Chromputz • Schmierdienst • Starthilfe • Inspektionscheck

Oldtimer Pflege & Service

Oldtimer Pflege & Service

Ein Sonderheft von AutoClassic

EUR 9,95
A: EUR 10,95
CH: SFr 19,80
BeNeLux: EUR 11,50
I: EUR 12,90

Elektro-Tipps
Kriechströme finden und Batterien pflegen

25 Tipps für Optik und Technik

So bleibt Ihr Klassiker topfit!

Leichter als gedacht

Grundsatzfrage
Günstig pflegen oder teuer restaurieren?

Lichtausbeute
Wie die Scheinwerfer heller strahlen können

Saisonstart
Die Checkliste vor der ersten Frühjahrsausfahrt

Schutzschicht
So einfach gelingt die perfekte Pflege

DEIN HUMVEE

Humvee Handel
DEIN HUMVEE
Hermann Böhm e.K.

Werner von Siemens Str.2
91413 Neustadt / Aisch

Telefon: +49 (0) 91 61 | 87 44 92
Fax: +49 (0) 91 61 | 15 60
mobil/Whatsapp: 01 51 | 16 46 92 54
Internet: www.dein-humvee.de
E-Mail: info@dein-humvee.de

- **10-15** Humvees ab Lager im Originalzustand.
- Lackfarbe in Sand/Camoflage/Grün
- Tüv Abnahme §21 und ab 30 Jahren
  §23 Oldtimerzulassung Steuer 191 EUR/Jahr.
- LKW Zulassung 3495Kg, X-Doors /Softdoors

Varianten:

- 2 Mann Softtop
- 4 Mann Softtop
- Slantback (Hardtop mit Schrägdach)

www.dein-humvee.de

Technische Besonderheiten des Humvee:

- **Länge:** 4686 mm
- **Breite** (ohne Spiegel): 2191 mm
- **max. Höhe:** 2006 mm
- **Spurbreite:** 1818 mm
- **Radstand:** 3302 mm
- **Getriebe:** 3-Stufenautomatik, später 4 Stufenautomatik, Verteilergetriebe mit permanentem Allrad mit Sperre und Untersetzung, Torsen-Differentiale an Vorder- und Hinterachse, Portalgetriebe an jedem Rad mit Untersetzung
- **Leergewicht:** 2.350Kg
- **max. Zuladung:** 1145kg
- **Bodenfreiheit:** 41,0 cm
- **Vorderer Böschungswinkel:** 72°
- **Hinterer Böschungswinkel:** 37,5°
- **Rampenwinkel:** 29°
- **max. seitl. Neigwinkel:** 45°
- **max. Steigfähigkeit:** 60 %
- **max. Wattiefe:** 0,76m (mit Deep Water fording Kit 1,50m)
- **Reifennotlaufeigenschaften:** 48 km bei 32 km/h
- **Wenderadius:** 7,32m
- **Verbrauch:** 16-20 L Diesel /100km
- **Tankinhalt:** 95 l , Reichweite ca 500km
- 4 Scheibenbremsen, Räder 37x12,5R16,5LT
- **Motor:** 6,2 L Saugmotor 96KW 447NM, 6,5L 110KW Saugmotor 515NM, OHV, je Zylinder ein Einlass- und ein Auslassventil
- **Kraftübertragung:** permanenter Allradantrieb;
- **Kraftverteilung vorn/hinten:** 50:50;
- **Zentraldifferential manuell sperrbar**

Flugzeug Ladekapazitäten:

Drei Humvee finden in einem Transportflugzeug vom Typ C-130 Hercules Platz, sechs können im C-141 Starlifter und fünfzehn in der C-5 Galaxy befördert werden. Unter einem Transporthubschrauber vom Typ CH-47 Chinook oder einem CH-53 können zwei M998 transportiert werden, unter dem UH-60 Black Hawk einer. Die Humvees können im Kampfeinsatz mit einer Spezialpalette abgeworfen werden.

