



Oldie gekauft, was tun?

Text + Fotos JÜRGEN FEYE-HOHMANN

»Es ist Herbst und schon recht kalt«

So der Anfang eines Kinderbuches. Für die Freunde klassischer Automobile beginnt die Zeit, den Oldie auf den Winterschlaf vorzubereiten: Motorölwechsel, Nippel werden abgeschmiert, um Feuchtigkeitsnester auszuspülen, zur Vermeidung von Standschäden ist der Luftdruck in den Reifen zu erhöhen und der Tank wird aufgefüllt, damit sich kein Kondenswasser und dadurch Rost bilden kann. Schließlich wird eine Grundreinigung des Briten vorgenommen, bei der besonders auf Trockenheit unter dem Teppich zu achten ist.

Aber sind diese Vorbereitungen auf den Winterschlaf wirklich ausreichend?

Ein Morris Minor Traveller mit sympathischer Ausstrahlung, aber in unres-

tauriertem Zustand wurde im Herbst aus einer Sammlung erstanden. Gebaut im Jahr 1962, steht er noch in seinem ersten, hervorragend erhaltenen Lack da und auch das originale Interieur zeigt einen wirklich guten Zustand. Noch hatte der Traveller 17 Monate TÜV und konnte auf eigener Achse nach Hause gefahren werden. Da die Technik einen zuverlässigen Eindruck hinterlässt, stellt sich die Frage bis April zu warten und dann erst mit der Optimierung zu beginnen. Nein, eine gründliche Wartung noch vor dem Winterschlaf wäre von Vorteil.

Service und Wartung

Wenn die rote Kontrolllampe eines britischen Klassikers leuchtet, können dafür die unterschiedlichsten Ursachen infrage kommen: Ein gerissener Keilriemen oder die total abgenutzten Kohlen der Lichtmaschine infolge eines

Wartungsstau, sind häufig der Grund technischer Probleme. Vor allem sicherheitsrelevante Ersatzteile sind in kürzeren Abständen auszutauschen. Nur eine gründliche Prüfung des technischen Zustandes eines Klassikers macht diesen sicher und zuverlässig.

Eine außergewöhnlich umfangreiche Untersuchung des Travellers förderte erschreckende Missstände zu Tage.

Bremsflüssigkeit sollte alle zwei Jahre geprüft, besser noch gewechselt werden. Zum Thema Abschmieren steht im englischen Handbuch, dass die Vorderachse/Lenkung und Kardanwelle alle 3000 Meilen (5000 km) oder alle drei Monate abgeschmiert werden muss. Selbstverständlich ist regelmäßig das Motoröl zu kontrollieren, da meistens unter dem Klassiker schon zu sehen ist, was oben an Öl fehlt. Bei diesem Neuerwerb reichte diese sorgfältig-

ge Prüfung, denn es sollte mehr Zuverlässigkeit und ein sehr guter Zustand für längere Zeit erzielt werden, ohne den Traveller durch Restaurierung in Neuzustand zu versetzen. Gepflegte Patina steht diesem Morris Traveller und ist keineswegs negativ zu beurteilen.

Mehr Sicherheit

Zuerst richtet sich das Augenmerk auf die Reifen. Auch wenn das Profil noch zufriedenstellend ist, wird spätestens nach fünf Jahren eine Sicherheit beim Bremsen nicht mehr gewährleistet sein. Im Zweifelsfall rät der Reifenhändler zur richtigen Entscheidung. Bei dem Traveller sind die Reifen jetzt neu.

Die Bremsen erwiesen sich als standfest, aber wie sehen die Bremsbeläge aus und reichen diese noch für die kommende Saison? Das war hier die nächste Frage.

Die vorderen Bremsbeläge waren zur Hälfte abgefahren und die Rad-Bremszylinder verklebt. Dieses Problem entsteht durch seltenes Fahren und als Folge von hygroskopischer Bremsflüssigkeit. Die Wasseraufnahme hat eine Korrosion im Bremszylinder zur Folge. Vorsichtshalber wurden die Bremsschläuche und gleichzeitig die Bremsflüssigkeit erneuert. Hinten waren zwar die Bremsbeläge besser als vorne, dafür aber auf einer Seite verölt, weil die Steckachsen-Dichtung nässte. Die Federn, die die Beläge in ihrer Position halten, fehlten gänzlich und eine Bremstrommel hatte einen Schaden, der durch die Kerbwirkung zum Bruch hätte führen können. Bei den Einkreis-Bremssystemen älterer Fahrzeuge sollte man immer auf »Nummer sicher« gehen.

