

OPTIMALE WARTUNG VON OLDTIMERFAHRZEUGEN

Die Zeiten ändern sich. Früher haben pflichtbewusste Besitzer/-innen ihr Auto einfach regelmässig in den Service gebracht und dabei auch etwaige Defekte reparieren lassen. Aber wenn das Auto erstmal ein Oldtimer geworden ist, reicht das blossе Pflichtprogramm in der Regel nicht mehr. Wer seinen Klassiker regelmässig einem Service unterzieht, macht grundsätzlich nichts falsch. Beschränkt man sich aber aufs Minimalprogramm, riskiert man irgendwann einen Wartungs- und Reparaturstau.

NEUE BEDÜRFNISSE ALTER AUTOS

Die Oldtimer, die wir heute fahren, zeichnen sich zunächst damit aus, dass sie trotz ihrer kurzen Lebenserwartung überlebt haben. Das ist schon mal erfreulich, aber wir stehen nun vor der Aufgabe, sie für die Zukunft zu erhalten.

Vom minimalistischen Ansatz rät Stefan Mäder ab. «Mit steigendem Fahrzeugalter ist mehr Aufwand nötig, um ein Fahrzeug in Schuss zu halten. Wer stets nur die normalen Servicearbeiten macht und alles andere auf die lange Bank schiebt, kreierte damit eine immer grössere Lücke zwischen dem aktuellen Zustand und dem Zustand, in dem das Fahrzeug eigentlich sein sollte. Das heisst, der Investitionsbedarf zurück zum Wunschzustand wird immer grösser. Im Extremfall kann man dann nicht mal mehr von Reparaturstau sprechen, sondern von einem regelrechten Reparaturschock.»



WISSEN IST MACHT

Natürlich möchte niemand mit seinem Fahrzeug an einem Punkt enden, wo die nötigen Investitionen ins Unermessliche steigen. Aber es geht ja auch anders. «Das Wichtigste ist zunächst, dass der aktuelle Zustand eines Fahrzeuges mit all seinen Bauteilen möglichst gut bekannt ist,» hält Stefan Mäder fest und ergänzt: «Eine Analyse bietet sich sowohl nach dem Kauf eines Fahrzeuges an als auch nach längerem Besitz. Zum einen heisst «frisch ab MFK» nicht, dass alles perfekt gewartet ist,

zum anderen erlebe ich oft, dass Fahrzeugbesitzer sich an Mängel wie etwa schwammige Fahrwerke gewöhnen und denken, das sei normal.» Hilfreich bei der Zustandsaufnahme ist sicher, wenn die Fahrzeughistorie und möglichst viele Details über bereits ausgeführte Arbeiten bekannt sind. Leider ist das oft nicht der Fall. In so einem Fall ist eine umfassende Analyse aller Bauteile die einzige Alternative. Der Check



dauert zwar einen Moment und kostet auch etwas. Laut Stefan Mäder hat die Zustandsanalyse jedoch handfeste Vorteile: «Man weiss dann, was in den nächsten Jahren auf einen zukommt. So lassen sich Investitionen gezielt priorisieren und planen. Der Weg zurück zum Wunschzustand wird so auch überschaubar und im Endeffekt günstiger, weil das Geld zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort investiert wird. Dabei spielt auch der Verwendungszweck des Autos eine Rolle: Bei einem Fahrzeug, das oft für schnelle Pässefahrten eingesetzt wird, gewichte ich die Massnahmen anders als bei einem gemächlich bewegten Oldie. Grundsätzlich sollte die Priorität aber zuerst auf sicherheitsrelevanten Dingen liegen, dann sollte die Pannenanfälligkeit attackiert werden, und danach folgen alle weiteren Pendenzen.» Aber eben: Wer priorisieren will, muss zuerst Bescheid wissen.

Ein jährlicher Check der Radbremszylinder dauert nicht lange. Wenn aber ein Radbremszylinder mehrere Jahre lang unbemerkt Bremsflüssigkeit verliert, sind neben dem Zylinder meist auch die Bremsbacken

und die Bremsmechanik fällig. Einkreisbremssysteme sind sehr anfällig und gefährlich!

