



WIE DER SAISONSTART OHNE PROBLEME GELINGT

GUT VORBEREITET

in die Klassikersaison

Der Schnee ist weg, die Tage werden länger und wärmer: Der Frühling kommt unaufhaltsam, und die Klassikersaison kann beginnen. AUTO CLASSIC holt beispielhaft ein mobiles Schätzchen behutsam aus dem Winterschlaf. Man muss nicht immer zum Experten – Vieles kann man selber machen.

Dieser Winter war kalt und hart und lang. Gut, dass der rote Oldie die weiße Jahreszeit in der trockenen Garage stand. Unsere Sleeping Beauty, ein Mercedes 450 SL, kennen aufmerksame Leser schon. Diesen Winter stand der Benz-Beau unter einem wärmenden Deckchen. Bevor jedoch für ihn die Saison 2011 richtig losgeht, ist jetzt die Zeit, den Roadster der Baureihe R107 einer genaueren Prüfung zu unterziehen. Wir teilen unseren Frühlings-Check für Klassiker in drei Kategorien ein: Technik, Exterieur und Interieur. Die meisten Prüfpunkte unseres Frühjahrs-Checks können auch ungeübte Besitzer eines Klassikers in Eigenregie bewerkstelligen. Da der Daimler jedoch in der vergangenen Saison reichlich Kilometer unter die Räder genommen hat, ist er entsprechend pflegebedürf-

tig. Deshalb suchen wir Hilfe bei einem Fachbetrieb, der alle Bereiche unseres Fit-für-den-Frühling-Programms sachgerecht erledigen kann. Meister Stemmer vom Kfz-Betrieb Lo.Re im schwäbischen Leonberg bittet denn unseren Benz nach einer Komplettwäsche auch gleich auf die Bühne, die die Werkstattwelt bedeutet: zum Technik-Check.

Blick unter die Haube

Beim gemeinsamen Beleuchtungs-Check entdecken wir eine defekte Fernscheinwerfer-Glühlampe. Da die entsprechende Sicherung in Ordnung ist, wird wohl ein durchgebrannter Glühfaden die Ursache sein. Beim 107er muss zum Lampenwechsel der Scheinwerfer ausgebaut werden. Zuvor wird der lackierte Blechstreifen unterhalb des Breitbandscheinwerfers demontiert,



TECHNIK-CHECKLISTE FÜR DEN SAISONSTART

DIESE PUNKTE SOLLTEN JÄHRLICH ÜBERPRÜFT WERDEN

- **Batterie:** Ladezustand
- **Beleuchtung:** Funktionsprüfung aller Lampen
- **Elektrik:** Funktionsprüfung aller Schalter und Verbraucher (Heizung, Scheibenwischer, Hupe)
- **Ölwechsel** durchführen mit Ölfilterwechsel
- **Flüssigkeiten prüfen:** Kühlmittel, Scheibenwaschwasserbehälter, Servobehälter
- **Motoranbauteile:** Keilriemenspannung und -zustand, Zündkabelzustand
- **Gemischauflbereitung:** Vergaser/Einspritzanlage auf Dichtheit prüfen, Luftfilter säubern, gegebenenfalls wechseln, Gaszug/Gasgestänge/Choke auf Gängigkeit prüfen
- **Auspuffanlage:** Zustand der Befestigungsteile, Prüfung auf Dichtheit und Durchrostungen
- **Getriebe/Hinterachse:** Ölstand prüfen, gegebenenfalls mit korrektem Öl auffüllen
- **Bremsanlage:** Zustand der Beläge, Bremswirkung, Bremsflüssigkeit überprüfen, alle zwei Jahre wechseln
- **Handbremse:** Gängigkeit, Bremswirkung, Hebelweg überprüfen
- **Lenkung:** Überprüfung Achsmanschetten
- **Fahrwerk:** alle Schmierstellen abschmieren, Stoßdämpfer auf Dichtheit prüfen
- **Reifen/Felgen:** Check auf Beschädigungen, Luftdruck überprüfen, gegebenenfalls auswuchten lassen.



