Orient-Express

Rallye Allgäu-Orient: Mit drei wackeren alten Enten gen Sonnenaufgang

Vom Allgäu nach Jordanien, von Oberstaufen nach Amman: 6000 Kilometer lang ist die Rallyestrecke, teilnehmen dürfen nur Autos, die älter als 20 Jahre oder wertloser als 1111 Euro sind. Mit am Start: drei patinierte 2CV, die beide Bedingungen erfüllen...

Originalbelassen: Die Innereien aller drei 27-PS-Boxer-Triebwerke waren voll intakt!

Autobahn und Fähren sind verboten, Navigationssysteme sowieso. So gesehen ist die maximale Länge einer Tagesetappe mit 666 Kilometern durchaus eine Ansage, denn die Rallye, von der die Rede ist, führt von Bayern über den Balkan in den Nahen Osten. Maximal 11,11 Euro darf eine Übernachtung pro Nase kosten, da liegt es nahe, dass die Schlafplätze gleich im Auto installiert werden. Apropos Auto, apropos vier Einsen: Maximal 1111 Euro dürfen die Rallye-Boliden gekostet haben, wenn sie zur Teilnahme zugelassen sein sollen, es sei denn, sie sind älter als 20 Jahre.

Wer in die Starterliste der „Allgäu-Orient" schaut, findet dort eine Menge Autos, die zu erwarten waren: Abgehalfterte Offroader mit dicken Motoren aus Fernost und den USA, eine Handvoll Allradler aus Ingolstadt, jede Menge unverwüstliche Limousinen aus München und Stuttgart. Dass es nicht ganz so bierernst zugeht, belegen freilich Team-Namen wie *Die wüsten Sanitäter mit ihren kranken Wagen* oder *Die Dummies* und Startfahrzeuge wie Nissan Micra oder Fiat Panda. Aber selbst aus diesem bunten Haufen ragt ein Team dann doch noch heraus: Die Mannschaft von *„In ducks till dawn"* startet mit drei Enten, um ein Kamel zu gewinnen...

Es ist tatsächlich ein Kamel, das dem Sieger der „Orientierungsfahrt mit Sonderprüfungen" als Hauptpreis winkt, aber einiges spricht dafür, dass das Höckertier in Jordanien bleiben wird – wie auch die Rallyeautos, die am Ziel zugunsten der guten Sache des *World Food Program* der Vereinten Nationen versteigert werden.

Oliver Penner ist Teamleiter der 2CV-Truppe und wurde in jüngerer Vergangenheit öfter mal gefragt, ob er da nicht etwas falsch verstanden hätte – schließlich ginge es nicht um sechs Kamele auf Tour, sondern um eines, das am Ziel wartet. Der

Kein Navi, keine Autobahn, keine Fähre und keine Mautstraße – aber zwischen 555 und 666 Kilometer pro Tag: Marion Sperlich, Sascha Riedeberger und Caroline Wedel bei der Routenplanung

Mann aus Lippoldsberg ist allem Spott zum Trotz sicher, aufs richtige Pferd gesetzt zu haben: „Was nicht dran ist, kann nicht kaputtgehen. So gesehen sind wir schon so gut wie in Amman…"

Team-Techniker Rafael Profenna sieht das Ganze etwas differenzierter – das zumindest vermittelt die Liste der Ersatzteile, die er irgendwie an Bord der drei Enten verstauen will – sie reicht von Glühlämpchen bis zu einem Ersatzmotor in Teilen („weil dann bestimmt keiner kaputtgeht") und zählt insgesamt rund 100 Positionen. Von Haus aus ist der 47-Jährige zwar Alfa-Schrauber, aber er ließ sich dennoch dazu herab, sich um die Motoren der drei 2CV zu kümmern. Laufleistungen zwischen gut 60.000 und 190.000 Kilometern waren beim Kauf der Autos einigermaßen glaubhaft überliefert, aber wer angesichts dieser breiten Streuung ein uneinheitliches Verschleißbild erwartet, liegt kräftig daneben: Profenna: „Schon vom ersten Eindruck her ähnelten sich die Motoren stark. Sie waren völlig verdreckt, das Motoröl war offensichtlich bei keinem der Triebwerke in jüngerer Vergangenheit gewechselt worden, das Getriebeöl, wenn überhaupt, zum letzten Mal vor Jahrzehnten. Umso mehr hab' ich mich über den Zustand der Innereien gewundert. Die sahen durch die Bank praktisch gleich aus – gleich gut. Nach dem Zerlegen und Reinigen erwiesen sich alle Kolben, Lager, Ventile, kurz alle Verschleißteile, als wiederverwendbar. Ich habe die Motoren am Ende nur neu abgedichtet und Teile wie Zündkerzen, Un-

Und darum geht's im Prinzip: Vier Männer, drei Enten, zwei Frauen – und ein Kamel…

Ab zur großen Inspektion in die *Enten-Reha*: Erstaunlicherweise standen bei keinem Auto nennenswerte Technik-Eingriffe an!

