

SO hält Ihr Oldie ewig

Alles altert, klar. Doch wer Rücksicht auf die Schwachstellen seines Autos nimmt, hat beste Chancen auf viel Fahrspaß über Jahre. Der bewusste Umgang mit dem Klassiker kostet oft nichts - kann aber eine Menge Geld sparen

Schon das Wort klingt unerbittlich: Reparaturstau. Da geht etwas nicht mehr voran. Wenn im Hier und Jetzt eine Menge kleiner Schäden den Spaß am Klassiker blocken, dann ist es oft schon zu spät.

Also lieber rechtzeitig Probleme angehen. Das vermeidet teure Folgeschäden. Defekte Stoßdämpfer sind nicht nur ein Sicherheitsrisiko, sondern kosten Reifen und strapazieren die Rad-aufhängung. Eine falsch eingestellte Zündung kann zum kapitalen Motorschaden führen. Beispiele gibt es zuhauf.

Sie sind Wenigfahrer? Da gilt das besonders. Nur wer am Ball bleibt, hat Spaß - nicht selten klagen Oldtimer-Besitzer über Standschäden an ihren Autos. Diese zu beseitigen kann teuer sein (und ist meist unbefriedigender) als die Schäden, die im laufenden Betrieb durch Verschleiß auftreten.

Selbst feste Burgen wie ein Mercedes W123 oder ein Käfer wollen ihre Wartung. Alte Autos fordern dabei eher mehr als neue. Selbst wenn wir gern glauben, Oldtimer seien die robusteren Autos - zumindest einige unter ihnen. Sie können zuverlässig sein. Aber sie sind es nur, wenn ihre Technik tatsächlich bis in alle Details in Ordnung ist.

Früher gab es eine Faustregel: Ein Kaltstart kostet 10 000 Kilometer Laufleistung. Das stimmt so natürlich nicht, doch viel Kurzstreckenverkehr mit untertemperiertem Kühlmittel und zähem Öl tut keinem Antrieb richtig gut. Sollten wir also unsere Motoren ununterbrochen laufen lassen?

Das geht nicht, und es würde auch nicht helfen. Schließlich gehen ja Bauteile wie eine Zylinderkopfdichtung auch durch Beanspruchung im Betrieb kaputt. Es kommt sehr darauf an, wie der Fahrer mit seinem Oldtimer umgeht. Alltagsnutzung strapaziert jedes Auto, Klassiker trifft sie besonders.

Was bleibt als Rat, um einen Klassiker möglichst lange auf der Straße zu halten? Der Mittelweg vielleicht: weder Stillstand noch allzu viele Kilometer. Und sich das Hobby nicht schönrechnen, schließlich kostet jeder Unterhalt Geld. Dafür gibt es allerdings eine starke Dividende: echten, unverfälschten Fahrspaß.

Was ist Ihr bester Tipp, Autos am Laufen zu halten?

Schreiben Sie uns

AUTO BILD KLASSIK
 Brieffach 39 10, 20350 Hamburg
 Fax: 0 40-3 47-24176
 E-Mail: klassik@autobild.de
 Stichwort: **Oldiepflege**

➔ ALLTAG

1 Fahrzeug-Check

Untersuchen Sie regelmäßig Ihr Auto, auch von unten - mindestens einmal im Jahr. Die Prüfpunkte finden Sie in der Bedienungsanleitung oder in Reparaturhandbüchern. Fehlt Ihnen die nötige Erfahrung? Dann fragen Sie einen Fachmann, ob Sie ihm über die Schulter schauen dürfen. Je mehr Sie von Ihrem Auto wissen, desto besser.

2 Fahrstrecke

Kurzstrecken sind für die Technik sehr strapaziös. Nach jedem Kaltstart braucht das Öl etwas Zeit, um alle Schmierstellen zu erreichen.

3 Warm fahren

Fahren Sie das Motoröl geduldig warm, bevor Sie den Motor hoch drehen. Je nach Ölmenge und Außentemperatur kann das bis zu 20 Kilometer dauern.

4 Parken

Meiden Sie enge Parkplätze, wo andere durch Türeinaufreißen Ihren Lack beschädigen könnten. Parken Sie lieber etwas weiter weg, dafür mit mehr Platz.

5 Schlaglöcher

Da hilft nur eines: Fahren Sie langsam. Ein tiefes Schlagloch genügt bereits, um die Achsgeometrie aus dem Lot zu bringen.