schaltung sollte im Rahmen der Saisonüberprüfung der Getriebeölstand überprüft und gegebenenfalls mit dem richtigen Öl aufgefüllt werden. Welches das ist, steht in der Betriebsanleitung. Wenn Öl fehlt, sollte immer ein Dichtheits-Check auf der Hebebühne erfolgen, denn irgendwo muss das Öl ja ausgetreten sein. Der Füllstand des Automatikgetriebes lässt sich leicht an einem extra Peilstab prüfen. Zum Abwischen des Stabes jedoch unbedingt einen fusselfreien Lappen verwenden. Denn die Labyrinth-

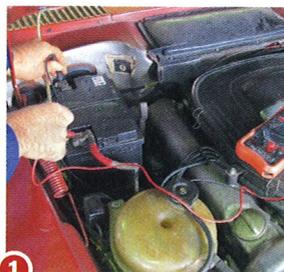
artigen Kanäle der Schaltbox verzeihen selbst kleinste Verunreinigungen nicht, was schnell zu Schaltrucken des sonst äußerst sanftmütig arbeitenden Getriebes führt.

Anschließend werden das Kühlsystem und sämtliche Schläuche auf Undichtigkeiten hin überprüft, und der Anteil des Frostschutzes im Kühlwasser ausgespindelt. Das ist auch für den Sommer sinnvoll, weil der Frostschutz nicht nur ein Einfrieren der Kühlflüssigkeit verhindert, er schützt das gesamte System auch gegen Korrosion. Et-

erst dann können die Schrauben für den Scheinwerfer gelöst werden. Der Wechsel selbst ist schnell erledigt, und der flotte Schwabe leuchtet nun wieder auf beiden Augen in die Ferne. Nach der Überprüfung der Elektrik sind die lebenswichtigen Flüssigkeiten des Daimler dran: das Motoröl sollte wie auch der Ölfilter einmal im Jahr gewechselt werden. Nächster Punkt im Frühlings-Check sind die Ölstände der serienmäßigen Dreistufenautomatik und der Servolenkung. Letztere wird über einen Behälter direkt an der Pumpe mit Hydraulikflüssigkeit versorgt. Einfach die Flügelmutter lösen und den runden Deckel abnehmen. Stimmt der Ölstand mit der Markierung im Behälter? Dann ist alles gut. Wenn nicht, muss entsprechendes Öl aufgefüllt werden. Auch bei Autos mit Hand-

MASCHINENRAUMPFLEGE

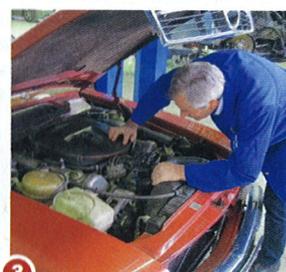
Tief im Motorraum verrichtet der stattliche Achtender sein kraftvolles Tagwerk. Im Alltag allerdings meist wenig beachtet vom Piloten. Nach einer umfangreichen Wäsche zeigen sich die Schwachstellen. Der gründliche Blick in die technische Abteilung des SL vor dem Saisonstart erspart unnötige wie unschöne Fahrtunterbrechungen. Auch das Bleckleid dankt jetzt kritische Blicke. Hat sich bereits Flugrost gebildet? Oder drohen gar schon Durchrostungen? Nach der Reinigung sollten Blech, Lack und auch Motorenteile mit entsprechenden Pflegemitteln versiegelt werden.



1 Mit einem Voltmeter wird die Bordspannung geprüft. Sie sollte mindestens 12,5 Volt betragen. Polfett an den Anschlüssen gegen Korrosion.