Foto: Piet Witt

Die klassische Ersatzteilbeschaffung auf dem Schrottplatz kann auch Spaß machen …

Fahren Sie noch oder schrauben Sie schon?

Seien wir ganz ehrlich, ganz große Schrauber sind nur wenige von uns. Man braucht mehr als nur einen einzigen Garagenplatz, viel Werkzeug und noch mehr Zeit. Sowie reichlich Übung und Erfahrung, besonders wenn es um zwei handwerkliche Top-Leistungen rund ums Auto geht, nämlich Blech und Lack. Da nutzen selbst Klassik-Werkstätten gern die Expertise eines Fachbetriebs, der mehr Erfahrung hat und diese Arbeiten besser und schneller erledigen kann.

Aber zurück zur heimischen Garage. Dort lässt sich trotzdem noch vieles in Eigenregie erledigen, was den Klassiker startklar und sehenswert macht. Will sagen, Pflege kann jeder, selbst wenn sie nicht so einfach ist, wie es aussieht. Waschen und konservieren, saugen und polieren – da helfen wenige Tipps und Mittelchen, damit die Sonne sich wieder spiegeln kann.

Auch den kleinen Service sollte jeder Klassiker-Freund noch beherrschen, allein schon um sein Traumauto besser kennenzulernen. Ein- und Auswintern gehört dazu, der Check aller Flüssigkeiten und die eine oder andere kleine Reparatur. Und wenn man sich dort erst mal auskennt, braucht es nur wenig Anleitung zur Selbsthilfe, um auch größere Aufgaben anzupacken. Manchmal hat man einfach zu viel Respekt, nur weil der Aha-Effekt bisher gefehlt hat.

Dem wollen wir abhelfen, zum Beispiel mit Tipps zum Scheinwerferlicht, das bei Oldies spärlich ausfallen kann. Das sich aber in Eigenregie verbessern lässt und so für mehr Sicherheit sorgt. Genauso die kleine Rostvorsorge oder die Jagd auf den Kriechstrom, der uns die Batterie leerfrisst. Kann man alles selber in den Griff kriegen. Und wenn man nicht weiter weiß, muss man nur wissen, wo man den richtigen Experten finden und fragen kann. Zum Beispiel im Lackarchiv, im Oldtimerzentrum oder beim Museum und Teiledienst vom Hersteller.

Diese und viele weitere Informationen haben wir für sie zusammengestellt in diesem Sonderheft. Für die Pflege, den Service und die Selbsthilfe. Und wenn der Spaß dann nicht aufhört, wird vielleicht noch ein ganz großer Schrauber geboren. Viel Spaß beim Entdecken!

Ihr

Ulli Safferling
Chefredakteur

Ulrich Safferling

Inhalt

Pflege – alles im Glanz

Fahren oder schonen? Titel 6
Rechnet sich permanente Pflegearbeit?

Vorsicht, Haushaltsmittel! 11
Klassiker brauchen Spezial-Produkte

Waschen wie ein Profi Titel 16
So wird das Auto richtig sauber

Konservieren wie ein Experte 18
So bleibt das Auto lange schön

Von hinten nach vorn Titel 20
Die großen Innenraumpflege

Glanz und Gloria 24
Putztipps für Chrom und Buntmetall

Geschmeidig bis ins hohe Alter 27
Immer an die Gummis denken!

