

## **Kleine Ursache, große Auswirkung!**

Als stolzer Neubesitzer in 2013 eines 170 SCA von 1951 wollte ich natürlich auch den Verbrauch meines Autos testen. Da die Tanknadel stolz nach oben zeigte, habe ich mir nichts dabei gedacht, bis dass ich nach einem jähen Stottern am Straßenrand stand und der Motor seinen Geist aufgab. Ehe ich kapiert hatte, dass trotz Benzinvollanzeige im Armaturenbrett ich kein Benzin mehr hatte, war geraume Zeit verstrichen, denn ich konnte durch den schwarzen Schlauch zwischen Benzinpumpe und Vergaser nichts erkennen. Nach langem warten, ist mir endlich geholfen worden und es hat einiger Zeit bedurft, ehe ich mittels des



Reservekanisters von 7 Litern, das Benzin bis zum Vergaser per Handhebel an der Benzinpumpe gepumpt hatte. Gelernt habe ich hier auch, dass es eine Stellung der Benzinpumpe innerhalb der Nockenwelle gibt, wo sie nicht greift!

Jetzt war ich um etliches schlauer und habe mir einen transparenten Benzinschlauch von der Benzinpumpe zum Vergaser eingebaut. Dies ermöglicht mir ein genaues Überwachen der Benzinzufuhr. Beim nächsten Mal fuhr ich über die Autobahn, da ich unbedingt die Reserveleitung testen wollte. Irgendwann fing der Motor an zu stucken — dies war auch von mir so gewollt — und ich legte den Benzinhebel im

Inneren des Autos während der Fahrt und mit Getriebeverbindung von der Stellung „N“ auf „R“. Oh Graus, nichts tat sich und ich konnte geistesgegenwärtig noch gerade das Auto auf den Seitenstreifen bewegen. Wieder das gleiche Spiel wie anfänglich beschrieben. Nun war ich es endlich Leid und gute Ratschläge von links und rechts halfen mir herzlich wenig weiter.

Dies war für einen absoluten Nichtschrauber und dies mit zwei linken Händen nun die Herausforderung, um mich auf das Treffen auf den Haigern in 2014 gründlich vorzubereiten. Ich habe dann selbst den Dreiwegehahn ausmontiert und bei jeder Teildemontage ein Photo geschossen, um mich in die Lage zu versetzen, diesen auch ordnungsgemäß wieder einzubauen. Endlich hatte ich des Rätsels Lösung: Die Dichtung, die sich auf dem Gehäuseboden befand war dermaßen verschlissen, dass sie uneben und an mindestens zwei Stellen gerissen und aufgedröselt war. Nun verstand ich, dass die Bewegung meines Benzinhebels nicht die geringste Wirkung haben konnte. Nachdem ich nun die neue Dichtung bestellt und erhalten habe, stellte ich fest, dass diese nicht



passte, da aus einem anderen Baujahr. Reklamiert und eine neue erhalten, stellte ich fest, dass diese nun passte, jedoch 6 mm dick war und somit die Verschlusschraube des Gehäusedeckels nicht ins Gewinde greifen konnte. Die Präzisionsfirma Capaul aus Eupen/Belgien, dessen Inhaber ein persönlicher Freund von mir ist, hat mir diese dann auf 3 mm plan geschliffen und den Kolbenhahn ebenfalls plangedreht. Nun passte alles und ich habe alles wieder montiert — einige Wochen waren ins Land gestrichen — und die Hebelstellung im Inneren des Wagens und im Motorraum neu justiert (siehe Photos in „N“-Stellung).

Ich trage regelmäßig dafür Sorge hin und wieder ein kurzes Stück in „R“-Stellung zu fahren, sodass die Reserveleitung vom Tank bis zum Dreiwegehahn immer gefüllt ist. Nun klappt alles tadellos und ich bin ein wenig stolz, dieses Werk selbst vollbracht zu haben.

Ich möchte mich sehr bei den unterschiedlichsten Forumsteilnehmern bedanken, die mir Feed-back gegeben haben, ganz besonders bei Ralf Böbs, der mich unterstützt und erkannt hat, wie sehr die moralische Unterstützung für einen Anfänger wie mich von entscheidender Bedeutung ist. Danke auch an Günter Scherlinzky für seine Anregung, dies einfach zu dokumentieren und in die Berichte des Forums einzuspeisen und für seine diesbezüglich einfühlsame Hilfestellung.

Heribert aus Belgien