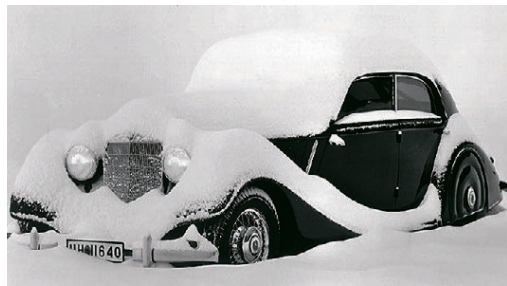


» 10. PFLEGE UND WARTUNG

Einmal pro Jahr Ölwechsel und ab und zu die Zündkontakte überprüfen – schön, wenn man so ein Exemplar erwischt hat. Im Regelfall ist aber doch deutlich mehr zu tun: mal leckt die Wasserpumpe, die Bremsen ziehen schief und rund um den Scheinwerfertopf zeigen sich verräterische Lackaufbrüche – ältere Jahrgänge erfordern im Regelfall schon intensivere Zuwendung. Vorteil der Technik von gestern: Sie ist überschaubar, Spezialwerkzeuge und Spezialwissen werden nur selten gebraucht. Erfahrene Hobbyschrauber und Ratgeber zur Hilfestellung finden sich im Bekanntenkreis oder über Clubkontakte. Über diese kommt man meist auch an Werkstattliteratur sowie Tipps zur Teilebeschaffung (Clubbeitritt wird meist vorausgesetzt und ist auch durchaus empfehlenswert). Sofern man nur die Dinge, in welchen man sich wirklich nicht auskennt, von Fachbetrieben erledigen lässt (Arbeiten an sicherheitsrelevanten Bauteilen, wie Bremse und Lenkung gehören grundsätzlich dorthin), kann man seinem Hobby in finanziell erträglichem Maße nachgehen.

10.1 „Einmotten“ für die Winterpause

Die letzten schönen Herbstwochen noch im Cabrio, im Oldtimer oder auf dem Motorrad genießen – warum nicht? Nach dem Motto „Von der Straße in die Garage“ sollte aber nicht vorgegangen werden. Was alles zu tun ist, um sein Fahrzeug für die Überwinterung fit zu machen, haben wir nachfolgend zusammengestellt.



Hauptuntersuchung (HU):

Fällt die HU in die Ruhezeit, dann ist diese nach Wiederinbetriebnahme umgehend nachzuholen: Bußgeld droht! Am besten rechtzeitig Prüftermin vereinbaren. Insbesondere bei Fahrzeugen mit vorübergehender Stilllegung ist es ratsam, diese Prüfungen noch vor dem Einmotten zu erledigen. Bei der Wiederezulassung wird die Zulassungsbescheinigung von der Behörde erst ausgehändigt, wenn die Prüfnachweise vorliegen.

Denken Sie daran, das Zulassungskennzeichen zu reservieren, falls Sie das Fahrzeug vorübergehend stilllegen möchten.

Technik allgemein:

Ist in Kürze ohnehin eine Inspektion fällig? Dann lieber vorziehen: Der Arbeitsumfang enthält zum einen sinnvolle Stilllegungs-Elemente, zum anderen erkennt der Fachmann besser, was ohnehin reparaturbedürftig ist. Auch die ADAC Prüfzentren sind hierfür eine gute Adresse (Gebrauchtwagenuntersuchung, Wintercheck). Schließlich wollen Sie den Frühjahrsstart nicht mit Werkstatt-Terminen wegen tropfender Wasserpumpe oder mürbem Auspufftopf hinauszögern.

Motor:

Gebrauchtes Motoröl enthält korrosionsfördernde Bestandteile, also regelmäßig wechseln. Die Zugabe eines Öl-Additivs wird vom ADAC nicht empfohlen. Besser ist es, ein hochqualitatives Motorenöl zu verwenden. Nicht empfehlenswert ist es, den Motor ab und zu kurz laufen zu lassen, da dies den Verschleiß unnötig erhöht, und das dabei entstehende Kondenswasser Korrosionsschäden verursachen kann. Das Einfüllen eines speziellen Korrosionsschutzöls ist nur bei mehrjähriger Ruhepause notwendig.

Kühlsystem:

Frostschutz prüfen; wenn nötig, mit geeignetem Kühlmittel ergänzen.

Kraftstoffsystem:

Tank auffüllen, um Rostbildung im Inneren und den Eintrag von Feuchtigkeit zu verhindern. Im Handel sind außerdem Zusätze verfügbar, die

den Kraftstoff stabilisieren und dessen Degradation vorbeugen. Bei längeren Standzeiten – mehr als ein Jahr – kann aber auch das Trockenlegen des gesamten Kraftstoffsystems ratsam sein.

Batterie:

Sie nimmt Schaden, wenn sie nicht nachgeladen wird. Abhilfe: Spezielles Erhaltungs-Ladegerät anschaffen oder regelmäßig – spätestens alle zwei Monate – einige Stunden ans Standard-Ladegerät hängen.

Reifen:

Oft wird empfohlen, das Auto während der Winterpause aufzubooken um Reifen und Radaufhängung zu entlasten und Standplatten vorzubeugen. Dabei muss aber beachtet werden, dass beispielsweise die Gummi/Metallager (Silentblöcke) im Querlenker und im Schräglenker beim Entlasten über mehrere Monate oder Jahre beschädigt werden können, da es in ausgefe-

WAGNER

www.classic-oil.com

“Fahrzeugschäden durch Bioanteil in Kraftstoffen”

Vortrag von Walter Wagner auf der Retro Classics Stuttgart

> QR-Code scannen!



- ★ stabilisiert über längere Zeiträume
- ★ verhindert Wasseransammlung
- ★ verhindert Bakterienvermehrung
- ★ schützt vor Korrosion & reinigt kontinuierlich
- ★ schmiert (**kein Blei-Ersatz mehr nötig!**)
- ★ optimiert Verbrennung & Wirkungsgrad
- ★ extrem ergiebig: 250ml optimieren 250L Benzin



Exklusiv:
10% RABATT
mit dem Code
FIN10



Bactofin
DIE KOMPLETTLÖSUNG FÜR BENZIN

derem Zustand zu Torsions-Spannungsrisse im Gummi kommen kann – beim Oldtimer haben sich die Weichmacher in den Gummilagern meistens schon verflüchtigt. Eine sinnvollere Lösung ist daher die Verwendung eines zweiten Rädersatzes mit alten, im Straßenverkehr nicht mehr genutzten Reifen. Alternativ kann man den Luftdruck der Reifen auf maximal drei Bar erhöhen. Motorrad so aufbocken, dass beide Reifen Abstand zum Boden haben.

Sonstiges:

Feststellbremse nicht anziehen, die Beläge könnten festkleben bzw. festfrieren. Fenster zur Durchlüftung etwas öffnen.

Karosserie innen:

Neben der Reinigung mit Schwamm und Staubsauger sollten alle losen Bodenbeläge, auch aus dem Kofferraum, herausgenommen werden. Stößt man dabei auf feuchte oder modrige Stellen, ist unbedingt weitere Ursachenforschung angesagt (Gummiprofile des Verdecks, Scheibenrahmen, Schiebedach-Entwässerung), sonst könnte im schlimmsten Fall Schimmel entstehen.

Leder:

Gegerbte Tierhäute behandelt man am besten mit dem Mittel, das der Fahrzeughersteller in der Bedienungsanleitung empfiehlt. Spezielle Lederpflegemittel enthalten üblicherweise Substanzen, die das Leder geschmeidig halten.

Karosserie außen:



Lack:

Nach gründlicher Wäsche (ältere Cabrio-Modelle dürfen häufig nicht in die Waschanlage) die Lackoberfläche penibel kontrollieren: Reste von Vogelkot, Insekten, Absonderungen von Baumharzen sind teilweise schwer erkennbar,

sie können sich aber bei längerer Einwirkzeit bis aufs Blech durchfressen. Dass wir bei dieser Gelegenheit Steinschlagschäden ausbessern, versteht sich von selbst. Und: Ab und zu tut dem Lack auch das Auftragen von Hartwachs gut.

Unterbodenschutz:

Insbesondere bei Baujahren ab 1960 lohnt sich ein Check von Unterboden und Radhäusern: Haben die Schutzschichten Verletzungen oder Ablösungen bzw. Unterrostungen? Eine fundierte Diagnose setzt Hebebühne, gute Beleuchtung, Spürsinn und eventuell auch Dampfstrahler-Einsatz voraus. Gegebenenfalls schadhafte Stellen entrostet und ausbessert.

Cabrioverdeck:

Rissbildung, aufgeplatzte Nähte? Einmal pro Jahr sollte das schon genauer in Augenschein genommen werden. Ob Wasser an Dichtgummis eindringt, weiß man ohnehin aus dem Fahrbetrieb. Die Gummiprofile sollten auf jeden Fall mit speziellen Produkten wie etwa Silikon-Spray behandelt werden. Wie bei der Reinigung des Cabrioverdecks vorzugehen ist, wird im Kapitel „Pflege Cabrioverdecke“ genau erläutert. Die Ruhezeit verbringt das Auto mit geschlossener Kapuze, um einer Faltenbildung vorzubeugen.

Der richtige Lagerort:

Auch wenn man sich nur in den wenigsten Fällen den Abstellplatz aussuchen kann: Einige grundsätzliche Tipps hierzu sollen doch gegeben werden. Optimal ist ein klimatisierter Raum, in dem eine konstante Temperatur und gemäßigte Luftfeuchte (relative Luftfeuchte von rund 40 Prozent, messbar mittels Hygrometer) in etwa eingehalten werden – so wird eine Kondenswasserbildung (Hohlräume!) weitgehend vermieden. Textilien, Gummi, Leder fühlen sich in dem Umfeld ebenfalls recht wohl. Zu meiden ist auf jeden Fall ein schlecht durchlüfteter Lagerort, der als Folge – zumindest bei heimischen Witterungsverhältnissen – fast immer zu feucht ist. Den Luxus einer Klimakammer wird sich nicht jeder leisten können, einige Firmen (Anzeigen in

Rostsanierung + Grundierung

mit BRUNOX® epoxy in nur 3 Schritten!

1

Lösen Rost abschleifen
/ abbürsten.

2

2-mal BRUNOX® epoxy
auf den Porenrost
aufstreichen
oder 3-4 mal aufsprühen.

3

BRUNOX® epoxy Schicht
auf vollständige Trocknung
überprüfen, Spachtelmassen,
BRUNOX® 1-K-Filler
oder direkt die Endlackierung
applizieren.

ANWENDUNGS-
VIDEO:



www.brunox.de

Erhältlich im guten Fachhandel !

Info o. Händlernachweis: BRUNOX Korrosionsschutz GmbH



Oldtimer-Fachzeitschriften) bieten aber Produkte zur Luftverbesserung an. Es gibt hier elektrische Luftentfeuchter sowie aufblasbare Kunststoffhüllen, in die Extrabehälter mit einem speziellen Trocken-Granulat gestellt werden. Gegen das Einstauben hilft ein atmungsaktives Baumwolltuch (z. B. Paletots aus dem Oldtimer-Fachhandel). Kunstfaser-Stoffe oder gar Plastikfolien sollte man wegen der mangelhaften Luftfeuchtigkeits-Durchlässigkeit nicht verwenden. Für Motorräder gibt es speziell beschichtete Planen (VCI-Korrosionsschutz).

Freuen Sie sich schon jetzt auf das Frühjahr: Mit diesen Maßnahmen dürfte sichergestellt sein, dass der Start in die Oldtimer-Saison problemlos verläuft!

10.2 Ausmotten

Und wie geht's im Frühjahr weiter? Der Umfang der Maßnahmen zur Revitalisierung ist erfreulich gering. Im Prinzip reichen diese Schritte aus:

- Die während der Ruhepause (hoffentlich) mit einer „Erhaltungsladung“ gepflegte Batterie wieder einsetzen. Um Kurzschlussgefahr zu vermeiden, bitte beachten: Zuerst wird die Klemme des Plus- und dann die des Minus-pols angeschraubt.
- Check von Motoröl- und Kühlwasser-Stand. Bei der Gelegenheit kann ein Blick unters Auto nicht schaden: Haben Lecks am Garagenboden verräterische Spuren hinterlassen? Wenn ja, dann sollte man das gleich näher inspezieren. Den Ursachen der Undichtigkeiten sollte man rasch auf den Grund gehen und diese umgehend beseitigen.
- Reifen: Auch über Monate hinweg sollte kein deutlicher Luftverlust aufgetreten sein. Ein sichtbar platter Reifen muss jedenfalls noch an Ort und Stelle gewechselt werden, im Übrigen sollte die erste Fahrt ohnehin zum Luftdruck-Prüfgerät an der Tankstelle gehen. Hatte man vor der Einlagerung den Luftdruck zur Vermeidung von „Standplatten“ erhöht, reduziert man ihn wieder auf den Normalwert.
- Blick auf die Nummernschilder: Wann ist die Hauptuntersuchung fällig? Sofern während der Ruhepause abgelaufen: Unverzüglich nachholen! Bei Zulassung mit Saison-Kennzeichen darf man natürlich erst dann starten, wenn es die auf dem Nummernschild aufprägten Monatsangaben zulassen.
- Gründliche Säuberung der Verglasung und der Rückspiegel – damit die ersten Meter in der Frühlingssonne nicht zum Blindflug werden.
- Motorstart: War die Technik beim „Einmotten“ gesund, wird der Motor nach spätestens zwei bis drei Startversuchen anspringen. Weiterorgeln bringt meist nichts, bei Katalysator-Fahrzeugen kann das sogar den Katschädigen. Hier ist Fehlersuche erforderlich, die unter Umständen erst nach einer Schleppaktion in eine Werkstatt erfolgreich ist. Gegen Ablagerungen, die sich in den Wintermonaten oder sogar über Jahre hinweg gebildet haben, bieten die Hersteller spezielle Kraftstoffzusätze an. Sie sollen Rückstände im Vergaser, an Ventilen, Zündkerzen und in den Brennräumen abbauen.
- Achtung: Bei der ersten Bremsung kann die Wirkung unerwartet ausfallen: Flugrost auf Bremsscheiben und in Bremstrommeln muss sich erst abschleifen.

PARTNERSHIP



CLASSIC MOTUL – Ihr Klassik-Partner

Als Zeitzeugen vergangener Epochen bedürfen historische Fahrzeuge einer behutsamen Behandlung, besonders in puncto Wartung. Dabei spielt das richtige Motorenöl eine zentrale Rolle.

Aus diesem Grund sind die baujahrspezifischen Motoren- und Getriebeöle sowie Wartungs- und Pflegeprodukte aus dem Sortiment für historische Fahrzeuge auf die speziellen Bedürfnisse klassischer Fahrzeuge zugeschnitten. So minimiert sich das Risiko von Ölverlusten sowie Verschleiß- und Korrosionsschäden. Damit bleibt Ihr Lieblingsstück stets bestens in Schuss.

Durch den Einsatz von Additiven, wie dem MOTUL System Keep Clean, unterstützen Sie Ihren Oldtimer bei extremen Temperaturen, binden das Kondenswasser im Tank und stabilisieren den Kraftstoff.