Mit Hochdruck ans Herzstück 34
Die richtige Motorwäsche

Kein Platz an der Sonne 44
Kunststoffpflege ist eine Kunst für sich

Pflege für die Luke 66
Damit das Schiebedach lange hält

Service – alles im Blick

Startklar fürs Frühjahr Titel 12
Die Checkliste nach dem Winterschlaf

Wellness für die Batterie 32
So bleibt der Akku in Bestform

Kunststoffreparatur 46
Mit Glasfasermatte und Polyesterharz

Im Sommer droht der Hitzetod 50
Warum ein Kühler Zuwendung braucht

Voll fett? Voll Fett! 54
Der große Schmierdienst

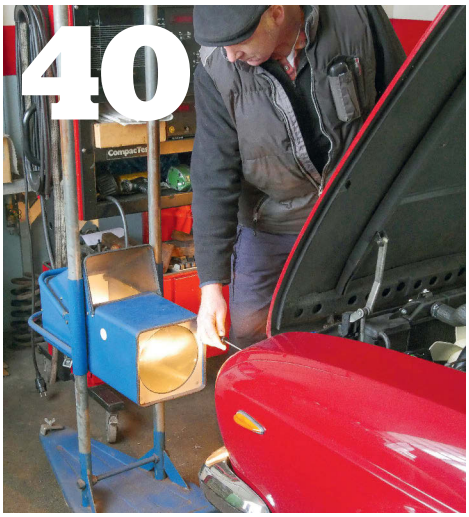
Vitamine für den Motor 58
Warum Additive im Öl ihren Sinn haben

Folien und Aufkleber 78
Schutzschild und Dekor

Kleine Klassiker-Inspektion 94
Einmal richtig durchchecken – so geht's

Sauber waschen und perfekt konservieren ist Fleißarbeit

Rost ist leider unvermeidlich, aber man kann ihn zähmen



Klassiker-Scheinwerfer lassen sich optimieren – ganz einfach

Wer seine Batterie liebt, der schiebt – nicht, sondern pflegt sie regelmäßig und ist so immer startklar

Motorwäsche ohne Risiko für die Elektrik

Selbsthilfe – alles im Griff

So zähmen Sie die Pest 36
Rostvorsorge und leider ein Dauerthema

Trennungsarbeit 28
Wie man feste Schraubverbindungen löst

Mehr Licht Titel 40
Optimieren Sie Ihre Oldie-Scheinwerfer!

Jagd auf den Elektrowurm Titel 62
So kommen Sie Kriechströmen auf der Spur

Pannenhilfe 70
Perfekte Vorsorge für den Ernstfall

Netzwerke für Klassiker 73
Oldtimer-Zentren sind Infobörsen

Starthilfe 74
So kommt der Oldie immer wieder in Fahrt

Erste Hilfe mit System 84
Warum das eigene Bordwerkzeug das bessere ist

Ohne Teile keine Meile 88
Historische Hilfe vom Hersteller

Alles im Lack? 92
Das Lackarchiv kennt die Farbmischungen

Impressum 5

Was nützen Ölzusätze, die Additive?

Wie wird der Kunststoff wieder frisch?

Wie wird der Innenraum richtig sauber?

Wo steckt der Kriech-strom?

Sonderausgabe 17

AutoClassic

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben

Auto Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr.1, 82205 Gilching
+49 (0) 1805 321617*
oder +49 (0) 8105 388329 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805 321620*
leserservice@autoclassic.de
www.autoclassic.de/abo
www.autoclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Auto Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@autoclassic.de
www.autoclassic.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Sonderausgabe Nummer 17 | 15. Jahrgang

Internet: www.autoclassic.de
Auto Classic, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89 130699-720, Fax: +49 (0) 89 130699-700
E-Mail: redaktion@autoclassic.de

Redaktion Ulrich Safferling (Chefredakteur), Dr. Margit Brand
Mitarbeiter dieser Ausgabe Renate Freiling, Achim Gandras, Michael Grote, Martin Henze, Sven Jürisch, Thomas Mareis, Gerfried Vogt

Produktion/Chef vom Dienst Christian Ullrich

Layout Tino Pinkert, Ralf Puschmann

Verlag GeraMond Verlag GmbH
Infanteriestr. 11a
80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung
Clemens Schüssler, Roland Grimmelsmann, Henry Allgaier

Gesamtleitung Media
Bernhard Willer

Medienberatung
Armin Reindl
Tel. +49 (0) 89 130699-522, Fax: +49 (0) 89 130699-100
E-Mail: armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89 130699-140, Fax: +49 (0) 89 130699-100,
E-Mail: rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 30 vom 1.1.2020

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

Litho Cromika, Verona

Druck Walstead, Polen

© 2020 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München. Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Ulrich Safferling; verantwortlich für Anzeigen: Bernhard Willer, beide Infanteriestraße 11a, 80797 München.

