

Oldtimer vor der ersten Ausfahrt prüfen

- **AvD gibt Tipps für den Start in die neue Saison**
- **Unerlässlich: Probefahrt mit Funktionsprüfungen**
- **Aufwändigen Arbeiten besser an Fachwerkstätten vergeben**

Die neue Oldtimer- und Cabrio-Saison steht vor der Tür. Schon bald locken die ersten schönen Sonnentage mit milden Temperaturen. Dann gibt es für viel Klassiker-Freunde keinen Grund mehr ihre automobilen Schätze in der Garage zu halten. Nach der langen Standzeit während der Wintermonate sollte der Klassiker allerdings gründlich durchgecheckt werden, bevor es wieder zurück auf die Straße geht. Der Automobilclub von Deutschland (AvD) gibt Tipps, wie die erste Ausfahrt nicht zum Pannenfall wird.

Gute Planung ist das A und O

Bevor es dem automobilen Schatz ans Blech geht, ist eine gründliche Sichtprüfung zur Bestandsaufnahme angeraten: Wie sehen die Bremsen aus? Gibt es Undichtigkeiten? Sind Leitungen und Schläuche okay? Was macht die Batterie? Zeigt die Karosserie Schadstellen? Wie ist es um Zustand und Alter der Bereifung bestellt? Gerade bei klassischen Autos ist eigentlich immer etwas zu finden, weshalb eine schriftliche Auflistung aller anzugehenden Punkte hilft den Überblick zu behalten und die festgestellten Schadstellen anschließend zu priorisieren: Die für den Betrieb und die Fahrsicherheit unerlässlichen Mängel haben die höchste Wichtigkeit und sollten unverzüglich angegangen werden. Alles, was allein der Verbesserung von Optik und Komfort dient, rangiert entsprechend nachgeordnet.

Am Anfang stehen Betriebsflüssigkeiten und Schmierstoffen

Alles beginnt mit der Prüfung von Betriebsflüssigkeiten und Schmierstoffen. Ist der Füllstand ausreichend? Welchen Zustand zeigen die Flüssigkeiten? Bei Automatikfahrzeugen sollte dabei die Kontrolle des Getriebeöls auf dem Zettel stehen. In jedem Fall gilt: Bei sehr dunkler Verfärbung oder starkem Geruch lieber das fragliche Betriebsmittel gegen eine neue Befüllung. So hilft die akkurate Kontrolle mittelfristig Verschleiß zu verhindern und größeren Garagenaufenthalten während der Saison vorzubeugen.

Stand der Klassiker länger als sechs Monate still, ist ohnehin ein Ölwechsel angesagt, weil das Öl durch Kondenswasser und durch abgelöste Partikel verunreinigt sein kann. Dabei auch den Ölfilter nicht vergessen. Das Alter des Fahrzeugs bestimmt die Wahl der richtigen Öl-Sorte. Vor 1960 enthielten Motoröle kaum nennenswerte Reinigungsstoffe und zeigten weder Dispergier- noch Detergiervermögen. Zehn Jahre später, also ab 1970, wurden bereits entsprechende Substanzen zugemischt, allerdings in deutlich geringerem Maße als heute. Hat das eigene Fahrzeug einen älteren, nicht aufgearbeiteten Motor sind deshalb oft Ablagerungen vorhanden, die von modernen Ölen mit hoher Reinigungswirkung abgelöst werden. Gelangen diese Partikel dann in den Schmierfilm, besteht die akute Gefahr eines Motorschadens.

Einbereichsöle für Klassiker die erste Wahl

Auch ältere Motoren, die keine Ablagerungen aufweisen, sollten nicht mit modernen, sehr dünnflüssigen Mehrbereichsölen betrieben werden. Denn da ihre mechanischen Teile in der Regel deutlich größere Toleranzen aufweisen, als bei modernen Motoren üblich, kann es dann zu einem Schmierfilmabriss kommen. Auch hier wäre ein Motorschaden die unweigerliche Folge. Daher sind Einbereichsöle sind für klassische Automobile unbedingt die bessere Wahl.

