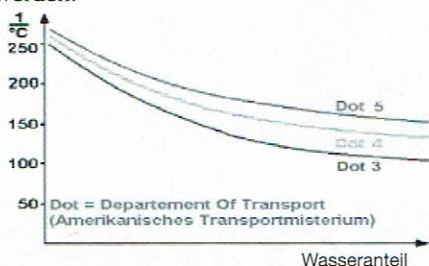




**E**ndlich kann der Roadster wieder auf die Straße. Habe ich ihn doch erst vor 6 oder 7 Monaten abgestellt. Also rein und los! Oder doch erst mal überlegen? Hab ich tatsächlich vorgesorgt und konserviert? Na, wie dem auch sei, man sollte sich etwas Zeit nehmen für einen Frühjahrscheck. Wenn mein Oldtimer schön sorgfältig konserviert wurde muss ich natürlich an all das denken was ich durchgeführt habe und dieses wieder in den Fahrzustand versetzen. An was man nun alles denken sollte:

- Reifen und Räder: Luftdruck und Reifenkontrolle, bei Speichen ruhig auch mal nach gebrochenen Speichen Ausschau halten. Das Reserverad dabei nicht vergessen. Ich empfehle auch, Gewinde und Verzahnung der Zentralverschlüsse gut zu schmieren. Kupferfett oder Grafitfett ist geeignet.
- Von unten: Ja, schaut mal euren Engländer von unten an und achtet dabei auf Gummibuchsen in der Radaufhängung oder Plattfedern, auf Schmiernippeln welche versorgt werden wollen, auf die Auspuffanlage und die Spurstangenköpfe.
- Beleuchtung: Brennen noch alle Lampen?
- Flüssigkeiten: Sämtliche Flüssigkeiten sind zu prüfen.
- Bremsflüssigkeit zieht Wasser an (hygroskopisch) und sollte alle 2 Jahre gewechselt werden.



Das Diagramm zeigt wie stark der Siedepunkt mit zunehmendem Wasseranteil in der Bremsflüssigkeit abnimmt. Beim Bremsvorgang entstehen an den Brems Scheiben bzw. -trommeln Temperaturen bis zu 800 Grad Celsius. Diese Wärme wird natürlich auch an die Radbremszylinder und somit an die Bremsflüssigkeit abgegeben. DOT 3 und DOT 4 dürfen miteinander gemischt werden, während DOT 5 mit keiner anderen Sorte mischbar ist. Um eine zu DOT 3 und 4 kompatible Bremsflüssigkeit mit DOT 5 Spezifikationen zu erhalten wurde DOT 5.1 auf den Markt gebracht, eine Mischung von DOT 5.1 mit DOT 5 ist allerdings wiederum unzulässig.

- Batterie nicht vergessen, sie braucht destilliertes Wasser. Die Polklemmen sollten geprüft, gereinigt und mit Vaselinefett eingeschmiert werden.
- Kühlflüssigkeit: Niveau prüfen und gegebenenfalls ergänzen.

• Scheibenwaschanlage: Inhalt erneuern! Wird das Gemisch aus Wasser und Reiniger zu alt kann es tatsächlich schlecht werden und fängt an zu gelieren. Natürlich auch mal die Wischblätter checken.

• Ein Ölwechsel ist zwingend! Selbst wer nicht viel fährt mit seinem Oldtimer muss einmal jährlich das Öl wechseln. Häufige Öl- und Filterwechsel mit hochwertigen Ölen sind sicherlich das Beste was man seinem Motor antun kann. Namhafte Hersteller bestätigen übereinstimmend die abnehmende Schmier- und Kühlfunktion von Motorenölen ab ca. 6000 km Laufzeit. Natürlich löst sich kein Motor in seine Bestandteile auf wenn Öl länger als 6000 km gefahren wird, sehr wohl wird sich aber die Lebenserwartung der Maschine verkürzen und teure Reparaturen anfallen.

Welches Öl verwenden?

Jedes Öl, unabhängig vom Preis, das einer oder mehrerer Gütenormen entspricht kann als empfehlenswert angesehen werden. Synthetische Öle können, wenn vom Hersteller nicht abgeraten wird, grundsätzlich ohne Risiko verwendet werden, allerdings nur bei generalüberholten oder neuen Motoren und erst nach Ablauf der Einfahrzeit von 5.000 bis 10.000 km.