ISBN 978-3-95613-086-1

GeraNova Bruckmann Verlagshaus

Der fröhliche Untote von Kreuzberg

Was ist günstiger? Das Auto immer pflegen oder nur in Wartung investieren und dann mal restaurieren? Eine Bachelor-Arbeit stellt die Preisfrage

Text und Fotos: Achim Gandras

Dreimal Opel: links gewartet, aber nicht gepflegt, in der Mitte gepflegt und gewartet, rechts weder gewartet noch gepflegt

Ein solches Auto gibt es in Deutschland vermutlich selbst auf keinem Schrottplatz mehr. Hanns-Lüdecke Rodewald kaufte 1976 den damals bereits 20 Jahre alten Opel Olympia Rekord CarAvan und beschloss, den grauen Kombi aus Rüsselsheimer Produktion einfach nicht mehr zu waschen. Dann zog er als Student nach Berlin. Lang und hart können die Winter an der Spree sein.

Moos und Algen, aber der Blinker blinkt doch noch

Es regnete, hagelte und schneite, gelegentlich schlief auch ein bedröhnter Druffi auf dem Dachgepäckträger.

Vor allem aber schliff und nagte Chronos, unerbittlicher Gott der Zeit, der ja eigentlich bei schlecht gepflegten Autos nach gut 15 Jahren die Rote Karte zieht. Rodewalds CarAvan war jedoch längst zum Versuchsfahrzeug geworden: Wie lange hält ein Auto durch, wenn wirklich nur das Allernötigste gemacht wird, um die Fahrtüchtigkeit zu erhalten? Dabei zählt allein der technische Aspekt. Oder hat die Optik etwas mit der Fahrtüchtigkeit zu tun?

Geschlagene 40 Jahre sind nun vergangen, der CarAvan ist mittlerweile 62 Jahre alt und Hanns-Lüdecke Rodewald Diplomingenieur für Kraftfahrzeugtechnik und Professor in diesem Fachbereich an der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) in Berlin. Dort bildet er heute jene Prüfingenieure aus, die beim Anblick seines CarAvan oft nicht wissen, ob sie lachen oder weinen sollen.

Bachelor-Arbeit

Im vergangenen Sommer stand der alte Opel mit zwei weiteren Exemplaren desselben Jahrgangs sogar im wissenschaftlichen Interesse. Es war die Bachelor-Arbeit von Rodewalds Student Sebastian Lembert, für die der CarAvan zum 32. Mal die Hauptuntersuchung bestehen musste. Seit 1. Dezember 1951 ist diese Prüfung der Verkehrssicherheit im Zweijahresturnus Pflichtprogramm auf deutschen Straßen. Mit einem Vehikel dieses Auftritts ist das immer ein gewisses Abenteuer.

Die Modellreihe des Olympia erschien 1953 und war die erste Neukonstruktion der Rüsselsheimer in der

Die Stunde der Wahrheit ist ernüchternd – für den TÜV …

gehobenen Mittelklasse nach dem Krieg. Zuvor hatte man den Vorkriegs-Olympia von 1935 mit mehreren Facelifts versehen, ehe die amerikanisierte Pontonform mit in die Karosserie integrierten Kotflügeln und viel Chromschmuck vorgestellt wurde, die ein großer Erfolg werden sollte.

Allerdings versuchten die Strategen von General Motors, seit 1928 Herren im Hause Opel, mit jährlichen Modifikationen den Druck auf die Kunden zu erhöhen, schneller ein neues Modell zu ordern – ein Procedere, das sich auf dem deutschen Markt jedoch kaum umsetzen ließ.

Der Olympia Rekord CarAvan von Rodewald ist von 1956 und hat daher bereits geglättete Linien, das auffällige „Haifischmaul" der ersten Jahre ist hier bereits Geschichte. 1957 wurde die Serie nach fast 560.000 Exemplaren eingestellt und es folgte der Rekord P1. Aber zurück in die Werkstatt.

