



ALFA ROMEO TIPO 33/2
Neuer Sportsgeist in Mailand

DKW ELEKTRO-LASTER
Spannung auf Wangerooge



AUSGABE 23 / JUNI 2016

Octane

AUTOKLASSIKER & SPORTWAGEN

JAGUAR E-TYPE

AUF
50
SEITEN
CABRIO-KLASSIKER

- AUBURN SPEEDSTER 851
- MERCEDES 300D CABRIO
- FIAT 500C BS "JOLLY"
- ROLLS-ROYCE DAWN
- MGA
- ALFA GIULIETTA SPIDER
- PORSCHE 356B 1600 SUPER



ART DECO 1930
Amerikas ruhmreichste Epoche im Auburn Cord Duesenberg Museum



FASHION 2016
Die neue Kollektion für Klassikfans – ein Making-of

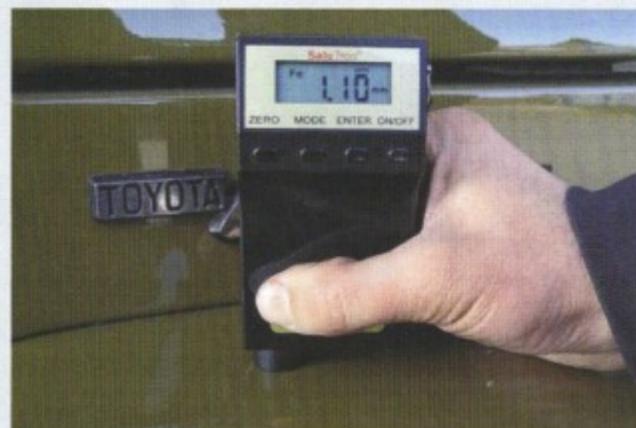
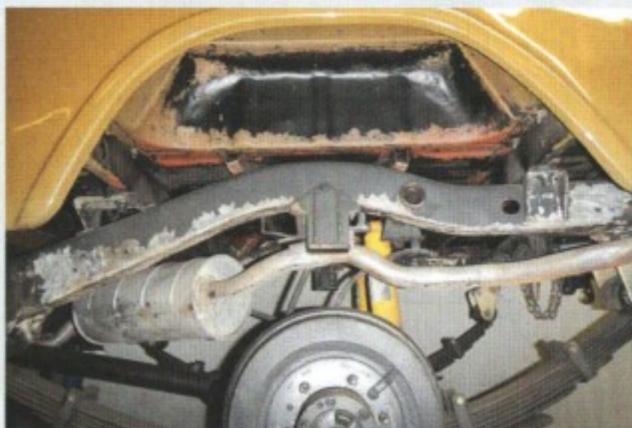
DE EUR 6,00
AT EUR 6,50
CH CHF 9,50



Unter's Blech geblickt: The beauty or the beast

Gerd Cordes von TimeMAX zur kritischen Beurteilung von Klassiker-Schnäppchen

TEXT Gerd Cordes/Egbert Schwartz



Fatal: Beim Kauf einer Oldtimer-Schönheit passiert unerfahrenen Ästheten mitunter das gleiche Malheur wie manch anderem bei der Wahl der Ehefrau. Geblendet von der Optik wird unüberlegt glatt die Falsche erkoren.

Kein plumper Scherz: Eine Klassiker-Kaufentscheidung ist so schwer wie die Partnerwahl! Deshalb sollte man sich beim Suchen und Finden Zeit lassen. Okay, die Optik ist wichtig, sie sollte bei der Entscheidung aber auf keinen Fall den Ausschlag geben. Denn zu Hause sorgt der hübsche Blender dann langfristig nicht nur für einen unglaublichen Ärger, der Spaß wird zusätzlich noch furchtbar teuer.

Zurück zum Thema Auto: Weil die Technik von älteren Fahrzeugen meist repariert oder im schlimmsten Fall komplett erneuert werden kann, ist ihr Zustand nicht ganz so bedeutend, wie die meisten denken. Das Wichtigste überhaupt ist die Karosserie, denn als einziges »Bauteil« kann sie nicht ohne Weiteres als Ganzes ersetzt werden. Das was also wirklich zählt ist das Blech: Was ist mit Unfallschäden, was ist mit Rost?

Für die Prüfung von Kunden-Fahrzeugen haben wir von TimeMAX einen besonderen Standard entwickelt. Egal, ob der Kunde wegen einer Konservierung oder Schweißarbeiten zu uns nach Hamburg kommt: Alle Autos werden mit der gleichen Checkliste inspiziert. Gerade jetzt, wo die Preise für Oldtimer unerwartete Höhen erklommen haben, ist eine detaillierte Begutachtung wichtiger denn je. Hastig und nachlässig durchgeführte Schweißarbeiten, dicker Spachtel und verdächtig hübscher Lack kommen immer häufiger vor.