Ein grundsätzlicher Irrglaube ist, dass synthetische Öle hochwertiger wären als Mineralöle. Extrem belastbare Synthetiköle haben sicherlich ihre Berechtigung in sehr hochdrehenden Supersportlern mit enormen thermischen und mechanischen Belastungen. In „normalen“ Motoren mindern diese Öle weder den Verschleiß noch senken sie den Kraftstoffverbrauch.

Die Vorgabe(n) der Viskosität des Herstellers sollte unbedingt eingehalten werden. Einige Käufer glauben seltsamerweise ein 0 W - 50 Öl wäre „besser“ als ein 20 W - 40 Öl (wahrscheinlich wegen des höheren Preises). Die Viskosität sagt jedoch absolut nichts über die Qualität aus. Ein 0 W - 50 Öl ist sicher sinnvoll in einem PKW der bei Temperaturen weit unter 0 Grad ständig Kurzstrecke gefahren wird, im normalen Saisonbetrieb jedoch nicht zu empfehlen.

• Zündkerzen: Es schadet nichts wenn man diese mal rausschraubt, reinigt und prüft. Was das Kerzenbild über den Zustand des Motors verrät stand ja schon in unserem Heft.

• Zündverteiler: Der prüfende Blick auf den Verteilerfinger, den Unterbrecherkontakt und in die Kappe sollte nicht fehlen. Die mittlere Kohle in der Kappe muss noch lang genug sein und ist in der Regel federnd befestigt. Wer es kann sollte gleich ein Abstand des Unterbrecherkontaktes prüfen (meist 0,4mm). In fast allen Fällen wird die Fliehkraftverstellung von oben geschmiert indem man bei abgezogenem Verteilerfinger von oben ein paar Tropfen Öl auf die Welle gibt.

Wurde der Unterbrecherkontakt neu eingestellt muss auch der Zündzeitpunkt neu justiert werden.

• Zündkabel: Sollten stets sauber sein und sind auf Risse oder brüchige Stellen zu untersuchen. Durch Brüche in der Isolierung kann der Zündfunken fremd gehen und wer hat das schon gerne.

• Keilriemen: Auf Bruchstellen und Abnutzung prüfen. Auch die richtige Spannung muss vorhanden sein

• Schläuche: Gummi altert und deshalb gehören auch alle Schläuche an einem PKW zur regelmäßigen Inspektion, auch die Bremschläuche. Sind diese bereits mehrfach überlackiert kann man nix erkennen. Vermutlich sind sie dann alt und ich würden sie wechseln.



• Bremsen: Bremsbeläge bei Scheibenbremsen lassen sich von außen prüfen. Schwieriger ist das bei Trommelbremsen. Je nach Fahrleistung bleibt es nicht aus, dass man mal reinschaut.

• Karosse und Lack: Eine Sichtkontrolle genügt. Steinschlagschäden oder sonstige Beschädigungen sollten behoben werden.

• Gummidichtungen: Mit einem geeigneten Pflegemittel behandeln (z.B. AMORAL).

• ASU und TÜV: Ein Blick auf die Prüfplaketten kann vor einer Überraschung schützen.

• Was noch so dazu gehört: Inhalt Verbandskasten noch aktuell? Warndreieck an Bord? Warnwesten sind im Ausland bereits Vorschrift. In verschiedenen Ländern wird sogar eine Weste für jeden Insassen gefordert.

• Und der eigene Ersatzteilverrat sollte mal geprüft werden. Was man für den Pannenfall an Bord haben sollte wurde auch schon mal in diesem genialen Heft veröffentlicht.

Nun habt ihr fürs Lesen fast so lange gebraucht wie der Frühjahrscheck dauert. Es lohnt sich aber auf jeden Fall mal einige Minuten vor der nächsten Saison zu investieren. Sollte ich was vergessen habe, Asche über mein Haupt. Bin aber für Ergänzung und Korrekturen dankbar. Dann wächst die Liste und irgendwer ist mal froh damit.

Mit den besten Grüßen aus dem Ölsumpf  
Manfred Jaeger ■

