

## Nahezu "unkaputtbar" diese Ponton-Motoren ...



Wir schreiben Juni 2023 und wir starten einen 190Db Ponton der 1974 abgemeldet wurde. Diesel haben den Vorteil sich durch das „Dieselöl“ selbst zu konservieren. Wir haben schon Mercedes-Diesel gestartet, die im Freien über 40 Jahre zugebracht hatten, wo Bäume durch den Innenraum wuchsen, aber der Motor sprang an! So auch diesmal. Nach der Bergung dreier Pontons aus einer Scheune in Österreich, vor der Zerlegung noch ein Versuch den Zustand des Motors zu prüfen. Um sicher zu gehen hier nicht durch den Start alles zu ruinieren, sollte man wie folgt vorgehen. Ein Blick durch den Öldeckel offenbart den Verdreckungs- und Rost-Grad der Innereien. Wenn das noch einigermaßen sauber und rostfrei erscheint, kann man es wagen. Starten ohne Vorglühen, bis Öldruck auf der Armatur angezeigt wird. Beim Benziner das Verteilerkabel abziehen und so vermeiden das die Zündung geht, bis der Öldruck steht. Oft wollen gute Diesel durch das lange Orgeln schon von selbst anspringen, dann die Startprozedur unterbrechen. Auch nicht länger als eine halbe Minute ununterbrochen starten, sonst geht womöglich der Anlasser hinüber. In unserem Fall hatte der Motor schon nach zwei Öldruck-Versuchen die Tendenz anzuspringen. Das ist ein gutes Zeichen für ausreichende Kompressionswerte und dafür das die Einspritzpumpe fördert. Durch das Orgeln wird Diesel eingespritzt und der Flugrost auf den Zylinderbahnen gebunden. Springt der Motor dann an, pustet die Verbrennung die Rückstände mit raus. Meist kommt erst mal eine richtige Qualmwolke aus dem Auspuff. Doch seht selbst. In unserem Fall ist der Motor nach kurzer Zeit, Ihr seht den vierten Orgelversuch, angesprungen. Die Rauchwolke hielt sich in Grenzen und nun beginnt Teil zwei der Prozedur. Öl ablassen, Filter wechseln, neues Öl drauf machen und dann im Leerlauf auf Betriebstemperatur bringen. Das Kühlwasser war nach so langer Zeit natürlich nicht mehr da, muss also aufgefüllt werden. Wenn dann der Öldruck in warmen Zustand auch über 2 bar bleibt, hat man einen hoffnungsvollen Motor. Aber selbst bis 0,5 bis 1 bar können die Motoren noch lange laufen. Für so etwas muss der Diesel im Tank noch brauchbar sein. Also erst mal mit der Handpumpe vorpumpen und „fühlen“ ob da noch Sprit ankommt. Der Ponton hat mehrere Vorfilter die mögliche Rostpartikel zurückhalten. Beim Diesel kann man den Vorfilter mit frischem Diesel füllen, sollte seitens des Tanks nichts mehr kommen. Bei Benzinern und Dieseln kann man auch einen Kanister mit frischem Treibstoff als „Ersatztank“ installieren. War alles beim Ersten der drei Kandidaten nicht nötig, hier war nur der Einbau einer frisch geladenen Batterie nötig. Beim Kandidat Nr. 2 mit OM 636 der länger im Freien zugebracht hatte, förderte die Pumpe keinen Diesel mehr aus dem Tank. Also den Vorfilter aufgefüllt. Trotzdem keine Pumpwirkung. Also Förderpumpe erneuert. Diese pumpt gegen Widerstand. Also Einspritzpumpe geöffnet und mit Rostlöser eingeweicht. Wir berichten weiter und werden auch zu diesem Fahrzeug einen Film machen, genau wie bei Nr. 3. Dieses schnelle Erwecken eines Motors soll keine Generalanleitung sein, so etwas zu tun. Bei hochwertigen Motoren wäre ein solches Vorgehen falsch! Pontonmotoren sind (noch) nicht so wertvoll, dass es sich lohnen würde, hier viel Zeit zu investieren, um die Spreu vom Weizen zu trennen. Hier müssen wir leider kaufmännisch denken und die Kosten einer Überprüfung im Auge behalten.

Wer lange Hinterachsen-Übersetzungen sucht oder sonstige Teile für Pontons, hier sind wieder einige Teile dabei. U.a. zwei vordere Sitzbänke, die eine Sechspersonenzulassung erlauben.