➔ KAROSSERIE

6 Chrom

Erst geht der Glanz, dann kommt der Rost. Ihr teures Chrom schützen Sie am besten mit einer speziellen Pflegepaste.

7 Feuchtigkeit

Oft sind alte Autos nicht dicht. Das Wasser sammelt sich unter den Fußmatten. Regelmäßige Kontrollen sind wichtig.



FOTOS: A. EMMERLING, B. COVINA, H. ALMUNAT, WERSTELLER, M. HEIMMICH, R. THAM, W. BAUBLE, W. GROßER MEIER, ISTOCK



8 Glas

Gegen Steinschlag können Sie sich nicht wappnen, aber gegen Eiskratzer mit Metallklingen oder Haushaltsreiniger, der die teuren Scheibengummis angreift.

9 Gummi

Hier hilft als Pflege ein Glycerinstift, der die Gummis geschmeidig hält. Hilfreich ist auch der Schutz vor Sonnenlicht.

10 Hohlraumschutz

Rost ist der schlimmste Feind Ihres Autos. Doch ein guter Hohlraumschutz - ideal ist ein spezielles Fett, siehe Heft 12/2011 - verzögert den Blechverfall stark. Steht Ihr Klassiker über längere Zeit? Das sollte er nur an einem Ort, an dem die Luft gut zirkulieren kann.

11 Innenkotflügel

Ältere Modelle haben womöglich noch keine. Wenn Sie viel mit Ihrem Klassiker fahren, kann eine Nachrüstung Sinn ergeben (www.lokari.eu). Innenkotflügel verhindern, dass sich Schmutz in der Karosserie festsetzen kann. Sie sind ein idealer Rostschutz - wenn Sie die Kontrolle dahinter nicht vergessen.

12 Kunststoff

Kunststoffe mögen keine Sonne. Spezielle Pflegeprodukte können Verspröden und Ausbleichen verzögern - Vorsicht jedoch vor Flecken.

13 Lack

Verlieren Sie keine Zeit, wenn sich Vögel oder Insekten auf dem Lack verewigt haben. Waschen Sie ihn mit viel Wasser, achten Sie auf die Qualität der Waschanlage - oder die Ihres Schwamms. Schützen Sie sauberen Lack mit Wachs. Zu oft polieren sollten Sie nicht - das kostet Substanz.

14 Schiebedach

Wichtig ist nicht, ob es sich öffnen lässt, sondern ob alle Wasserabläufe funktionieren - sonst führt die Feuchtigkeit in den Tiefen der Karosserie zu Rost. Empfehlenswert ist es, die Mechanik hin und wieder zu reinigen und zu schmieren.

15 Schlösser

Gönnen Sie den Schlössern ab und zu etwas Graphit oder Waffenöl. Drehen Sie Schlüssel nie mit Gewalt.

16 Schmutz

Kekskrümel sind nervig, sie machen aber nichts kaputt. Viel heikler ist der Schmutz, den wir mit unseren Fingern an Schaltern und Hebeln hinterlassen. Er greift Material und Beschriftung an. Reinigen Sie nur mit sanften Mitteln.



SO hält Ihr Oldie ewig



17 Sitzbezüge

Gehen die Originale kaputt, ist Ersatz oft teuer, wenn überhaupt zu bekommen. Fahren Sie viel, haben Sie Kinder an Bord? Dann sind Schonüberzüge sinnvoll.

18 Unterboden

Es ist gut zu wissen, wie es um ihn steht – siehe Punkt 1. Rostschäden sollten Sie rasch beseitigen lassen. Auf einem gesunden Unterboden genügt ein zäher Chassislack und ein transparentes Schutzwachs – so ist jeder Schaden schnell erkennbar. Gefährlich sind dicke Bitumen-Anstriche: Sie verbergen lange den blühenden Rost.

19 Verdeck

Raue Waschanlagenbürsten strapazieren das Verdeck, ebenso das Öffnen und Schließen bei kalten Temperaturen. Vogelkot und viel Sonne gilt es zu meiden. Werfen Sie ab und zu einen Blick in die Tiefen des Verdeckkastens. Hier findet sich oft Rost.

MOTOR UND ANTRIEB

20 Abgasanlage

Auch sie ist oft ein Opfer der Kurzstrecke: Da bildet sich Kondenswasser im Auspuff, Rost ist die Folge. Wirklich dauerhaft ist allerdings nur eine Anlage aus Edelstahl.

