
Ratgeber: Den Oldtimer aus dem Winterschlaf holen

Der Frühling ist auch der Beginn der Oldtimersaison. Vor der ersten Ausfahrt mit dem automobilen Kulturgut sollte aber eine Bestandsaufnahme des Fahrzeugs stehen, empfiehlt der Automobilclub von Deutschland. Denn die lange Standzeit während der Wintermonate kann ihre Spuren hinterlassen haben. Zeigt die Karosserie Schadstellen? Wie sehen die Bremsen aus? Gibt es Undichtigkeiten? Sind Leitungen und Schläuche okay? Was machen die Batterie und die Reifen?

Nach der ersten optischen Begutachtung beginnt die Prüfung von Motoröl und Bremsflüssigkeit? Bei Automatikfahrzeugen ist zudem die Kontrolle des Getriebeöls ratsam. Bei dunkler Verfärbung oder starkem Geruch sollte die entsprechende Flüssigkeit sicherheitshalber erneuert werden. Hat der Old- oder Youngtimer über ein halbes Jahr gestanden, empfiehlt sich ohnehin ein Wechsel der Betriebsstoffe, weil sich Kondenswasser gebildet haben kann. Beim Ölwechsel sollte auch gleich der Ölfilter ausgetauscht werden.

Die Wahl des richtigen Öls hängt vor allem vom Alter des Fahrzeugs ab. Vor 1960 enthielten Motoröle kaum nennenswerte Reinigungsmittel, erst ab Beginn der 1970er-Jahre wurden entsprechende Substanzen zugemischt, allerdings in deutlich geringerem Umfang als heute. Hat das Auto 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 Gefahr eines Motorschadens. Aber auch ältere Motoren, die keine Ablagerungen aufweisen, sollten nicht mit modernen, sehr dünnflüssigen Mehrbereichsölen arbeiten müssen, warnt der AvD. Weil die mechanischen Teile in der Regel deutlich größere Toleranzen aufweisen, kann es auch in diesen Fällen zu einem Schmierfilmabriss kommen. Einbereichsöle sind für klassische Automobile daher die bessere Wahl.

Besondere Aufmerksamkeit verdient die Bremsflüssigkeit, da sie wasseranziehend ist. Ist der Feuchtigkeitsanteil zu hoch, kann die Wirkung deutlich nachlassen. Wer zur Kontrolle nicht extra in eine Werkstatt fahren will, findet im Internet eine geeignete Prüfspindel. Ist während der Winterpause Bremsflüssigkeit verlorengegangen, ist das gesamte Bremssystem einschließlich aller Leitungen auf Undichtigkeiten zu untersuchen. Bremssättel und Beläge sollten so oder so zum Saisonstart zumindest einer Sichtkontrolle unterzogen werden.

Weiter geht es mit der Kontrolle des Kühlwassers. Beim Nachfüllen ist darauf zu achten, dass der Ausgleichsbehälter nur bis zur entsprechenden Markierung oder wenn die fehlt, allenfalls bis zur Hälfte gefüllt wird, da der Behälter im Fahrbetrieb unter Druck gesetzt wird und ein zu hoher Füllstand zu Schäden führen kann.

Die Servolenkung ist bei etlichen Young- und einigen Oldtimermodellen ein gängiges Ausstattungsmerkmal. Auch hier sollten die Hydraulikflüssigkeit und vor allem die Servopumpe vor der ersten Ausfahrt in Augenschein genommen werden. Bei den meisten älteren Fahrzeugen mit dezentraler Schmierung sind die vorhandenen Schmiernippel, etwa an Antriebswelle, Gelenken oder Lagern, mit Fett zu versorgen. Dabei sollte unbedingt den Schmierplänen des Herstellers gefolgt werden. Auch die Schlösser und Scharniere sowie die Laufschiene von Schiebedächern freuen sich nach der langen Standzeit über einen Tropfen Öl oder etwas Fett.

Dann steht die Kontrolle der Zündkerzen an. Zeigen sie Anzeichen von Verkokung oder Rost? Verrußte Kontakte lassen sich vorsichtig mit einer feinen Drahtbürste reinigen, während Fühllehren bei der Überprüfung des Diodenabstands helfen. Auch die Ummantelungen und die Befestigungen von Kabeln und Kabelbaum sollten bei der Gelegenheit genauer in Augenschein genommen werden. Sind Defekte erkennbar, empfiehlt der AvD, mit dem Austausch eine Fachwerkstatt zu beauftragen. Einstellungsarbeiten an Motorlauf, Vergaser und Zündung sollten sich nur sehr versierte Schrauber zutrauen.

Der Beleuchtung ist gerade bei Oldtimern erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen, denn die Lichtsysteme vergangenen Jahre sind ohnehin mit modernen Scheinwerfern und Rückstrahlern nicht zu vergleichen und arbeiten deutlich schlechter. Der AvD empfiehlt vor jeder Ausfahrt, die Lichtanlage auf ihre Funktionstüchtigkeit zu prüfen. Scheinwerfergläser sind auf jeden auf Sprünge und blinde Stellen zu untersuchen. Auch die Halterungen und Dichtungen des Scheinwerferkörpers gehören zum Check. Des Weiteren sollten auch Heizung und Lüftung einwandfrei funktionieren.

Ein zentraler Punkt des Oldtimer-Checks zum Saisonstart ist die Bereifung. Sind Beschädigungen zu sehen und ist der Luftdruck okay? Wegen der meist geringen Laufleistung geht es beim Reifenzustand häufig weniger um ausreichend Profil, sondern um das Alter. Wenn das Gummi aushärtet, büßt er an Elastizität und damit Haftkraft ein, was speziell bei feuchter Fahrbahn zu spürbarem Traktionsverlust und längeren Bremswegen führen. Spätestens alle sieben Jahre sollten die Pneus grundsätzlich gewechselt werden. Bei zu geringem Reifendruck während längerer Standzeit kann es zum so genannten Standplatten kommen. 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.

Der Kauf neuer Reifen kann wegen heute unüblicher Dimensionen zur Herausforderung werden. Es gibt jedoch Hersteller, die Sonderserien mit neuer Konstruktion, aber klassischer Optik in entsprechenden Größen auflegen. Diese Pneus sind allerdings zumeist teurer als moderne Standardreifen. Ist der Klassiker mit Weißwandreifen ausgestattet, helfen bei der Reinigung nicht zu grobe Topfreinigungskissen, Neutralseife oder eine Reinigungsmilch fürs Baden. Bei hartnäckigem Schmutz kann vorsichtig nasses Schleifpapier mit 180er Körnung verwendet werden.

Sind alle Arbeiten erledigt, folgt die Probefahrt. Die hilft nicht nur versteckte Mängel zu entdecken, sondern auch sich wieder an die Fahreigenschaften des Oldtimers 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 bewegt sich aus der Spur, sind Arbeiten an den Bremsen erforderlich. In diesem Zusammenhang auch die Handbremse nicht vergessen, denn durch Temperaturschwankungen während der Standzeiten kann sich der metallene Bremszug längen. Das Nachstellen des Hebelwegs oder der Austausch des Zugs schafft Abhilfe.
(aum)

Bilder zum Artikel



Ausfahrt mit dem Oldtimer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel
