

MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON **au**

ENGLISCHER ROADSTER-SPASS SO GÜNSTIG WIE NIE!



Händler-Report mit ▶ Austin-Healey Sprite
▶ Triumph TR6 ▶ MG Midget ▶ Triumph Spitfire



STREUSAL NA UND?

- ✓ Optimaler Schutz vor Frost
- ✓ Technik-Vorbereitung für
- ✓ Die schönsten Winter-Ra
- ✓ Ideale Winterautos
- ✓ Fahr-Tipps für Eis und Sch



Unverwüstlich, Universell, Unverwechselbar – **Klassische Geländewagen!**

▶ MERCEDES-BENZ 240 GD ▶ LAND ROVER 88 ▶ JEEP WRANGLER



Im **Fahrbericht** mit **Kaufberatung**



Ford Mustang
Das ideale US-Car für Einsteiger



Im **Mercedes SSK** beim Großglockner Grand Prix

Ferrari 456 GT
Einst ein Traum – heute erschwinglich



Porsche 356
So bleibt der Sportwagen zuverlässig



Borgward P 10
Der Mercedes-Herausforderer

Sport: Silberpfeil-Revival in Goodwood + Gran Premio Nuvolari

Original-Test von 1965: Fiat 850 Coupé



Kilometer angegeben sind und er jährlich nur 750 Kilometer mit seinem Klassiker fährt, der irrt.

Hauptsächlich muss man sich die Wartungsarbeiten unter dem Aspekt anschauen, dass die Oldtimer gereiften Fahrzeuge lange nicht so viel gefahren werden wie als Neufahrzeug. Wenn es also um Arbeiten geht wie das Einstellen des Ventilspiels, kann man das vorgeschriebene Kilometerintervall weitgehend beibehalten. Denn in diesem Fall trägt nicht ein Bauteil, das altert ohne Benutzung zu werden, die Funktion.

Andererseits sieht die Sache aus, wenn es um angesprochenen Motorölwechsel geht. In das Schmiermittel nimmt Wasser und je nach Ölfilterung Schmutz auf und besitzt nach längerer Zeit nicht mehr alle ursprünglichen Eigenschaften zu hundert Prozent. Ein zumindest zweijährlicher Wechsel ist deshalb überaus wertvoll.

Bei Motoren, deren Nockenwelle von einem Zahnriemen angetrieben wird, sollte man bei wenig gefahrenen Autos ebenfalls nicht am vorgeschriebenen Kilometerintervall festhalten, sondern ein zeitliches Intervall vorgeben. Oft geben die Hersteller dieses zu bedenken an, ansonsten fragt man nach den Erfahrungen von Werkstätten. Um die acht Jahre sind die Riemen in der Regel aber kein Problem.

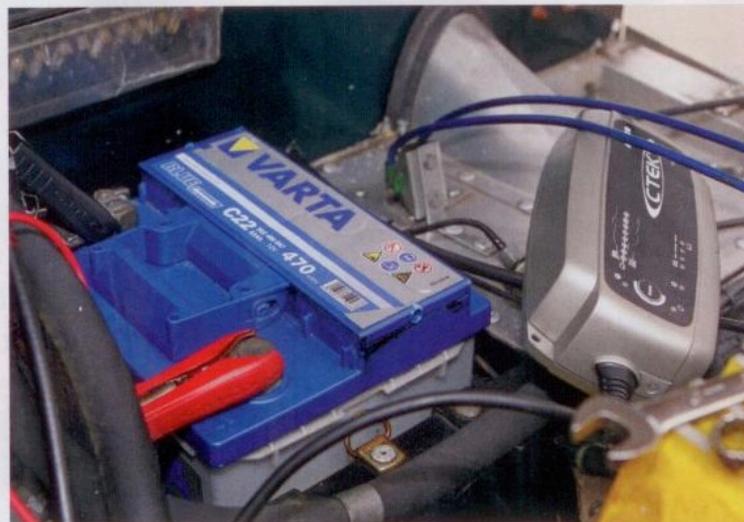
Auch anderes gibt es zu berücksichtigen. Zum Beispiel die Reifen. Die können noch ein tolles Profil haben, aber wenn sie über 10 Jahre alt und steinhart sind, ist es mit der Sicherheit nicht mehr so weit her, was das Kurvenverhalten und die Bremswege deutlich negativ beeinflusst. Man wartet bis zum nächsten Wechsel daher besser nicht, bis die Abnutzungs Grenze erreicht ist. Das trifft auch auf Bremsbeläge zu, die mit der Zeit gerne abgerieben werden, wodurch sich die Reibwerte verschlechtern.

Am besten arbeitet man sich auf Basis der Herstellerwartungspläne einen individuellen Wartungsplan aus und führt über alle von einem Oldtimer oder von einer Fachwerkstatt durchgeführten Arbeiten akribisch Buch. Die Dokumentation ist besonders wichtig, damit man einen Überblick behält und zum Beispiel weiß, wann zuletzt die Bremsflüssigkeit gewechselt wurde.

Weitere Tipps zur Oldtimer-Wartung folgen in der nächsten Ausgabe.

BATTERIE-PFLEGE IM WINTER

Wird der Oldtimer längere Zeit nicht gefahren, beginnt die Batterie, sich selbst zu entladen. Dagegen muss man etwas tun.



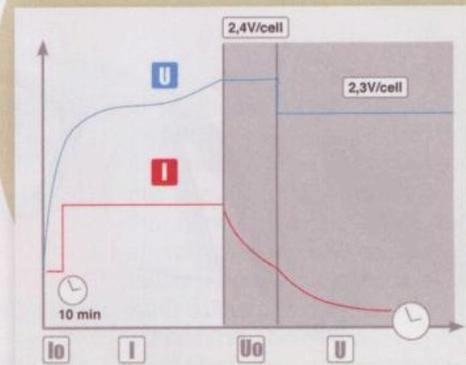
Wird der Klassiker über den Winter stillgelegt, muss man für die Batterie sorgen, damit ihre Spannung nicht in einen kritischen Bereich sinkt

Kennlinie für ein Ladegerät mit Erhaltungsladung. Anfangs konstanter hoher Ladestrom, später niedriger Strom zur Spannungserhaltung

■ Spätestens im November werden viele Klassiker abgemeldet und bis zum nächsten Frühjahr eingemottet. Doch was geschieht in dieser Zeit mit der Fahrzeugbatterie? Sofern man eine wartungsfreie moderne Batterie montiert hat, reicht es oft, sie noch einmal richtig vollzuladen, dann abzuklemmen und kühl und trocken zu lagern.

Qualitativ hochwertige Akkus müssen dann während der Winterpause nicht mehr nachgeladen werden. Sicherheitshalber prüft man zwischendurch aber trotzdem mal die Spannung mit einem Voltmeter. Liegt sie bei Zwölf-Volt-Batterien unter 12,4 Volt und bei Sechs-Volt-Batterien unter 6,2 Volt, sollte man sie wieder aufladen.

Sinkt nämlich die Spannung über den Winter deutlich unter die genannten Werte, kann es passieren, dass nach dem Wiederaufladen im Frühjahr die Batterie nicht mehr die volle Leistung abgibt. Wer sich diese lästigen Zwischenkontrollen ersparen möchte, könnte zum Beispiel eines jener Geräte anklammern, die das im Fahrbetrieb übliche Laden und Entladen der Batterie simulieren. Diese sind



recht günstig zu bekommen und sollen den Akku fit halten. Allerdings ist zu bedenken, dass jeder Lade- und Entladezyklus die Lebensdauer der Batterie verringert.

Eine bessere Alternative sind daher Ladegeräte mit der Funktion der Erhaltungsladung. Dann übersteht der Akku den Winter problemlos, ohne an Lebensdauer zu verlieren und liefert im Frühjahr genügend Energie für den Start in den Frühling.

STROMLINIE

Limitierte und nummerierte
Sammleredition:

999 Exemplare

Malte Jürgens / Michel Zumbrunn

Stromlinie

324 Seiten, 180 Bilder, Format: 340 x 240 mm

ISBN 978-3-613-03122-7 € 298,-

Eine Vielzahl unterschiedlicher Stromlinien-Automobile geben sich hier ein aerodynamisches Stelldichein. 25 luftwiderstandsarm karosierte Fahrmaschinen nicht nur der großen Marken erzählen hier ihre Geschichten. Die Inszenierung stammt von den Automobilfotografen Michel Zumbrunn und Urs Schmid und die Regie führte Malte Jürgens: Gemeinsam schufen sie ein einzigartiges Dokument zur grandiosen Kultur des Automobils.

50
Jahre
Paul Pietsch
Verlage

Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

Olgastraße 86, 70180 Stuttgart, Telefon (0711) 2 10 80-29
Mehr Informationen unter www.paul-pietsch-verlage.de/stromlinie

www.facebook.com/Stromlinie