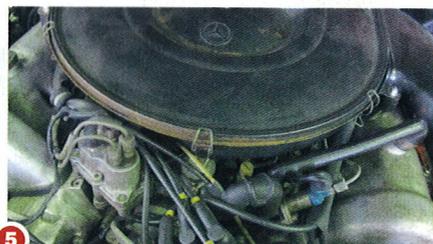
2 Lichttest: Funktionieren alle Glühlampen? Auch ein Blick ins Gepäckabteil auf Wassereintrich schadet nicht. Sonst droht Rost im Heck.



3 Spannend: Stimmt die Keilriemenspannung, und sind die Riemen ohne Beschädigung oder doch schon regelrecht zerfasert?



4 Abgeschmiert: Leichter Öldunst ist meist unproblematisch. Bei größeren Leckagen sollte jedoch nach der Ursache geforscht werden.



5 Vergilbt: Nicht lebenswichtig, aber unschön, das angerostete Luftfiltergehäuse wird abgeschliffen und neu in Mattschwarz lackiert.

DIE SPEZIALISTEN

Lo.Re Service rund ums Auto:

Hertichstr. 33, 71229 Leonberg
Tel.: (07152) 339 999-0

AmorAll: www.armorall.eu/de/home

Nigrin: www.nigrin.de

Philips: www.philips.de/c/autolampen/24334/cat/

Spezialisten, die ihren Oldie zum Glänzen bringen, finden Sie auch in Ihrer Region im Branchenbuch unter dem Stichwort „Fahrzeugaufbereitung“.

was Reinigungsmittel in den Scheibenwaschanlagenbehälter schadet ebenfalls nicht. Schließlich ein Blick auf den Ausgleichsbehälter der Bremsflüssigkeit. Stimmt der Füllstand? Und wann wurde sie das letzte Mal ausgetauscht? Die Werkstätten empfehlen alle zwei Jahre neue Bremsflüssigkeit, da diese im Lauf der Zeit Feuchtigkeit aufnimmt, was bei starker Bremsbeanspruchung zu Dampfblasen und damit zu einer sicherheitsrelevanten Minderung der Bremswirkung führen kann. Aber vorsichtig, Bremsflüssigkeit ist sehr aggressiv, gelangt auch nur ein Tropfen aufs lackierte Blech, muss dieser sofort gründlich entfernt werden. Sonst drohen Spät Schäden am Lack. Die natürliche Folge ist Rost, und der ist der Feind eines jeden blechgewordenen Traums.

voll, die Zündkabel des stattlichen V8 zu prüfen. Gerade im Alter neigt die Isolierung oft zur Sprödigkeit. Die Folge: Hochspannung entlädt sich unkontrolliert an den Massepol des Fahrzeugs, und der entsprechende Zylinder erhält keinen genügend starken Zündfunken. Die daraus entstehenden Fehlzündungen können einen Katalysator (sofern vorhanden) zerstören – weil unverbranntes Kraftstoffluftgemisch sich im heißen Abgasreiniger entzünden kann.

Beim Blick ins Maschinenabteil fällt Meister Stemmer noch das angerostete Luftfiltergehäuse auf: „Den bauen wir kurz aus und lackieren ihn in original mattem Schwarz, dann sieht er wieder aus wie neu.“ Vor dem Wiedereinbau schaut er natürlich auch den Luftfiltereinsatz an, der aber noch sauber ist und so wieder in seinem Gehäuse

folgen des Daimlers zeigt: die Beläge haben noch genügend Dicke, und die Brems Scheiben ringsum offenbaren keine tieferen Riefen, die die Bremswirkung beeinträchtigen könnten. Aufwendiger ist da der Check der fußbetätigten Feststellbremse. Weil Automatikfahrer sie selten betätigen, versagt die hintere Trommelbremse zuweilen. Beim späteren Test auf dem Rollenprüfstand nickt Meister Stemmer jedoch zufrieden: „Alles okay!“

Der Fahrwerks-Check

Zeit für einen Blick unters Blech. Stemmer fährt den Benz auf der Bühne nach oben und kontrolliert den Unterbodenschutz. An einigen Stellen hat sich die Kunststoffschicht gelöst, darunter ist nur leichter Flugrost, der beseitigt wird, bevor frisches Tero-

Ein gründlicher Check der Bremsanlage ist lebenswichtig, alle zwei Jahre sollte die Bremsflüssigkeit gewechselt werden.