Zugegeben, nicht alles können Sie selbst kurz vor dem Kauf eines Klassikers prüfen, aber wenn Sie sich zumindest grob an unserem Standard orientieren, sparen Sie Nerven und Geld! Und noch ein Tipp vorweg: Gehen Sie zur Besichtigung nicht alleine, nehmen Sie einen Spezialisten mit. Wie wär's mit einem Profi aus einem der Marken-Clubs? Vielleicht der Technikreferent für Ihr Modell? Fragen kostet nichts.

Zuerst sollte man draußen – bei Tageslicht – nach Unfallschäden suchen. Damit sind jetzt allerdings nicht die Rempler vom Parkplatz gemeint, sondern jene größeren Schäden, bei denen die Karosserie zusammengeschoben wurde. Wie steht's also mit den Spaltmaßen? Sind die Fugen zwischen den einzelnen Bauteilen annähernd gleich breit?

Es folgt der Blick unter die Motorhaube: Gibt es Knitterspuren an den Längsträgern und an den Radhäusern? Ebenfalls verdächtig sind frische Ersatzteilaufkleber im Bereich der Frontmaske. Wenn hier Teile getauscht wurden, deutet dies eventuell auf einen kapitalen Auffahrunfall hin.

Im Kofferraum nehmen wir meist den Teppich, die Matten und das Reserverad heraus. Auch hier suchen wir nach verstecktem Rost und Knitterspuren im Blech. Hintergrund: In einem verdeckten Bereich wie diesem wird schnell und gern mal gefuscht. Wer kommt schon auf die Idee, dass Sie als Interessent so unangenehm pingelig sind?

Um herauszufinden, ob wegen Unfällen oder Rost gespachtelt wurde, führen wir am gesamten Blechkleid anschließend eine sogenannte Schichtdickenmessung durch. Was ist drauf auf dem Blech? Ge-

meint ist hier die Gesamtdicke von Grundierung, Spachtel und Lack.

Standard ab Werk sind je nach Fahrzeug Schichtstärken von rund 0,1 mm – alles über einen Millimeter deutet auf Schäden hin. Schlimm muss es ja nicht sein, weiteres Prüfen lohnt sich aber: Wurde einfach nur überlackiert oder war es vielleicht doch mehr? Für die Prüfung der Fahrzeugunterseite braucht man eine Hebebühne, alles andere ist Murks! Falls der Verkäufer keine Idee hat, ergreifen Sie vor Ort besser selbst die Initiative. Vorher ein bisschen telefonieren lohnt sich: Meist hat irgendeine Werkstatt im Ort Verständnis und lässt Sie gegen eine kleine Gebühr auf die Bühne. Nicht nur, dass Sie alle Kaufberatungen aus den Fachzeitschriften fast auswendig kennen, spätestens jetzt wird sich der Verkäufer wundern, wie gut Sie vorbereitet sind!

Wenn der Wagen auf der Bühne ist, fahren Sie ihn zunächst einmal nur halb hoch: Wie sehen die Türen von unten aus? Frisch aufgetragener dicker Unterbodenschutz ist verdächtig. Ist er vielleicht unterrostet? Wer an empfindlichen Stellen ein bisschen kratzt, findet jetzt vielleicht mehr, als dem Verkäufer lieb ist. Besonders gefährdete Hohlräume sollte man mit einem Endoskop inspizieren und fängt am besten dort an, wo das Spritzwasser am meisten Schaden anrichtet: Vorne und hinten an den Schwellern!

Und eines noch zum Schluss: Entscheiden Sie nicht spontan und »aus dem Bauch« heraus. Einmal drüber schlafen ist immer gut, bevor man sich für seine Oldtimer-Schönheit entscheidet.



Werterhalt und Rostschutz beschäftigen Gerd Cordes schon seit 30 Jahren. Als 18-jähriger Mechanikerlehrling hatte er auf einer Wiese einen Fiat 850 Spider gefunden. Sein Plan: »Schnell die paar Löcher zuschweißen, dann vollpacken mit Bier und ab nach Korsika!« Die Idee hatte er aus dem ersten »Werner Comic«. Die Restauration verzögerte die Reise nach Korsika um jene vier Jahre. Aus dem Hobby wurde Beruf: Mit seinen selbst entwickelten Rostschutzmitteln war er schon mehrfach Testsieger. Sein kleines Fiat-Cabrio steht in der Werkstatt in Hamburg und beider Lebenswege finden Sie auf www.timemax.de: »30 Jahre Rostjäger«.