
Ratgeber: Wenn der Oldtimer aus dem Winterschlaf erwacht

Schönes Wetter ist Oldtimer-Wetter: Mit den steigenden Temperaturen tauchen nach der Winterpause wieder vermehrt die automobilen Kulturgüter auf der Straße auf. Mancher Besitzer hat die Auszeit für die eine oder andere Reparatur an seinem Fahrzeug genutzt. Dennoch gehört vor die erste Frühjahrsausfahrt ein ausführlicher Rundgang um den Klassiker. Hat vielleicht ein Reifen deutlich an Luft verloren? Finden sich unter dem Fahrzeug feuchte Stellen, die auf Flüssigkeitsverlust hindeuten? Nach dem Einschalten der Zündung sollten auf jeden Fall die Beleuchtung und die Hupe kontrolliert werden. Fühlt sich der Tritt aufs Bremspedal an wie gewohnt?

Nach längerer Standzeit sollten alte Motoren im Leerlauf gestartet werden, also ohne eingelegeten Gang und ohne durchgetretenes Kupplungspedal, raten die Oldtimer-Experten der Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ). Auf diese Weise wird das Axiallager der Kurbelwelle geschont, bis es wieder von genügend Öl geschützt ist.

„Läuft der Oldtimer, sollte man eine kurze Runde drehen und sich danach den Wagen zum zweiten Mal gründlich anschauen“, sagt GTÜ-Classic-Partner Konrad Deuschle aus Wildberg bei Sulz am Eck. Treten jetzt Flüssigkeiten aus, etwa an Bremsen, Wasserkühler, Motor, Getriebe, Differential oder Ölkühler? Ob das Fahrzeug über den Winter abgedeckt war oder nicht – jetzt ist außerdem ein guter Zeitpunkt für eine gründliche Wäsche. Und bei dann feuchter Frontscheibe lassen sich auch gut Scheibenwischer und Scheibenwaschanlage überprüfen.

Viele Oldtimerfahrer haben eine Standardrunde, auf der sie genau wissen, wie sich das Fahrzeug verhält. Weil die Fahrer sich auf diesen Kilometern zuhause fühlen, fallen ungewohnte Geräusche oder ein merkwürdiges Fahrverhalten rasch auf. Zudem gewöhnen sie sich wieder an die besonderen Fahreigenschaften ihres Klassikers. Weiterer Vorteil der ersten kleinen Spirtztour: Meist entfernt sich das Auto dabei nicht allzu weit von der heimischen Garage. So ist der Weg zurück oder zur Werkstatt des Vertrauens meist nicht weit, falls doch Probleme auftauchen sollten – sei es ein verstopfter Benzinfilter oder eine verstellte Zündung.

Grundsätzlich rät die GTÜ dazu, Motoröl nach und nicht vor dem dem Winter zu wechseln, denn wenn sich während der Wintermonate Zusatzstoffe des Öls in der Ölwanne ablagern, nimmt die Schmierfähigkeit ab. Bremsflüssigkeit sollte alle zwei Jahre gewechselt werden, unabhängig von den zurückgelegten Kilometern. Je älter sie ist, desto eher nimmt sie Wasser auf. Dieses kann sich bei starkem Verzögern stark erhitzen und Dampfblasen bilden, beispielsweise während Bergabfahrten in den Alpen. Die Folge kann ein schlagartiges Nachlassen der Bremswirkung sein.

Bei neueren Fahrzeugen werden Reifen meist wegen geringer Profiltiefe ausgetauscht: Sie sind abgenutzt. Bei Klassikern tritt dieser Fall eher selten ein. Aufgrund der geringen Kilometerleistung haben Oldtimerpneus auch nach vielen Jahren, wenn nicht gar Jahrzehnten noch genug Profil. Doch mit der Zeit verhärtet sich das Gummi und die Haftung nimmt ab. Deswegen empfiehlt die GTÜ, die Reifen historischer Fahrzeuge spätestens alle zehn Jahre auszutauschen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt zählte zu Jahresbeginn über 600.000 Fahrzeuge mit einer Oldtimerzulassung. (aum)

Bilder zum Artikel



Ein Oldtimer: VW T2 der Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ).

Foto: Autoren-Union Mobilität/GTÜ