Besondere Aufmerksamkeit gilt der Bremsflüssigkeit. Die ist bekanntlich hygroskopisch, also wasseranziehend. Allein schon durch die Luftfeuchtigkeit kann sich daher der in der Bremsflüssigkeit gelöste Wasseranteil in einem Umfang erhöhen, der die Betriebssicherheit gefährdet. Wer für die Zustandsprüfung der Bremsflüssigkeit nicht extra in eine Werkstatt fahren

will, bekommt im Internet für 10 Euro eine eigene Prüfspindel. Sollten es während der Wintermonate zu einem Verlust an Bremsflüssigkeit gekommen sein, deutet das auf eine Undichtigkeit hin. Dann ist Gefahr in Verzug: Eine penible Kontrolle des gesamten Bremssystems einschließlich aller Leitungen ist dringend angeraten, um mögliche Leckagen ausfindig zu machen. Die Behebung eventueller Auffälligkeiten gehört ganz nach oben auf die Prioritätenliste. Gerade weil die Bremsen ein ganz zentrales Sicherheitsfeature eines jeden Fahrzeugs sind, sollten auch Bremsättel und Beläge zum Saisonstart zumindest einer Sichtkontrolle unterzogen werden.

Kühlwasser, Servolenkung und Schmiernippel nicht vergessen

Jetzt geht es ans Kühlwasser, das nach einer Kontrolle des Füllstands gegebenenfalls aufzufüllen ist. Frostschutzmittel ist nicht nur für das thermische Wohlbefinden des Motors von zentraler Bedeutung, sondern wirkt auch gegen Korrosion innerhalb des Kühlkreislaufs. Beim Nachfüllen ist darauf zu achten, dass der Ausgleichsbehälter nur bis zur entsprechenden Markierung – oder wenn die fehlt – bis zur Hälfte gefüllt wird, da der Behälter im Fahrbetrieb unter Druck gesetzt wird und ein zu hoher Füllstand die Dichtungen beschädigen kann.

Die Servolenkung ist auch bei etlichen Young- und einigen Oldtimermodellen ein gängiges Ausstattungsmerkmal. Hier sollte ebenfalls die Hydraulikflüssigkeit und vor allem die Servopumpe (Leckagen?) vor der ersten Ausfahrt kontrolliert werden. Bei den meisten älteren Fahrzeugen mit dezentraler Schmierung gilt es nun den vorhandenen Schmiernippeln, etwa an Antriebswelle, Gelenken oder Lagern mit der Fettpresse zu Leibe zu rücken. Dabei unbedingt die Schmierpläne des Herstellers beachten. Und nicht vergessen auch die Schlösser und Scharniere sowie die Laufschienen von Schiebedächern zu ölen oder zu fetten.

Am Motor selbst die Stecker der Zündkerzen abziehen und die Kerzen herausschrauben, um sie auf Schmutz (Verkokung) oder Rost zu prüfen. Verrußte Kontakte lassen sich vorsichtig mit einer feinen Drahtbürste reinigen, während Fühllehren für die Überprüfung des Diodenabstands unerlässlich sind. Ummantelungen und Befestigungen von Kabeln und Kabelbaum einer genauen Sichtprüfung unterziehen. Sind Defekte erkennbar, mit dem Austausch eine Fachwerkstatt beauftragen. Der AvD empfiehlt allen, die sich nicht zu den absolut versierten Bastlern zählen, Einstellarbeiten an Motorlauf, Vergaser oder Zündung durch Werkstattprofis durchführen zu lassen.

Beleuchtung und Elektrik des Fahrzeuges

Der Beleuchtung ist gerade bei Oldtimern erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen. Hier geht es weniger darum selber zu sehen, sondern vielmehr ums „gesehen werden“. Denn im Vergleich zu den Lichtsystemen moderner Autos ist die Strahlkraft von Oldtimer-Scheinwerfern und – Rückstrahlern geradezu funzelig und der Ausfall eines Beleuchtungselements verschlechtert die Sichtbarkeit des Klassikers überproportional. Daher am besten vor jeder Ausfahrt die Lichtenanlage prüfen. Scheinwerfergläser auf Sprünge und blinde Stellen untersuchen. Die Halterungen und Dichtungen des Scheinwerferkörpers checken. Auch Heizung bzw. die Lüftung nicht unbeachtet lassen, sondern auf Funktion prüfen, sorgen sie doch für gute Sicht aber auch für Behaglichkeit.