KLASSIKWELT BODENSEE

2. bis 5. Juni 2011
Messe Friedrichshafen

Großes Kaufangebot

- NEU: Oldtimerhändler mit Premiumfahrzeugverkauf
- Großer Oldtimer Teilemarkt
- Restaurationshalle mit „Lebender Werkstatt" und Zubehör
- Highlights im Bereich klassische Boote, Motorräder und Flugzeuge

ZF BOXENSTOP württembergische

www.klassikwelt-bodensee.de

Die Schwachstelle jedes 2CV: Rost. Um das schon ab Werk recht „weiche" Chassis zu verstärken, setzte Oliver Neuser massive „Schottbleche" in die Bodenplatte ein

Noch überschaubar: Knapp zwei Tage Arbeit gingen in die Reparatur- und Stabilisierungsmaßnahmen

terbrecherkontakte oder auch Kondensatoren gewechselt. Und gestaunt, aus wie wenigen Teilen man einen funktionierenden Motor bauen kann..."

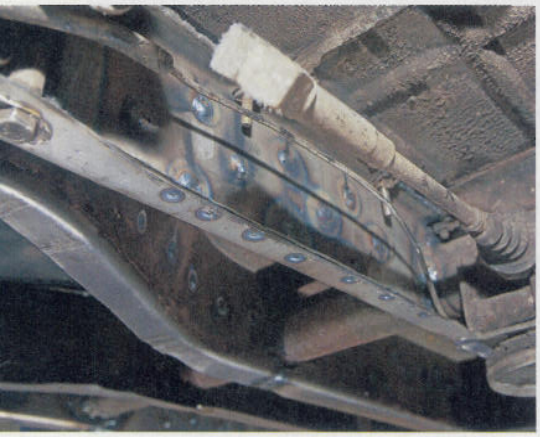
Das Enten-Sextett entschied sich bewusst gegen jede Technikmodifikation oder gar Leistungssteigerung, um die bewiesenen Nehmerqualitäten der 2CV nicht zu untergraben. Selbst Verbesserungen wie den Umbau auf eine elektronische Zündung verkniff sich das Team – „die alte Unterbrecherzündung ist immer und überall instandzusetzen, moderne Elektronik nicht", sagt Sven Alt. Kleine Details wurden freilich optimiert. Ein einfaches Beispiel: Der Eingang der Schaltstange am Getriebedeckel ist mit einem Gummibalg abgedichtet, der ab Werk gerne vom kurzen Hals des Deckels rutscht und dann Sand und Schmutz Einlass gewährt. Eine kleine nachträglich eingestochene Nut am Gussteil gibt jetzt einem Kabelbinder zuverlässig Halt, mit dem der Gummibalg festgezurrt ist. Eine andere Verbesserung: Die extrem dünnen, steinschlaggefährdeten hinteren Bremsleitungen sind zusätzlich mit schützendem Textilband umwickelt. Und sollte hier doch etwas passieren: Eine Verschlussschraube wird an Bord sein, mit der man kurzerhand den Abgang der hinteren Bremse am Hauptbremszylinder verschließen kann.

Teamchef Oliver Penner bei der Arbeit: Teile wie Achsmanschetten, Bremsklötze oder auch Keilriemen wurden natürlich getauscht

Dass ausgerechnet ein neu eingebauter Kondensator Probleme mit sich bringen sollte – auf der Testfahrt zur Team-Präsentation in Oberstauffen Anfang März legte er die Zündanlage eines der Autos lahm –, verwundert Oliver Neuser, den Inhaber der *Enten-Reha* in Reinhardshagen (*www.entenreha.de*) ebensowenig wie der einwandfreie Zustand der Motoren und Getriebe. „Es gab bei den Kondensatoren eine ganze Zeit lang echte Qualitätsprobleme, das ist bekannt. Heute sind die Teile aber eigentlich wieder okay", erklärt der 2CV-Profi. Und ergänzt, dass er nichts anderes als intakte Antriebstechnik erwartet hätte: „Was soll schon kaputtgehen? Mein Auto hat inzwischen knapp 300.000 Kilometer hinter sich, und der Motor läuft praktisch wie am ersten Tag."