Nun schauen wir uns die Keilriemen an. Bei vielen Klassikern gibt es nur einen Keilriemen, der Wasserpumpe und Lichtmaschine antreibt. Am SL gibt es mehrere davon, die neben Lichtmaschine auch die Servopumpe für die Lenkhilfe oder die Wasserpumpe antreiben. Unser 450er hat keine Klimaanlage und deshalb auch keinen entsprechenden Antriebsriemen. Beim Blick unter die lange Motorhaube ist es auch sinn-

verschwindet. Kritisch prüft Stemmer noch das Blech im Motorraum. Sind die vorderen Längsträger rostfrei? Hier sammelt sich gern Wasser an, weil Ablauflöcher fehlen, was der braunen Pest optimalen Nährboden bietet. Auch die beiden Ventildeckeldichtungen werden kurz beäugt, dann ist der technische Teil in diesem Bereich abgeschlossen. Nun kommen die Bremsen dran. Ein fachmännischer Blick durch die Barock-

son das Blech wieder versiegelt. Zwei Stellen des Bodenblechs zeigen, dass der Vorbesitzer mal recht heftig aufgesetzt haben muss. Dabei wurden auch die Kraftstoffleitungen, die vom Tank hinten nach vorn zum Motorraum verlaufen, eingequetscht. Stemmer setzt neue Rohrstücke in die Leitung ein, nachdem er das Kraftstoffsystem zuvor drucklos gemacht hat. Unterhalb des Motors zeigt sich leichter Ölverlust: „Da schwitzt etwas Öl heraus, das ist aber nichts Ernstes“, meldet der schwäbische Kfz-Meister. Nun geht es wieder abwärts mit dem Benz. Seit einem unsanften Bordsteinkontakt steht das große Vierspeichenlenkrad des SL einen halben Zahn nach links versetzt. Stemmer montiert Sensoren an allen Rädern und überprüft unter anderem Spur und Sturz vorn. Es zeigt sich, dass die Achsgeometrie leicht verstellt ist, was schnell korrigiert ist.

Bei älteren Fahrzeugen ist jetzt auch der Zeitpunkt für den „großen Abschmierdienst“: die Schmiernippel an Fahrwerk, Gelenken und eventuell auch Bowdenzügen sollten mit einer ordentlichen Portion des guten Schmierfettes bedacht werden. Achten Sie dabei darauf, dass die Schmiernippel auch tatsächlich frei sind und Fett durchlassen – häufig sind sie durch Straßendreck so verschmutzt, dass sie kein Fett mehr durchlassen. Dann sollten die Nippel gesäubert, besser noch ersetzt werden.

Wellness für Lack und Leder

Nun folgt der optische Teil. Ein genauer Außencheck der vom Winterstaub befreiten Karosserie zeigt einige unschöne Dellen

TECHNISCHE ABNAHME

Ein Außencheck auf der Werkstattbühne gehört zum Frühjahrsprogramm dazu. Neben Reifen und Felgen sollte auch die Bremsanlage geprüft werden. Das Zittern bei Tempo 100 km/h verschwindet nach dem Auswuchten der Räder und der Justierung von Spur und Sturz an der Vorderachse. Die verbeulte Kraftstoffleitung nach einem Aufsetzer wird herausgeschnitten und per hochdruckfester Verschraubungen (Ermeto) mit einem neuen Stück Leitung wert- und fachgerecht repariert. Auch der Unterbodenschutz sollte mit Blick auf die Saison genau geprüft werden.