Mindestens genauso wichtig ist der Zustand der beweglichen Fahrwerks- und Lenkungsteile. Um Klappergeräusche vom Fahrwerk nicht in die Fahrgastzelle zu leiten, sind an vielen Stellen Dämpfungsgummis eingebaut. Diese besitzen aber nicht nur eine Dämpfungsfunktion, sondern haben in den Blattfedern hinten, vor allem aber im Bereich der Vorderachse auch eine Führungsfunktion.

Die Gummibuchsen in der Vorderachsaufhängung werden in der Regel

Problemzonen checken!



Zündung und Vergaser einstellen



Dämpfer-Öl auffüllen

alle drei Jahre geprüft, obwohl dies bei diesem Morris zunächst nicht notwendig erschien, stellte sich doch schnell heraus, dass von den Gummibuchsen nur noch funktionslose Fragmente vorhanden waren (sehr gefährlich!).

Die Buchsen in den Blattfedern waren porös und ausgeschlagen, was zwar weniger gefährlich ist, aber keineswegs optimal für die Fahreigenschaften.

Die Lagerbolzen wurden erneuert und statt der Gummi-Originale Polyurethan-Buchsen eingesetzt. Diese haben genauso gute Dämpfungseigenschaften wie die Gummibuchsen, aber dabei deutlich bessere Führungseigenschaften (Kosten: 5 Euro je Stück, z. B. bei Firma Bodo Lins). Ein weiterer Vorteil: die PU's können mit Fett eingesetzt werden. Korrosion am Bolzen und das Eindringen von Feuchtigkeit, werden dadurch verhindert. Bei Gummibuchsen sollte man das besser nicht machen. Nachdem alles auseinander gebaut war, überprüfte man natürlich auch die anderen wichtigen Lenkungsteile auf zu großes Spiel und Fehler hin. Zum Glück erwies sich hier alles als zufriedenstellend.

Nicht nur bei einem Morris Minor, sondern bei fast allen British Classic Cars aus den 50er und 60er Jahren ist das Fahrwerk ähnlich aufgebaut. Beim Minor hat sein Konstrukteur, Sir Alec Issigonis, sogar sehr moderne und neuartige Ideen einfließen lassen. Die Vorderradaufhängung ist in Teilbereichen sogar ähnlich aufgebaut wie die des frühen Porsche 911. Nicht schlecht für einen Automobilklassiker.

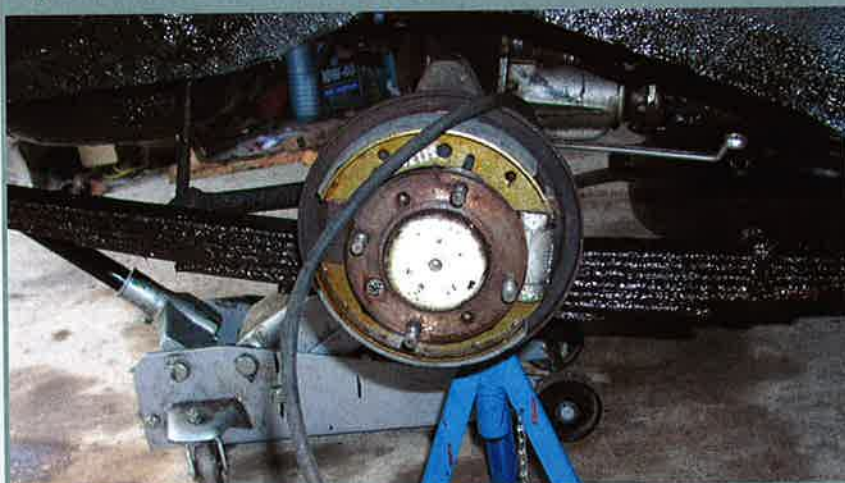
Zuverlässig und unproblematisch

Der Motor unseres Neuerwerbs ist sehr robust und verbraucht ungewöhnlich wenig Öl. Nur auf bleifreies Benzin wurde er nicht umgerüstet. Nach Expertenbefragung bezüglich einer Umrüstung waren diese der Meinung: »Ist der Motor gut, dann lass ihn, wie er ist.

