

Auf geht's der Frühling ruft!

Seit dem 20. März ist kalendarisch endlich der Frühling da. Bevor man jetzt jedoch voller Freude auf den Lenz zu einem der ersten Oldtimertreffen braust sollte man sich ein bisschen Zeit beim Aufwecken des Klassikers lassen – ein altes Auto ist schließlich kein D-Zug. Es ist nicht zu empfehlen das rollende Schätzchen ohne Vorbereitungen zu starten, da auch stehend alle Komponenten altern und sich somit ihrem Verfallsdatum nähern. Im schlimmsten Fall drohen massive Schäden oder sogar Fehlfunktionen an den Bremsen! Die zwei Stunden für eine kleine Frühjahrsinspektion sind also gut angelegt. Wir zeigen Ihnen, was und wie man's machen soll.

Läuft auch wirklich alles rund?



1. Am besten fangen Sie ganz unten an: Kontrollieren Sie den Reifendruck. Bringen Sie die Pneu wieder auf den vorgeschriebenen Druck (Reserverad nicht vergessen)
2. Suchen Sie nach eventuellen Rissen an Reifenflanken und Rillen
3. Entfernen sie Fremdkörper wie etwa kleine Steine
4. Die gesetzliche Mindestprofiltiefe beträgt 1,6 Millimeter, alles darunter ist ein Fall die Tonne!

5. Wie alt sind die Gummis? Die an der Seite eingegossene DOT-Nummer gibt Aufschluss über Produktionswoche und -jahr. Ab einem Reifenalter von fünf Jahren sind Neuanschaffungen kein Luxus



Tipp:

Wenn Sie sich nicht ganz sicher sind, ob die Räder noch richtig rund sind, stellen sie einen Hammer mit der Finne dicht an die Lauffläche und beobachten beim Drehen den Spalt. Hier fallen unrunde Räder sofort auf. Um die frühjährliche Platttheit zu vermeiden halten ganz Gewiefte einen Satz „Standräder“ bereit: vier alte, nicht mehr TÜV-fähige Gummis können sich im Winter eckig stehen, während die „richtige“ Bereifung entlastet und lichtgeschützt gelagert auf's Frühjahr wartet.

Richtig angeschmiert

Da man sich jetzt ohnehin an der Unterseite des Autos herumtreibt, kann man auch gleich nach den Schmiernippeln sehen. Ist das Abschmierintervall in gefahrenen Kilometern noch nicht erreicht, sollte man das Fett der Schmierstellen alternativ einmal im Jahr erneuern. Wichtig: Zum Abschmieren muss das Rad oder die betreffende Achse entlastet, also aufgebockt, werden.

Schläuche und Leitungen

Suchen Sie nach Undichtigkeiten und feuchten Stellen an Bremszylindern und -schläuchen. Da sich heutige Kraftstoffe sehr schnell zersetzen und Vergaser, Einspritzpumpen und Benzinschläuche schädigen können, sollte ein kritischer Blick allen Schläuchen gelten. Gerade die gewebeummantelten Leitungen verspröden sehr schnell, wenige Monate in der Garage können genügen.

Saft und Kraft aus dem Energiespender

Damit die Elektronen ordnungsgemäß fließen können, kontrollieren sie die Spannung der Autobatterie. 12,5 Volt sollten auf dem Multimeter stehen. Bevor der Akku jetzt an seinen Platz im Wagen kommt, befreien sie die Mulde am besten mit Seifenlauge von Resten ausgelaufener Säure.



Sowohl Pole als auch Klemmen der Batterie müssen blitzsauber sein, damit keine Verkrustungen oder Ausblühungen den Stromfluss behindern können. Bei Batterien mit Verschlussstopfen sollten Sie zudem prüfen, ob destilliertes Wasser nachgefüllt werden muss. Achten Sie beim hantieren mit Säure auf adäquate Schutzkleidung!

Zum Schluss gebe man ein wenig Spezialfett an den Polfuß. Das dichtet den Übergang von Metall zu Plastikhülle ab, an den Kontaktflächen hat das Fett nichts zu suchen. Sind die Klemmen fest an ihrem Platz kann man noch ein wenig Fett zur Konservierung auftragen. Eine isolierende Abdeckung an der Plusklemme ist aufgrund der Kurzschlussgefahr Vorschrift.

Tipp:

Idealerweise überwintert die Batterie bei zehn Grad Celsius und wurde im Abstand von sechs Wochen geladen oder an ein Erhaltungsgerät angeschlossen.



Zündkerzen

Jetzt kann man noch nach den Zündkerzen schauen: Gibt es grobe Unterschiede im Kerzenbild rund um die Elektroden? Sind diese womöglich verbrannt? Die Kerzen dürfen nur mit einer weichen Messingbürste gereinigt werden. Eine Drahtbürste hinterlässt Rautiefen, die Kriechströme verursachen. Im Zweifel spendieren Sie Ihrem Klassiker lieber neue Kerzen und kontrollieren das Kerzenbild bald nochmals.

Wassereinbruch?

Unerwünschtes Kondensat kann sich im Inneren des Ventildeckels ansammeln, daher sollten Sie auf jeden Fall noch den Öldeckel aufschrauben und einen (soweit möglich) tiefen Blick ins Motorinnere werfen: Gelegentlich setzt sich Kondenswasser auf Kipphebeln, Nockenwelle und Ventildfedern ab. Sind nur ein, zwei schmierige Tropfen zu erkennen, werden die kaum Probleme bereiten. Ist es aber schon regelrecht nass im Motor, steht nach behutsamen Warmfahren sicherheitshalber der nächste Ölwechsel auf dem Plan. Ein Blick unter die Verteilerkappe ist ebenfalls ratsam, auch hier kann sich Feuchtigkeit einnisten.