21 Antriebswellen

Besonders Fahrzeuge mit Vorderradantrieb sind gefährdet. Bei großem Lenkeinschlag sollten Sie möglichst sanft anfahren.

22 Automatik

Bremsen Sie keinesfalls den noch rollenden Wagen beim Parken ab, indem Sie den Hebel auf „P“ schieben.

23 Einspritzanlagen

Fahren ist der beste Schutz vor Schäden. Alte Benzinfilter unbedingt tauschen.

24 Kühlsystem

Sie fahren nur im Sommer? Ein Frostschutzadditiv ist dennoch Pflicht, weil es auch vor Korrosion schützt. Undichte Kühlsysteme sind gefährlich: Hitze killt Motoren.

25 Kupplung

Schleifenlassen kostet Substanz. Also nie den linken Fuß beim Fahren auf dem Pedal lassen. Sanftes Einkuppeln schont.

26 Motorlager

Gut geschmiert halten sie lange. Das werden sie jedoch nicht, wenn das Öl (und der Motor) noch kalt sind. Auch der Öldruck muss stimmen. Hohe Belastung ist ebenfalls nicht gut. Vermeiden Sie grob untertouriges Fahren ebenso wie Drehzahlrampen kurz vor dem roten Bereich.

27 Motor- und andere Öle

Öl im Motor hält etwa ein Jahr. Dann sollten Sie es wechseln, idealerweise samt Filter. Zu viel Öl schadet übrigens ebenso wie zu wenig. Ab und zu sollten Sie auch die Füllmengen von Getriebe und Differenzial prüfen. Und bei Bedarf, siehe Herstellerangaben, auch erneuern.

28 Schaltgetriebe

Sportliches Gängereißen kostet Substanz. Besser ist es, den Schalthebel bewusst und ruhig zu führen. Das schont die Zahnräder im Inneren und das Schaltgestänge.

29 Tank

Steht Ihr Auto längere Zeit, sollte der Tank voll sein. Kontrollieren Sie von Zeit zu Zeit den Benzinfilter.

30 Turbolader

Turbo-Klassiker sind frühe Vertreter ihrer Spezies. Also noch nicht so standfest konstruiert wie heute. Um Hitzeschäden zu vermeiden, fahren Sie nach heißer Hatz den Motor samt Lader langsam kühl – und stellen ihn keinesfalls sofort ab.

31 Ventile

Achten Sie auf ein korrektes Ventilspiel. Dabei ist zu geringes Spiel gefährlicher als oft vermutet: Es kann dazu füh-

ren, dass das Ventil nicht richtig schließt. Dann kann es die Hitze nicht mehr ableiten, es drohen Verglühen oder Abriss. Vorsicht, kapitaler Motorschaden möglich!

32 Vergaser

Einmal gut eingestellt, hält ein technisch gesunder Vergaser meist sehr lange. Ausgeschlagene Drosselklappenwellen sind jedoch ein häufiger Schaden. Sie müssen neu gelagert werden, sonst ist eine Einstellung nicht möglich.