Verschleißteile prüfen!



Zylinderkopf überholungsbedürftig?



Bremsbeläge ok? Bremsflüssigkeit nach 2 Jahren wechseln!

Er fährt auch ohne Blei. Erst wenn der Motor revidiert werden muss, dann sollte man möglichst auch den originalen Kopf überholen lassen.« Ein guter Bleifrei-Kopf kostet in Deutschland ca. 800 Euro mit Montage. Von britischer Billigware raten die Fachleute ab. Bei einem 42 Jahre alten Zündverteiler ist ein Neuteil schon eher sinnvoll. Bei der Wahl zwischen einem neuen Original oder einer neuen 123ignition Hochleistungszündanlage fiel die Entscheidung auf Letztere, deren 300 Euro gut angelegt sind. Jetzt läuft der Morris-Motor etwas ruhiger.

Mindestens ebenso wichtig war, dass dadurch eine genaue Zündein-

stellung ohne die Last einer ständigen Nachkontrolle möglich wurde.

Selbstverständlich waren die Überprüfung des Ventilspiels, die Messung der Kompression und die Erneuerung der Seiten- und Kopfdeckeldichtung. Zu ersetzen waren einige leicht rissige Benzin- und Wasserschläuche.

Das sollte genügen, denn der Rest ist, wie bei allen Typ-A-Motoren (MG, Austin und viele andere Engländer verwenden ihn), sehr unproblematisch. Selbst der alte Mini fährt auch heute noch mit dem baugleichen Motor prima und zuverlässig herum.

MINOR 1000

Den Zustand für längere Zeit erhalten

Über die Korrosionsschutzmittel von Firma Mönnich und Firma Sander hat BCC schon vor einigen Jahren berichtet und die Universität in Oldenburg hat mit einer aufwändigen Untersuchung diese Erfahrungen bestätigt. Natürlich wird auch dieser Traveller mit den gleichen Mitteln versiegelt. In diesem Fall wird das etwas dünnere Kriechfett von Firma Mönnich für die Hohlräume verwendet. Dieses kriecht schon bei geringen Temperaturen durch alle Ritzen und Falze und unterwandert hier jeden Rost, die vorhandene Korrosion wird gestoppt. Das Mittel von Firma Sander ist gleichwertig. Da es von der Konsistenz her fester ist, wird es nicht so leicht abgewaschen. Vor allem in den Radhäusern, im Unterbodenbereich, sowie überall dort wo Sprühwasser hinkommt (z. B. Frontmaske) ist das Rostschutzmittel von Mike Sanders die bessere Wahl. Üblicherweise werden diese Mittel mit Sonden und speziellen langen Düsen durch Bohrungen in die Hohlräume eingesprüht. Bei vielen

Engländern, nicht nur beim Minor, sind diese durch Abschrauben von Verkleidungen und Abdeckungen direkt erreichbar. Dadurch ist ein gezieltes Versiegeln möglich. Der MGB, Austin-Healey und auch einige Jaguars haben nicht ganz unproblematische Metall-Keder in den Kotflügeln. Diese Verbindungen können von innen (Kofferraum) mit dem Mönnich-Kriechfett eingepinselt werden. Danach wird ein Kunststoff-U-Profil aus dem Bürobedarf darübergeschoben. Das Mittel unterwandert Rost und Feuchtigkeit so stark, dass es oben am Kotflügel wieder herauskommt. An den Türen durchkriecht es die umlaufenden Falze und wandert an warmen Tagen außen bis zu 2 cm auf die Außenhaut der Tür. Eine sehr gute Rostschutz-Lösung für alle Oldies.

Nachdem all das hier durchgeführt wurde, ist das Ziel erreicht worden. Als sympathischer Klassiker steht der Morris Traveller jetzt als praktisches Alltagsfahrzeug in sicherem und zuverlässigem Zustand bestimmt noch für etliche Jahre zur Verfügung ... ■



Die Uhr ist nachgerüstet



Platz satt für Einkauf und Sattelzeug

Waschen und Polieren sind ein guter Winterschutz

