

BELMOT

Oldtimercheck: Ausmotten

Zeitaufwand: 3–4 Stunden je nach Umfang, Fahrzeugaufbereitung entsprechend länger!

Schwierigkeitsgrad: einfach

Was wir brauchen:

Pflege

- Kunststoffpflege, z. B. Armor All
- Gummipflege, z. B. Glycerin, Vaseline oder Reifenschaum
- Lederpflege, z. B. Lederzentrum
- Multiöl, z. B. Caramba
- Lackkonservierung, z. B. HERRENFAHRT
- Hohlraumkonservierung/transparentes Unterbodenschutzwachs
- Verdeckimprägnierspray, falls benötigt

Technik

- Batterieladegerät bzw. Starthilfekabel
- Werkzeug zum Batterieeinbau
- Pinsel/Bürste zur Fahrzeugreinigung
- Luftpumpe/Kompressor

Was wir beachten müssen:

- Reifendruck prüfen und Luft nachfüllen
- Öl- und Kühlwasserstand kontrollieren
- Bei laufendem Motor alle sichtbaren Leitungen (Kühlwasser-, Benzinleitung etc.) auf Dichtigkeit prüfen
- Motor schonend warm fahren
- Bremsen vorsichtig frei fahren (Vorsicht: verminderte Bremswirkung!)
- Nach einer kurzen Probefahrt: jede Felge auf Hitzeentwicklung durch nicht gelöste Handbremse prüfen (Vorsicht: Verbrennungsgefahr!)
- Spätestens jetzt Reifendruck erhöhen, falls noch nicht geschehen

M Mannheimer Versicherung AG

Augustaanlage 66
68165 Mannheim
Telefon 0621.4578000
Telefax 0621.4578008
service@mannheimer.de
www.mannheimer.de

Ein Unternehmen des Continentale Versicherungsverbundes
auf Gegenseitigkeit.