Reifen immer kontrollieren

Ein ganz zentraler Punkt des Fahrzeugchecks zum Saisonstart sind die Reifen. „Standplatten“ bei langem Stehen im Winterquartier können bei zu geringem Luftdruck durch das Fahrzeuggewicht entstehen. Ob ein Austausch erforderlich ist, klärt sich bei einer Probefahrt, für die zunächst der Reifenluftdruck auf den Maximalwert gebracht werden sollte. Bleibt auch nach einigen Kilometern das holprige Fahrgefühl erhalten, sind neue Pneus fällig. Daneben gilt es das Reifenprofil auf Beschädigungen zu kontrollieren. Die durchweg geringen Fahrleistungen klassischer Fahrzeuge sorgen dafür, dass Reifenverschleiß kaum ein Thema ist. Das deutlich größere Problem ist der unvermeidliche Alterungsprozess des Gummis. Wenn der Reifengummi aushärtet, büßt er an Haftkraft ein, was speziell bei feuchter Fahrbahn zu einem spürbaren Verlust an Seitenführung und somit zu erheblich längeren Bremswegen führt. Alle sieben bis spätestens zehn Jahre ist deshalb rundum eine neue Bereifung fällig, auch wenn die Pneus noch „gut“ aussehen.

Historische Fahrzeuge sind oft mit heute nicht mehr gängigen Reifensorten, wie etwa Diagonalreifen oder mit nicht mehr gängigen Reifengrößen unterwegs. Der Reifenkauf kann somit zur Herausforderung werden. Es gibt jedoch Hersteller, die Sonderserien mit neuer Konstruktion, aber klassischer Optik in entsprechenden Größen auflegen. Deren Verfügbarkeit ist daher nicht zu jeder Zeit gegeben, weshalb es gilt, frühzeitig die Ersatzbeschaffung der benötigten Reifen anzugehen.

Ist der Klassiker mit Weißwandreifen ausgestattet, helfen bei der Reinigung nicht zu grobe Topfreinigungskissen, Neutralseife oder eine Reinigungsmilch fürs Baden. Bei hartnäckigem Schmutz vorsichtig nasses Schleifpapier mit 180er Körnung verwenden.

Unbedingt Probefahrten einplanen

Sind alle Arbeiten erledigt, folgt die Probefahrt. Die hilft nicht nur eventuelle versteckte Mängel zu entdecken, sondern auch, sich langsam wieder an die Fahreigenschaften des automobilen Klassikers zu gewöhnen. Wichtiger Punkt: Den Geradeauslauf testen. Läuft das Auto aus der Spur und erfordert permanente Lenkkorrekturen, sollte ein Fachmann das Fahrwerk überprüfen. Das gilt ebenso bei verzögerten Reaktionen auf Lenkbewegungen. Bremsst das Fahrzeug ungleichmäßig und zieht aus der Spur, sind Arbeiten an den Bremsen erforderlich. Dabei auch die Handbremse nicht vergessen, denn durch Temperaturschwankungen während der Standzeiten können sich die Bremszüge längen. Das Nachstellen des Hebelwegs oder der Austausch des Zugs schafft zumeist rasche Abhilfe.

AvD – Die Mobilitätsexperten seit über 120 Jahren

Als traditionsreichste automobiler Vereinigung in Deutschland bündelt und vertritt der AvD seit 1899 die Interessen der Autofahrer. Mit seiner breiten Palette an Services wie der weltweiten Pannenhilfe, einschließlich einer eigenen Notrufzentrale im Haus, weltweitem Auto- und Reiseschutz, Fahrertrainings und attraktiven Events unterstützt der AvD die Mobilität seiner Mitglieder und fördert die allgemeine Verkehrssicherheit. Das Gründungsmitglied des Automobilweltverbandes FIA betreut seine rund 1,4 Millionen Mitglieder und Kunden ebenso persönlich wie individuell in allen Bereichen der Mobilität und steht für Leidenschaft rund ums Auto.

Die Kontaktdaten der AvD-Pressabteilung:

Malte Dringenberg, Media Relations, 069 6606-301, malte.dringenberg@avd.de
Herbert Engelmohr, Unternehmenskommunikation, 069 6606-368, herbert.engelmohr@avd.de

Die Kontaktdaten der S.H.A.C.-Geschäftsstelle:

Michael Bremer, 0431 23351, info@shac-kiel.de

Mit freundlichen Grüßen

AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND e.V. – AvD –
– Unternehmenskommunikation / Presse –
Goldsteinstraße 237
60528 Frankfurt am Main

SCHLESWIG-HOLSTEINISCHER AUTOMOBIL-CLUB e.V. von 1912 – S.H.A.C. –
Geschäftsstelle
Steenkamp 1
24226 Heikendorf