6 Sicher ist sicher: Fachmännisch prüft Meister Stemmer Felgen und Reifen genauso wie den Zustand der Bremsbeläge und Scheiben.



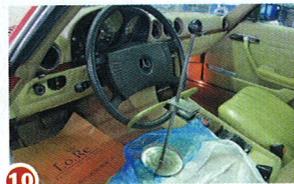
7 Aufgesetzt: Auf der Hebebühne entdeckt: nach unsanftem Bodenkontakt verbeultes Blech und Kraftstoffleitungen am Mercedes.



8 Alles dicht? Die elektrische Kraftstoffpumpe und ein Benzinfilter sitzen beim R107 neben dem Differentialgetriebe der Hinterachse.



9 Abgelenkt: An schweren Wagen wie dem SL im Alter oft gebrechlich: Lenkungsämpfer und Spurstangen nebst Kugelgelenken.



10 Festgestellt: Eindeutig nur etwas für Fachleute – zur Achsvermessung muss das große Daimler-Steuerrad in Nullstellung fixiert werden



11 Eingestellt: Nichts für Selbstermacher: Spur und Sturz der Achsen können nur von Profis geprüft und gegebenenfalls justiert werden.

TIPPS FÜR SELBERMACHER

VIELES GEHT AUCH IN DER HEIMWERKSTATT

Geübte Oldiebesitzer erledigen natürlich viele der genannten Arbeiten in Eigenregie. Allerdings bei Dellen und Beulen, sehr matten Lackstellen und blassem Ledergestühl lohnt der Blick ins Branchenbuch. Unter dem Stichwort „Fahrzeugaufbereitung oder -pflege“ finden sich Fachbetriebe, die sich auf diese Arbeiten spezialisiert haben. Das muss nicht jedes Jahr sein, aber die Investition lohnt sich durchaus. Besonders für Fahrzeuge, die schon länger nicht mehr komplett aufbereitet wurden. Denn das Ergebnis kann sich nicht nur sehen lassen, es erhöht auch durchaus den Wert unserer Klassiker.

und Kratzer. Am Heckdeckel neben dem verchromten 450 SL-Schriftzug verunstaltet eine spitz zulaufende Beule das brillantrot lackierte Blechteil. „Das drücken wir vorsichtig heraus, spachteln die letzten Unebenheiten und lackieren den Spot bei – da sehen Sie nachher nichts mehr von.“ Der Benz-Besitzer schaut kritisch. Doch Stemmer sollte recht behalten: nachdem Marcello, der italienische Cheflackierer des Betriebs, mit kundig flinker Hand die kleine Spritzpistole abgesetzt hatte, war wirklich nichts mehr zu sehen. Ein recht tiefer Kratzer am linken Kotflügel vorn geht bis auf die helle Grundierung. Auch hier kommen zunächst vorsichtige Zweifel, ob Stemmers Mannschaft diesen optischen Makel dauerhaft beseitigen kann. Wieder kommt Lackkünstler Marcello zum Einsatz. In mehreren Arbeitsschritten schleift er die betreffende Stelle derart kunstvoll, dass am Ende auch hier nur noch tieferer Lack glänzt. Spätestens jetzt sind wir überzeugt: Die Entscheidung, ein paar Euro in eine Fachwerkstatt zu investieren, war richtig. Nachdem der SL entbeult und beilackiert wurde, gönnen wir ihm noch eine komplette Politur. Mit einer Maschine, die aussieht wie eine Flex ohne Schleifscheibe, aber mit weichem Schleifteller, arbeitet sich der Polier übers gesamte Blech. Auch hier überzeugt ein glänzendes Ergebnis, und der Benz strahlt über alle Scheinwerfer.