| Beschreibung | To-do-Liste | Check | Bemerkung |
|-----------------------------|--|--------------------------|--|
| Fahrzeuginnenraum | Lüften und auf Feuchtigkeit überprüfen | | Ist die Garage schlecht belüftet, regelmäßig bei Sonnenschein lüften |
| Ledersitze | Konserviertes Leder jetzt polieren | <input type="checkbox"/> | Fühlt sich das Leder hart an, kann Altleder behandelt werden |
| Zündschloss | Ein paar Tropfen Öl oder Graphitpulver ins Schloss – verlängert die Lebensdauer | <input type="checkbox"/> | Tipp: Schonen Sie das Zündschloss, fahren Sie immer ohne schweren Schlüsselbund |
| Gummidichtungen | Auf poröse Stellen überprüfen | <input type="checkbox"/> | Glycerin verwenden, auch ein Waschgang bei 30 Grad im Kopfkissenbezug mit etwas Weichspüler, kann Wunder wirken |
| Scheiben | Abstauben und mit Pflegemittel konservieren | <input type="checkbox"/> | Bei jüngeren Klassikern auch auf Steinschläge achten und ggf. reparieren lassen |
| Scheibenwischer | Auf Beschädigungen prüfen, Wischwasser ggf. auf- bzw. wieder einfüllen | <input type="checkbox"/> | Bei originalen Chrom- oder Edelstahlwischern lohnt es sich, nur das Wischgummi zu tauschen |
| Karosserie | Waschen, trocknen, Lack ggf. polieren und anschließend konservieren | | Auto immer im Schatten waschen – besser im Autowaschpark. Auf Privatgrundstücken ist die Autowäsche meistens verboten. |
| Lack | Autopyjama vorsichtig abnehmen – nicht über den Lack ziehen | <input type="checkbox"/> | Feinste Staubpartikel wandern durch das Gewebe |
| Unterbodenschutz | Sichtprüfung | <input type="checkbox"/> | Rost gründlich entfernen und nicht vergessen, Rostschutzgrundierung überzulackieren |
| Chrom | Konservierungsmittel entfernen, polieren | <input type="checkbox"/> | Bei gutem Chrom Autowachs oder Acrylversiegelung benutzen – schont die Oberfläche |
| Cabrioverdecke | Gründlich abbürsten (Stoff) und sorgfältig imprägnieren | <input type="checkbox"/> | Bei dieser Gelegenheit Verdeckgestänge ölen und Verdeckmechanismus (Klappe etc.) fetten |
| Tür und Kofferraumschlösser | Ein paar Tropfen Öl oder Graphitpulver ins Schloss, verlängert die Lebensdauer | <input type="checkbox"/> | Auch die Tür- und Haubenscharniere freuen sich über pflegliche Zuwendung |
| | Starten: Kabel von der Zündspule abziehen und Anlasser drehen lassen, bis Öldruck aufgebaut ist – Vorsicht, Hochspannung! | | |
| | Bei Katalysatorfahrzeugen wie gewohnt starten | | |
| Technik | | | Diesel ohne Vorglühen starten hat übrigens den gleichen Effekt |
| Technik | Kabel wieder montieren – Motor starten, kurz laufen lassen bis er rund läuft und anschließend im mittleren Drehzahlbereich warm fahren – auf Geräusche achten! | <input type="checkbox"/> | Achtung: vorsichtig die gleichmäßige Wirkung der Bremsen ausprobieren, ggf. frei bremsen |
| Öl | Ölstand prüfen | <input type="checkbox"/> | Revier markiert? Befinden sich Ölflecke unter dem Auto? |
| Tank/Benzinleitungen | Spritleitungen auf Dichtheit prüfen und auf poröse Stellen untersuchen | <input type="checkbox"/> | Stoffummantelte Benzinleitungen tauschen. Sie sehen zwar original aus, werden aber von modernem Kraftstoff zersetzt – Brandgefahr! |
| Auspuff | Ölgetränkten Lappen entfernen, auf Durchrostungen prüfen | <input type="checkbox"/> | Bei dieser Gelegenheit einen Blick auf die Auspuffgummis werfen – meist uralt! |
| Hand-/Feststellbremse | Auf Gängigkeit achten | <input type="checkbox"/> | Diagnose durch „Handauflegen“: Felgen nach der Probefahrt auf Hitzeentwicklung überprüfen |
| Achsen/Fahrwerk | Bei aufgebocktem Fahrzeug Radlager und Achsspiel überprüfen | <input type="checkbox"/> | Radlager sollten regelmäßig etwas neues Gleitfett abbekommen |
| Reifen | Auf Beschädigungen (einseitig abgefahren) prüfen und Luftdruck korrigieren | <input type="checkbox"/> | Wichtig: Reifenalter prüfen! Empfehlung: Nach acht Jahren sollten Reifen getauscht werden |
| Kühlwasser/-system | Kühlwasserstand überprüfen, Schläuche auf poröse Stellen hin untersuchen | <input type="checkbox"/> | Achtung: Wird die Kühlwassertemperatur zu heiß (oder nicht warm), hängt vermutlich das Thermostat |
| Batterie | Vorm ersten Starten sollte die Batterie stets frisch geladen sein | <input type="checkbox"/> | Schwache Batterien tauschen. Nichts ist ärgerlicher, als auf der nächsten Ausfahrt liegenzubleiben |
| Zündkerzen | Prüfen und reinigen, ansonsten tauschen (optimales Kerzenbild ist rehbraun) | <input type="checkbox"/> | Einige Spritzer Motoröl durchs Kerzenloch können nicht schaden |
| Zündkabel | Prüfen und einige Tropfen Multiöl in den Zündkerzenstecker sprühen | <input type="checkbox"/> | Im Zweifelsfall hier mit der Fehlersuche beginnen. Kabel und Kerzen sind Verschleißteile |
| Zündspule | Kabel prüfen, ggf. korrierte Verbindungen reinigen und konservieren | <input type="checkbox"/> | Stecker und Kabel auf schadhafte Stellen in der Isolierung prüfen (Kurzschlussgefahr) |
| Zündverteiler | Kappe abnehmen und auf Feuchtigkeit, Risse und Verschleiß überprüfen | <input type="checkbox"/> | Das A und O der klassischen Zündung sind saubere Kontaktflächen in der Verteilerkappe |
| Verteiler/-welle | Filz der Verteilerwelle mit Motoröl ölen (wird häufig vergessen) | <input type="checkbox"/> | Unterbrecherkontakt (falls vorhanden) auf Verschleiß prüfen |