In Sachen Blech blieb allerdings ausreichend Optimierungspotential, erklärt der Karosseriebaumeister. „Dass Enten rosten, ist kein Geheimnis. Dazu kommt, dass die Bodenplatte, der Rahmen der Ente, ab Werk relativ ‚weich' daherkommt. Citroën verbaute hier 0,67-Millimeter-Blech, und wenn das noch dünn rostet, was bei fast allen unrestaurierten Autos der Fall ist, wird die Sache schnell instabil. Am höchsten belastet ist der Rahmen am Vorderwagen im Bereich der Spritzwand. Es gibt etliche Beispiele dafür, dass Autos auf schlechten Straßen schlagartig regelrecht zusammengeklappt sind."

Schlechte Straßen sind exakt das, was die drei Enten-Besatzungen erwarten, also griff Neuser helfend zu Flex, Blechschere und Schweißgerät. Nach dem Entrosten und Reparieren der angegriffenen Partien verstärkte er die Längsträger beidseitig im erwähnten Bereich, in dem auch die Federn und Dämpfer der Vorderachse angelenkt sind.



Achillesferse Nummer eins, hier deutlich stabilisiert: die Längsträger des Chassis zwischen Motorspritzwand und Vorderachse. Hier kann eine Ente schon mal regelrecht einknicken!

Verstärkungen erfuhr auch das Innenleben der Bodenplatte, das sich bei allen drei Autos mehr oder weniger in Auflösung befand. Neuser: „Es wäre bei den beiden roten Autos einfacher gewesen, sie gleich auf neuen Chassis aufzubauen. In gut acht Stunden ist das machbar, je etwa zwei Tage Arbeit gingen dagegen in die Reparatur, aber neue Bodenplatten haben halt ihren Preis. Für Tank und Ölwanne habe ich noch Schutzbleche gebaut – wie die meisten Verstärkungen aus 1,5er Blech. Das dürfte reichen."

Die Zugstangen der 2CV-Federung sind in ihrer Länge verstellbar, wodurch sich auch die Bodenfreiheit erhöhen lässt. Gut fünf Zentimeter höher schunkeln die Enten jetzt durch die Lande, mit neuen Antriebswellenmanschetten und überholten Bremsen, und warten auf den Startschuss am 30. April. Die Zieleinfahrt ist für den 16. Mai geplant – verbindlich. Was soll auch schon kaputtgehen…

Text: Lars Rosenbrock
Fotos: Stephan Lindloff

Die Tourdetails

Das Team *In ducks till dawn…*

… besteht aus Marion Sperlich, Caroline Wedel, Sven Alt, Oliver Penner, Rafael Profenna und Sascha Riedeberger. Die Geschichte ihrer Rallyeteilnahme ist im Internet unter *www. in-ducks-till-dawn.de* zu verfolgen, auch von unterwegs ist eine „Live-Berichterstattung" via Internet geplant.

Alles über die *Rallye Allgäu-Orient…*

…findet sich auf der Homepage der Veranstaltung: *www.allgaeu-orient.de* – inklusive einer Liste aller Teilnehmer und ihrer Autos. Neben dem Spaß am Abenteuer steht der gute Zweck im Mittelpunkt. Der volle Erlös der Versteigerung der Autos kommt dem World Food Programm zu Gute, außerdem wurden in der Vergangenheit diverse andere Projekte direkt mit Sachleistungen wie etwa Hörgeräten oder Rollstühlen unterstützt – ebenfalls nachzulesen im Internet. Die Startgebühr beträgt 111,11 Euro pro Teilnehmer, dazu kommen selbstverständlich die Kosten für Sprit, Verpflegung und Übernachtung.

KLASSIKWELT BODENSEE

2. bis 5. Juni 2011
Messe Friedrichshafen

Dynamische Events

- Klassiker-Parade von Motor Klassik „125 Jahre Automobil"
- Tägliche Airshows u.a. mit Flying Bulls und Rundflügen
- Boxenstop-Messerundkurs für historische Rennfahrzeuge
- W+W Park-Arena für Oldtimer im Messegelände
- Marken-Clubhallen mit American-Classic-Cars u.v.m.

ZF BOXENSTOP württembergische

www.klassikwelt-bodensee.de