Ein weiterer Höhepunkt des Frühlings-Checks ist die Aufarbeitung des Innenraums. Wir gestehen, manche Zigarre wurde in der vergangenen Saison hinterm großen Lenkrad geschmaucht. Das Ergebnis davon ist jetzt als Schmierfilm auf den

Mit viel Zuneigung und kreisenden Bewegungen arbeitet Meister Stemmer das Lederfett in die Sitze ein. Die Tierhaut ist so ausgetrocknet und saugt das Fett so schnell auf wie Prof. Mang in seiner Klinik es an dicklichen Oberschenkeln ab. Nach zwei

„Eine fachmännische Politur bringt den Lack zum Glänzen und hilft, den Fahrzeugwert zu erhalten.“

Kunststoffteilen des Innenraums ersichtlich. Mit einem Wundermittel aus dem Autozubehör arbeiten die Pfleger von Lo.Re das vergilbte Beige des Interieurs wieder glänzend auf. Und auch die dreißig Jahre alten Lederpolster des Zweisitzers zeigen einen regelrechten Grauschleier, der allerdings gegen die Aufbereitungsprofis und ihre Tinkturen keine Chance hat. Nach der Reinigung der Polster bekommt das Leder noch eine Massage.

Der legendäre Walter Röhrl hat recht als er sagte, „man kann Autos nicht wie Menschen behandeln, Autos brauchen Liebe“.

Stunden strahlt der Innenraum des 450 SL fast so, als wäre er gerade vom Band in Sindelfingen gefahren.

Dieser Frühjahrscheck am Mercedes war wirklich fällig gewesen. Derart umfangreich geprüft, liebevoll gewartet und aufbereitet, ist der V8-Hirsch nun wieder bestens für die Saison vorbereitet. Hoffentlich wird der Sommer warm und mild und lang.

→ Stefan Viktor

Wir danken den Firmen Lo.Re, ArmorAll und Nigrin Pflegeprodukte sowie Philips für ihre freundliche Unterstützung.

SCHÖNHEITSOPERATION

Nicht nur die vergangene Saison hat die ein oder andere Macke ins sonst noch recht ordentliche Blechkleid des Benz gekratzt. Nach einer Bestandsaufnahme wird im Einzelfall entschieden, wie die Experten von Lo.Re vorgehen. Oberflächliche Riefen werden kurzer-

hand wegpoliert. Bei Dellen kommt der Beulendoktor, arbeitet sich mit filigranen Werkzeugen Stück für Stück vor und massiert quasi Unebenheiten aus dem Blech. Wo das nicht mehr geht, muss der Lackierer ran und kunstvoll den Metallclack beinebeln.



12 Gezeichnet: Mit einem Wachstift markiert Meister Stemmer die vielen kleinen Problemzonen wie Kratzer, Dellen und Beulen des Daimlers.



13 Zerknittert: Wo der Beulendoktor seine skurril anmutenden Werkzeuge ansetzt, bleibt keine Delle mehr, wie sie mal war. Im Idealfall ohne Nachlackierung.



14 Beilackiert: Mit leichter Hand führt Lackierer Marcello die feine Spritzpistole und nebelt erst den Farb- und dann den Klarlack bei.



15 Glänzend: Nach einer gezielten Spot-Repair (ausbeulen, spachteln, lackieren) ist von der spitzen Delle im Kofferdeckel nichts mehr zu sehen.



16 Sitzmassage: Lederpflege-Wundermittel aus dem Autozubehör (hier ArmorAll) entfernen bei sachgerechter Anwendung den Grauschleier der Jahre.



17 Geschliffen: Selbst Kratzer, die fast auf die Grundierung gehen, können mit den entsprechenden Mitteln von den Lo.Re-Lackexperten beseitigt werden.



18 Aufpoliert: Oberflächliche Riefen polieren die Fachleute mit abrasiven Lackpolituren in aufwendiger Handarbeit oder mit der Schleifmaschine einfach weg.



19 Runderneuert: Auch die Schuhe des Autos verdienen Beachtung. Die Pneus glänzen nach der Behandlung mit einem Schaumbad wieder wie neu.