitgliedschaft sei dank.

## **April 2004: hat's bald ein Ende?**

Seit einiger Zeit steht mein Teufelchen nun schon wieder vor meiner kleinen Werkstatt in HH-Rissen und wartet, daß diese Zeit findet, sich um den Schaden und um den noch ausstehenden Tausch des Druckreglers zu kümmern. Es wird also Zeit, mal wieder anzurufen und ein wenig zu drängeln. Was ich dabei erfahre verdirbt mir sofort auch die letzte noch positive Laune. Ja, der neue Regler sei angeschlossen und habe auch deutlich was gebracht. Die Halterung müsse aber noch umgebaut werden. Das sei aber nicht der Grund, warum er mich auch gerade habe anrufen wollen. Jemand wäre mir in den linken vorderen Kotflügel gefahren. Dieser sei eingebault und der Blinker wäre gesplittert. Keiner wisse genau, wann und durch wen dieser Schaden verursacht worden sei. Wahrscheinlich während des vergangenen Wochenendes.

## 2002: ... und immer noch schlimmer!

Fortsetzung von: 2001 - ein „göttliches“ Jahr!?  
Bericht aus dem Alltagsleben eines ID-Besitzers

von Michael Günther

---

So naht also hoffentlich der Abschluß des Themas Hydraulik, und die nächste Reparatur steht ungebeten auf der Matte. Meine Anfrage beim örtlichen Polizeirevier, gerade einmal 150 m vom Unfallort entfernt, brachte natürlich keine Ergebnisse. So muß wohl oder Übel meine Kaskoversicherung einspringen, und ich bleibe noch auf der Selbstbeteiligung sitzen. Zeigt mir diese Idioten, die nicht zu Ihren Fehlern stehen, die ja letztlich doch jedem passieren können, und ich hänge sie gut fixiert mit ihrem Gesichtsrüssel für mindestens 500 Autobahnkilometer in mein Auspuffendrohr – so ein Kat wäre da nur hinderlich!



Immerhin ist die Beule nicht allzu groß. Der Kotflügel läßt sich ausbeulen und neu lackieren. Wäre er vom Rost angenagt wie so viele andere, dann wäre es vielleicht eine gute Gelegenheit, für Substanz zu sorgen, aber so?!

### Und in Zukunft?

So, nun seid Ihr alle wieder auf dem neuesten Stand. Ich hoffe, meine fortgesetzten negativen Erlebnisse halten niemanden davon ab, sich dieser rollenden Schönheiten nicht doch zuzuwenden. Trotz meines fortdauernden Fiaskos ist mir das Teufelchen aller Mühe und Aufwände wert. Den Namen wird diese ID19 so schnell sicher nicht mehr los: „Teufelchen“ Aber er zeigt, was in ihr steckt: viele Macken, viele Fehler, die einen manchmal und immer wieder in Weißglut



oder zur Verzweiflung treiben. Und dennoch ist jede „Göttin“ immer und überall etwas besonderes und hat einen liebenswerten Charme, der nicht zu verkennen ist.

Ich hoffe auf die nächste Ratzeburg-Rallye, und daß ich die soeben geschriebenen Worte nicht doch irgendwann bedaure.

In diesem Sinne wünsche ich allen Besitzern einer "Göttin"  
göttliches, pannenfreies Schweben  
und allen Besitzern anderer motorisierter Schätze  
allzeit sorgenfreie Fahrt!