Weitere Informationen zu den Produkten:



Motul - exklusiver Schmierstoffpartner des Goodwood Revivals

10.3 Pflege von Cabriooverdecken

Die regelmäßige Pflege des Cabriooverdeckes sollte sich auf die einfache Reinigung mit einer weichen Bürste (Trockenreinigung) oder das schonende Abwaschen mit klarem, warmem Wasser beschränken. Vor der Saisonöffnung sollte das Stoffverdeck mit einer Imprägnierung behandelt werden, um somit langfristig vor Witterungseinflüssen geschützt zu sein. Im Allgemeinen empfiehlt sich bei der Pflege von Cabriooverdecken folgende Vorgehensweise:

1. Schritt: Grundreinigung

Um das Cabriooverdeck von Schmutz bzw. Tiefenverunreinigungen zu befreien, sollte das Verdeck schonend mit lauwarmem Wasser und einem speziellen Verdeckreiniger, eventuell mit Hilfe eines Polsterschwamms, gereinigt werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass das sehr schonende Abwaschen des Cabriooverdeckes grundsätzlich in Längsrichtung der Faser erfolgt. Ein kreisförmiges festes Einreiben des Reinigers in das Verdeck ist zu vermeiden. Nach der Wäsche sollte das Verdeck mit einem leichten Wasserstrahl von Schaumresten und Reinigerresten befreit werden. Achtung: Niemals das Cabriooverdeck mit einem Hochdruckreiniger und dem direkten Hochdruckstrahl reinigen bzw. bearbeiten. Nach dem Abwaschen des Verdeckes sollte dieses mit einem Autopflegetuch trockengerieben werden.

2. Schritt: Imprägnierung

Es ist oft sinnvoll, nach einer Grundreinigung das Cabriooverdeck mit einer Imprägnierlösung zu behandeln. Hierbei ist darauf zu achten, dass das Verdeck gleichmäßig gemäß Gebrauchsanleitung behandelt wird. Nur so ist gewährleistet, dass die Imprägnierung in das Gewebe gleichmäßig eindringt und es zu keinerlei Verfärbungen kommt. Alle Mittel benötigen eine gewisse Antrocknungszeit, bevor das Auto wieder gefahren werden sollte. Bei älteren Fahrzeugen kann das Cabriooverdeck noch aus Baumwollgewebe gefertigt sein. Es ist daher zwingend erforderlich, nach einer Reinigung das Verdeck mit einer Imprägnierlösung zu behandeln. Hierbei ist darauf zu achten, das Verdeck sorgfältig gemäß Gebrauchs-

anleitung zu behandeln, damit es zu keinerlei Verfärbungen kommt. Alle Mittel benötigen eine gewisse Antrocknungszeit, bevor das Auto wieder gefahren werden kann.

10.4 Räderpflege

Hier kann der Schmutz besonders fest sitzen. Wichtig: Unbedingt einen säurefreien Felgenreiniger benutzen – Markenprodukte reinigen auf die sanfte Tour, ohne den Felgen zu schaden. Säurehaltige Reiniger greifen dagegen Radbolzen und andere metallische Oberflächen am Rad an. Lieber mit einer Bürste nachhelfen.

10.5 Lackpflege

Bei der Lackpflege zunächst den groben Schmutz mit viel Wasser und am besten einem neuen und sauberen Schwamm beseitigen. Mit einem Spritzer Autoshampoo im Wasser werden grobe Verschmutzungen gründlich beseitigt und gleichzeitig Lack und Hände geschont. Besser keinen Haushaltsreiniger benutzen. Wichtig: Möglichst keine abgesetzten Schmutzpartikel im Eimer aufwühlen, oder besser einen Eimer mit Sieb-Einsatz verwenden! Nun noch einmal alles mit klarem Wasser abspülen – und sauber. Um die Außenhülle des Fahrzeugs zum Glänzen zu bringen und optimal zu schützen, kann eine Politur erforderlich sein. Beim gepflegten Klassiker genügt aber meistens eine gründliche Reinigung. Für die Versiegelung werden Hartwaxse angeboten, die am besten mit einem Applikationsschwamm in den Lack eingearbeitet werden. Ein Mikrofasertuch stellt ein streifenfreies Pflegeergebnis sicher.

Kontakt:
E-Mail: klassik@adac.de
www.adac.de/klassik



Technik fürs Leben



BOSCH

Uns bewegen Originale

Entdecken Sie unser großes Angebot an Ersatzteilen und Services für klassische Fahrzeuge auf www.bosch-classic.com

Bosch