33 Zahnriemen oder Kette

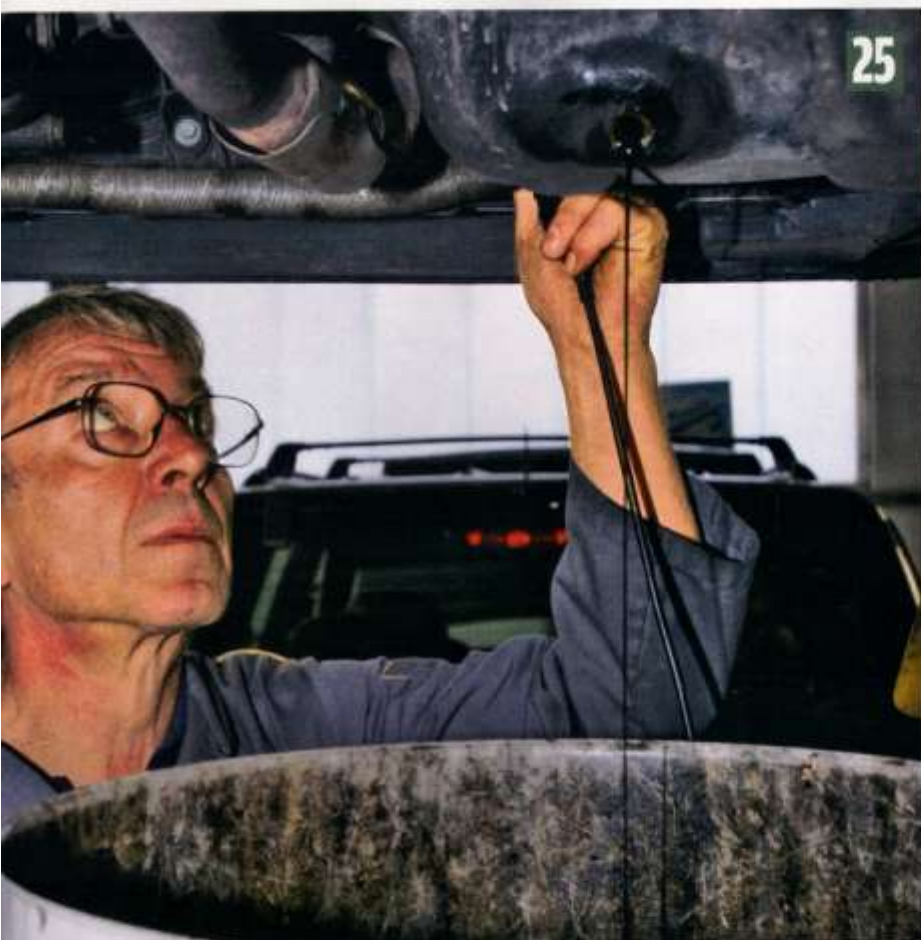
Beide Systeme verschleifen, bei beiden bedeutet ein Riss oft einen Motorschaden. Hersteller geben ein Wechselintervall vor. Bei Zahnriemen sollten Sie auch auf die Zeit achten: Älter als sechs Jahre sollte kein Zahnriemen sein.

34 Zündung

Alte Zündverteiler haben oft eine SchmierVorrichtung, die von Hand betätigt werden muss. Sonst frisst die Welle. Zündkerzen mit falschem Wärmewert können Motorschäden verursachen.

35 Zylinderkopf

Ist die Zylinderkopfdichtung kaputt, sollten Sie rasch reagieren. Sonst können teure Folgeschäden auftreten, beispielsweise am Zylinderkopf selbst.



FOTOS: W. GÖTTGER MEIER (2), A. EMMERLING, A. HARBER, A. PERKOVIC, G. VON STERNBEHLS, H. ALMONAT, H. SASSER, ISTOCK

FAHRWERK

36 Achslager

Auch hier gilt: Wer rechtzeitig handelt, kann sich teure Folgen sparen. Weniger bei den Lagern, die gehen gern in schneller Folge kaputt. Ausgeschlagene Lager jedoch können zu einem hohen Reifenverschleiß führen - und sind gefährlich, weil sie die Lenkgeometrie negativ beeinflussen.

37 Räder und Reifen

Reifen können auf Klassikern sehr lange halten - was das Profil betrifft. Überalterte Gummis jedoch werden hart, haben einen schlechten Grip, was zu miserabler Haftung bei Nässe und (noch) längeren Bremswegen führt. Unbedingt sollten Sie falsche Achseinstellungen vermeiden, ebenso Unwucht und zu geringen Luftdruck - alles Reifen-Killer.

ELEKTRIK

38 Anlasser

Orgeln macht ihn mürbe. Startet Ihr Motor nicht, gönnen Sie dem Anlasser eine Pause. Besser: Beseitigen Sie die Ursache.

39 Batterie

Keine Batterie überlebt eine Tiefentladung ohne Schäden.

40 Steuergeräte

Extreme Vorsicht mit Hochdruckreinigern: Bei einer Motorwäsche sollten Sie nie mit dem harten Wasserstrahl auf elektronische Komponenten zielen. Sicherer ist es, sie vorher mit Folie abzudecken. Ziehen Sie keine Stecker, ohne vorher die Batterie abzuklemmen. Noch besser: Lesen Sie die Herstellerhinweise. Elektronik ist empfindlich - und meist sehr teuer.

10 YEARS ANNIVERSARY



3. - 5. FEBRUAR 2012

ORIGINALAUSGABEN

**DIE „UNBERÜHRTEN“
DER COLLECTION SCHLUMPF**



www.classicmotorshow.de
Info: +49 (0)4 21 35 05 525 · Öffnungszeiten: 9-18 Uhr