Betriebsflüssigkeiten

1. Wasser: Ist die Kühlerflüssigkeit schon rostrot, muss sie erneuert werden. Inspizieren sie in diesem Fall alle Teile des Kühlkreislaufs. Irgendwo muss schließlich der Grund für die Braunfärbung herkommen



2. Öl: Kontrollieren Sie den Stand des Motoröls. Heller Schmierstoff am Peilstab ist ein gutes Zeichen. Stieg der Ölstand über Winter ohne eigenes Zutun plötzlich über die Maximum-Markierung, ist möglicherweise Kraftstoff ins Kurbelgehäuse gelangt. Eine Geruchprobe gibt hier Aufschluss
3. Sprit: Hat sich der Geruch des Kraftstoffs verändert? Ist dies der Fall, lassen sie die Brüche ab und tanken Sie frisches Benzin
4. Bremsflüssigkeit: Die Bremsflüssigkeit sollte alle zwei Jahre erneuert werden, da sie auch bei Nichtbenutzung des Fahrzeugs Luftfeuchtigkeit aufnimmt – hängen Sie am besten einen Wechselzettel mit Datum in den Motorraum. Spätestens bei sehr dunkler Farbe der Flüssigkeit besteht Handlungsbedarf. Ist der Pegel im Ausgleichsbehälter während der Zeit in der Garage von alleine abgesunken, ist die Bremsanlage möglicherweise undicht und es stehen Reparaturen an
5. Spritzwasser: Wird immer wieder gerne vergessen, für klare Sicht ist es aber überaus praktisch

Gummi, Gummi.

Scheibengummis und Türdichtungen werden mit Glycerin beziehungsweise Talkum behandelt, damit alles schön geschmeidig bleibt. Vermeiden Sie Silikonhaltige Produkte! Prüfen Sie auch den Zustand der Scheibenwischerblätter



Ölen und Schmieren

Bewegliche Teile im Motorraum vertragen stets etwas Sprühöl oder -fett. Auch die Radioantenne und die Scheibenwischergelenke freuen sich auf etwas Öl. Einen letzten Schuss aus der Dose gönnen wir den Schließzylindern der Türgriffe (Graphitfreies Sprühöl verwenden!).

Startvorbereitungen

Ziehen Sie das zentrale Kabel von der Zündspule zur Verteilerkappe ab und betätigen Sie einige Sekunden lang den Anlasser, so dass die Ölpumpe den Schmierkreislauf in Schwung bringt. Der stärkste Lagerverschleiß tritt beim Kaltlauf nach längerem Stillstand auf – nach einigen Jahren rabiaten Kaltstarts kann sich dies im schlimmsten Fall sogar mit einem Lagerschaden rächen, zumindest aber mit übermäßigem Verschleiß. Etwa 20 Sekunden „orgeln“ (verteilt auf mehrere Durchgänge) sind eine sichere Grundversorgung

Achtung:

Hat Ihr Auto bereits einen Katalysator sollten Sie auch die elektrische Benzinpumpe für die Startprozedur lahmlegen, da sonst der Abgasreiniger mit Kraftstoff geflutet wird und Schaden nimmt.

Es lebt!

Nehmen Sie nun den Luftfilter ab und geben Sie ein wenig frischen Sprit in die Benzinleitung am Vergaser. Haben Sie die Auspuffendrohre mit öligen Lappen verstopft, denken Sie daran, diese noch herauszuziehen, ehe Sie nun den Motor starten und endlich aus der Garage fahren.

Schärfen Sie alle Sinne

Prüfen Sie nochmals, sobald der Motor läuft, auf etwaige anormale Geräusche und achten Sie auf austretende Flüssigkeiten. Ist die Beleuchtung in Ordnung? Funktioniert die Hupe noch ordnungsgemäß? Widmen Sie sich nun dem Bremspedal: Fällt es beim Treten langsam durch, heißt es reparieren statt flanieren. Ist alles OK, fahren Sie vorsichtig an, ohne den Motor gleich hochzudrehen. Nach 10 Metern Anlauf zeigt eine Bremsung, ob Sie ihrem Wagen vertrauen können. Der Bremsweg kann anfangs etwas länger sein, da sich auf den Bremscheiben und -trommeln angesammelter Flugrost erst abschleifen muss. Lenken Sie kurz nach links und rechts an: Stellt die Lenkung einwandfrei zurück?

Cabriofahrer aufgepasst

Cabrios sollten grundsätzlich mit geschlossenem Dach eingelagert werden, um Schrumpfung, Brüche und Schimmel am Bezug zu vermeiden. Stoffverdecke können mit dem Staubsauger und einem weichen Bürstenaufsatz abgesaugt werden, für Vinylbezüge gibt es, falls erforderlich, spezielle Reiniger. Das gleiche gilt für Kunststoff-Heckscheiben: Öffnen sollten Sie das Dach erst, wenn es ein paar Sonnenstrahlen gesehen und sich der Bezug „akklimatisiert“ hat.

Freie Fahrt und volle Kraft voraus!

Wenn Sie all diese Schritte gewissenhaft ausgeführt haben, steht einer perfekten Saison nichts mehr im Wege. OLDTIMER MARKT wünscht gute Fahrt!