Mittlerweile ist Rodewalds Auto bekannt. Immerhin ist der Olympia in Berlin zur touristischen Attraktion herangereift und wird von manchen Stadtführern gar mit gesprengten Bunkern und verwahrlosten Ruinen in der Liste der ranzigsten Anlaufpunkte in der Hauptstadt geführt. Dass das nicht immer so war, beweisen allein die 15 Prozesse, die Rodewald seit Einführung der Umweltzone in der Innenstadt hat führen müssen.

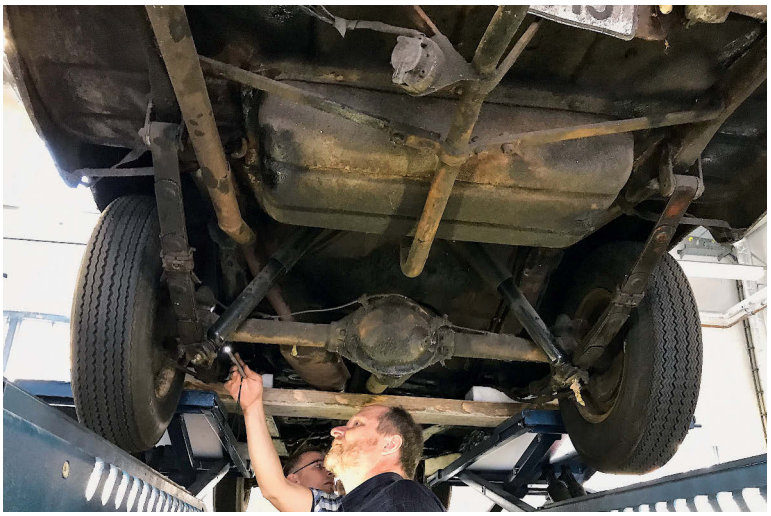
Der Clinch mit der Obrigkeit ging so weit, dass man ihm eigenmächtig die Plaketten vom Kennzeichen gekratzt hatte, weil so ein Haufen eben nicht fahrtüchtig sein konnte – nach Ansicht des Straßenverkehrsamts. Er war es aber doch, wie das Gericht schließlich nach einem Gutachten zugunsten des tapferen Häufchen Elends entschied.

Sondergenehmigung von Berlin

Dazu kam das Problem, dass der Professor den Wagen ohne H-Kennzeichen nicht bewegen durfte. Aber emissionsfreies Parken in der Umweltzone muss man einem amtlich zugelassenen Pkw, für den ordnungsgemäß Steuern und Versicherung bezahlt werden, doch zugestehen? Hier kam Rodewald schließlich die aufkommende Prominenz seiner anerkannten „Touristischen Attraktion" zugute: Eine Sondergenehmigung erlaubt mit Brief und Siegel nun bei allzeit möglichem Widerruf die Fahrt in der Umweltzone auch ohne H-Kennzeichen, um den Wagen nicht auf einen Hänger auf- und abladen zu müssen, wenn er denn mal zum wenige Meter entfernten Rand der Grüne-Plaketten-Zone im Kern der Bundeshauptstadt bewegt werden sollte.

An ein H-Kennzeichen ist in diesem Zustand nicht zu denken, klar. Aber doch ist es ein funktionstüchtiges Auto mit mehr als 60 Jahren auf dem Buckel, was übrigens zu einem kuriosen Wertgutachten führen sollte.

Eines Tages krachte ein Leihwagen in den parkenden CarAvan und hinterließ eine ordentliche Beschädigung. Allerdings wollte der Autovermieter keinen Schadenersatz leisten mit der Begründung, der Wagen sei doch eh kaputt. Mit einer solch dreisten Nullnummer wollte Rodewald ihn dann doch nicht davonkommen



… sieht zwar alles nicht schön aus, ist aber technisch …

… und funktionell alles in Ordnung. Die Plakette ist sicher

Allen Witterungen zum Trotz ist das Markenzeichen unzerstörbar

Foto: Renate Freiling

Schon oft als Schrott vom Ordnungsamt abgeschrieben – aber das Gericht entschied, der Opel darf fahren, also darf er auch bleiben

Verkehrssicher ist der Opel (oben), ansehnlich ist er nicht mehr (links)

Es ist erstaunlich, dass das Blech trotz Moosbefall noch hält

lassen. Nur, wie soll man einem solchen Auto eine gerechte Zustandsnote zugestehen?

