

Ölwechsel vor dem Winter, Bremstest danach



Das "Schrauber-Team" des Oldtimerclubs Ritter von Kalebuz e.V.

Polieren, Messen, Prüfen, Staunen: Beim ersten „Schrauber-Workshop“ des Oldtimerclubs Ritter von Kalebuz im ADAC e.V. bekamen die Vereinsmitglieder das volle Informations-Programm. Sie hatten sich am Samstag, 16. März, in der Oldtimer-Garage des Club-Vorsitzenden Karl Kraus in Berlin-Hohengatow versammelt, um Expertentipps unter anderem zu Lackaufbereitung, Ölwechsel und Kühlwasser-Check zu erhalten. Der Tag ist geradezu perfekt: draußen nasskaltes Spätwinterwetter, drinnen zahlreiche Workshop-Objekte und gute Stimmung für „Benzin-Gespräche“.

Der Ölwechsel bei Oldtimern sollte vor dem Winter erfolgen, erläutert zu Beginn Club-Vorstandsmitglied Harald Kromski an einem Mercedes-Benz 300 SE Cabrio (Baureihe

W111). „Dann schmiert zum Saisonstart im Frühjahr frisches, sauberes Öl den Motor.“ Seine Mahnung: „Vorsicht vor hochlegiertem oder synthetischem Motoröl. Für Oldtimer ist es eher schädlich, wenn allerlei Ablagerungen durch modernes Öl aufgewirbelt werden.“ Besser sei unlegiertes Öl, „im Sommer 30er, im Winter 10er“, so der Fachmann.

Wasser ist nichts für Bremsen

Schon mal beim Thema „Auswintern“, lautet Kromskis Rat: bei der ersten Ausfahrt im Frühjahr gleich eine Probe-Notbremsung. Denn nur so lasse sich vergewissern, ob die Bremsen auch in Ordnung sind. „Wenn nicht – gleich ab in die Werkstatt. Verkehrssicherheit ist das Wichtigste“, so der frühere Chef einer

Lackier- und Karosseriewerkstatt von Mercedes.

Da bietet sich doch gleich noch ein Bremsflüssigkeits-Check an. Hier darf der Wasseranteil nicht mehr als drei Prozent betragen. Kromski: „Es droht es drohen sonst Korrosionsschäden in Bremsleitungen, am Haupt- und Radbremszylinder sowie den Bremszangen.“ Gleiches gilt für die hydraulische Kupplung. „Die Flüssigkeit muss dann ausgetauscht werden.“ Im Fall des 60er-Jahre-Cabrios ist der Wasseranteil ein Prozent – alles im grünen Bereich.

Der Autoexperte kann am W111 noch eine Besonderheit zeigen: Luftfederung mit Kompressor. „Wenn der defekt ist, funktioniert auch die Federung nicht. Der Wagen liegt dann sprichwörtlich auf den Achsen und ist fahruntüchtig. Hier den Keilriemen besonders beachten.“ Ebenso wichtig ist das regelmäßige Ablassen des Kondenswassers aus der Luftfederung.

Porsche auf Hochglanz gebracht



Als externen Fachmann hatte der Club den Lack-Profi Peter Klobe hinzugezogen. Der Sonax-Mann legt an einem dunkelblauen Porsche 911 mit der

Poliermaschine Hand an: „Mittelmäßig nachlackierte Motorhaube. Da lässt sich doch einiges machen.“ Die vorsichtig abgeschliffene Oberfläche sieht danach eher stumpf und matt aus – und damit schlimmer als vorher. Aber Klobe macht keine Anstalten, daran etwas zu ändern.

Beim 54er-Mercedes stimmt alles



Kromski ist unterdessen beim Kühlerwasser-Check des W111 der hohe Frostschutz-Anteil aufgefallen. Das gibt Pluspunkte. „Ein Anteil von mindestens 30 Prozent hat drei Vorteile: Kein Einfrieren auch bei hohen Minusgraden, der Siedepunkt liegt erst bei 110 Grad, und es bietet guten Korrosionsschutz.“

Weiter geht es zu einem Mercedes 220 A (Baureihe W187) aus dem Weltmeister-Jahr 1954. Das schwarze Cabriolet auf Vorkriegs-Technikgrundlage steht auf der

Hebebühne. Von unten lässt sich gut überprüfen, ob die Kupplung voll in Schuss ist. „Gleiches gilt für Getriebe und Hardyscheibe.“ Eine starre Verbindung Getriebe-Kardanwelle-Hinterachse ohne diese spezielle Zwischenscheibe würde eine sehr hohe mechanische Belastung aller Aggregate verursachen und ein unkomfortables Anfahren bedeuten.

Nach der Mittags-Suppe ist die erste Polierschicht am Porsche trocken, Fahrzeugaufbereiter Klobe trägt jetzt eine Nanobeschichtung auf. „Das schützt vor Schmutz und Staub, aber die Oberfläche ist noch etwas unruhig.“ Deshalb schließt er Projekte am liebsten mit Keramik-Versiegelung ab. Dann ist der Lack spiegelglatt und strahlend sauber, ob Oldtimer oder Jahreswagen. Der Schutz ist allerdings auch etwas teurer.

Bentley braucht 18 Liter Öl



Der Hausherr ist an der Reihe. Karl Kraus reinigt mit Hilfe von Trockeneis aus dem Hochdruckstrahler nicht nur Motoren, sondern auch Weißwandreifen. Dann stellt er den Motor seines Bentley Speed 8 Baujahr 1930 mit Original-Rechtssteuer und außenliegender Handschaltung vor.

Beeindruckende 18 Liter Öl arbeiten an verschiedensten Stellen des restaurierten Roadsters, der Tank des offenen Zweisitzers fasst 250 Liter Benzin. „Voll füllen kann man ihn nicht, sondern liegt er hinten auf“, so Karl Kraus.



Besonders stolz ist Kraus auf den Lagonda von 1936, hat doch die Limousine in gelbem Zweifarbtönen in ihrer Klasse vor einem Jahr den Concours d'Elegance bei der ADAC Landpartie Classic gewonnen. Das Fahrzeug, wie der Bentley „Made in England“, verfügt über eine Blattfederung, die an Pferdekutschen erinnert. Das aber sieht nur, wer wie die Workshop-Teilnehmer unter die hochgehievte Limousine gucken kann. Prüfung des Unterbodens ergibt: Alles in Ordnung, kein Öl läuft aus, die runderneuerte Kupplung zeigt keinen Verschleiß.

Genug gelernt. Zum Abschluss wenden sich die Kalebuz-„Ritter“ den Flipper-Automaten zu, die zumindest Youngtimer-Status haben. Wer den vereinsinternen Wettbewerb gewonnen hat – egal. An Erfahrung und Wissen gewonnen haben heute alle.

Alexander von Gersdorff