Weniger Kilometerleistung heisst nicht zwingend weniger Unterhalt «Viele Kunden sagen, sie seien ja seit der letzten MFK nur wenig gefahren, und es könne ja nichts kaputtgegangen sein. Aber viele Bauteile altern eben auch dann, wenn man wenig fährt. Auch wenn die Services weiter auseinanderliegen, sollten zumindest regelmässige Kontrollen erfolgen.

A propos Service: Da dürfen eben gerne auch Arbeiten dabei sein, die in alten Serviceplänen fehlten, und zwar ganz einfach deshalb, weil sie innerhalb der prognostizierten Lebensdauer des Autos gar nie nötig wurden. Nach weiteren Jahrzehnten sind sie es aber, weil zum Beispiel Schmierstoffe verharzen oder unbemerkt ausgetreten sind. Als da

wären etwa Schmierfett in Scheibenwischermotoren, Öl oder Fett in Lenkgetrieben und auf Zahnstangen, Schmierstoffe in Lichtmaschinenlagern, Zündverteilerachsen, Schlössern, Scharnieren, Bowdenzügen und weiteren Stellen.

Andere, gern vergessene Dinge waren zwar früher durchaus üblich, aber eben in Vergessenheit geraten, weil sie bei moderneren Autos nicht mehr nötig sind. Stefan Mäder nennt einige Beispiele: «Verzahnungen werden oft nicht eingefettet, Blattfedern nicht mehr geschmiert, Schmiernippel nicht mehr gefunden ... Im Gegenzug werden dann fatalerweise dieselben Betriebs- und Schmierstoffe verwendet wie bei modernen Autos.»



WERTVOLLE DOKUMENTATION

Wir haben vorhin bereits über das Übel der meist mangelhaften Fahrzeugdokumentation geschrieben. Wenn schon die Vorbesitzer (oder oft auch deren Erben) dem Thema keine Beachtung geschenkt haben, dann könnten wir als heutige Besitzer ja versuchen, es besser zu machen. Letztlich führen hierzu mehrere Wege nach Rom, aber ein Minimum wäre sicher ein Serviceheft, in dem die Arbeiten aufgelistet und beschrieben sind.

Auch Fotos sind sehr wichtig. Man sollte sich durchaus trauen, den Garagisten um Fotos der ausgeführten Arbeiten zu bitten, falls er dies nicht schon von sich aus anbietet.»



HÄUFIGE WARTUNGSMÄNGEL

- Kühlmittel alt, rostig und/oder verschlammmt, Kühler verkalkt, kein Thermostat
- Hinterachsöl: Alter und Qualität unbekannt
- Getriebeöl: Alter und Qualität unbekannt, falsches Öl für Overdrive-Getriebe
- Motorenöle: falsche Viskositäten, moderne Zusätze, nicht dem Einsatz angepasste Qualität
- Andere Flüssigkeiten: alte Brems- und Kupplungsflüssigkeit, Servoflüssigkeit etc.
- Zahnstange nicht geschmiert, Lenkgetriebe ohne Öl und Fett
- Zündzeitpunkt nur im Leerlauf kontrolliert, Fliehkraftverstellung funktioniert nicht mehr richtig
- Vergaser: viel zu fett eingestellt, Vergaser nicht synchronisiert (Folgeschäden!)
- Elektrik: Verkabelungen, Leitungsführungen, Sicherungskasten oxidiert
- Leitungen: Treibstoff- und Bremsleitungen gerostet, beschädigt oder angescheuert
- Bremsen: Einkreisbremssysteme nur oberflächlich kontrolliert, undichte Hydraulische Zylinder
- Fahrwerk: fehlende Stossdämpferöle oder schlechter Zustand, Radlager falsch eingestellt, fehlende Distanzstücke, schlecht gesichert, lose Aufhängungsschrauben etc.