Optisch eher eine Fünf als eine Vier, allerdings ist der „Verbrauchte Zustand“ der Vier an eine bedingte Fahrtüchtigkeit geknüpft, wobei die Fünf bei fehlenden und defekten Teilen keine Mobilität mehr kennt. Tja, er fährt aber, der tapfere Oly, springt prima an und läuft leise, ohne zu klappern, bremst, blinkt, schaltet und schnurrt tadellos! So blieb nur eine Vier-Plus übrig, wie sie eigentlich gar nicht sein kann. Aber was ist schon normal an so einem Fall?

Nun stand also der Olympia CarAvan im Mittelpunkt der Bachelor-Arbeit von Sebastian Lembert. Der Fahrzeugtechnik-Ingenieur, Anwärter im sechsten Semester, stellte gleich drei Ponton-Opel von 1956 nebeneinander: eine sandfarbene Limousine, bis heute immer gepflegt und mit besonderen Maßnahmen behandelt, wie sie der Liebhaber eben seinem Schmuckstück angedeihen lässt.

Dann Rodewalds CarAvan, der einfach nur fährt und sonst nichts, das aber seit 43 Jahren mit einem jährlichen Pflege- und Instandsetzungsaufwand von etwa 200 Euro, wie der Professor andeutet. Ja, und dann ist da der dritte Opel. Ein von marodierenden Kindern bespielter Schrotthaufen mit weggerostetem Boden in akutem Auflösungszustand.

Diese drei wurden verglichen und es sollte eine Rechnung aufgemacht werden: Lohnt es sich rein wirtschaftlich, ein Auto zu pflegen? Oder lässt man es einfach laufen und macht nur das Allernötigste? Und wie ist es mit einem Wiederaufbau als Oldtimer? Hat der Zustand vor der Instandsetzung wirklich Einfluss auf die entstehenden Kosten?

Ist halb kaputt nicht genauso teuer wie ganz kaputt? Und ist der gute Erhaltungszustand nach Jahrzehnten in der Garage günstiger als die Reparatur der Rostjolle, wenn man die Garagenmiete einrechnet, die das Wrack unterm Baum nie verursacht hat?

Drei Seiten Mängelliste

Zuerst wurden die Fahrzeuge im Rahmen einer normalen Hauptuntersuchung überprüft. Alle drei schafften es nicht auf Anhieb, wobei das abgemeldete Wrack völlig auf der Strecke blieb. Und doch war es interessant, den Zustand mal nach behördlicher Vorgabe festzustellen. Die Mängelliste wurde drei Seiten lang und offenbarte den vollkommenen Verfall des Ersatzteilspenders. Hier kann sich ein Wiederaufbau nicht mehr lohnen. Ein derartiger Aufwand mag bei ausgesprochenen Raritäten in Betracht gezogen werden, bei einem Wagen aus der Großserie ist es Unsinn.

Professor Hanns-Lüdecke Rodewald und Student Sebastian Lembert am Studienobjekt

EUROLIFTER der Parksystem Spezialist in Europa ...1000fach bewährt

Fahrbare Parksysteme von 2500-5000Kg ab 1995.-€

EXTRA SCHMAL – EXTRA KURZ - EXTRA LANG - EXTRA HOCH - EXTRA BREIT

Auto-Lift-Service

Planung
Montage
Service
Wartung
Prüfungen

EUROLIFTER PARKSYSTEME
Tannenweg 6 in 36251 Friedlos
06621-7991612
www.pkw-hebebuehnen.eu
info@pkw-hebebuehnen.com

Mobile Garagen Scheren Bühnen ab. 1595.-

Einbau Scheren ab 2350.-

Barrierefrei ab.1795.-

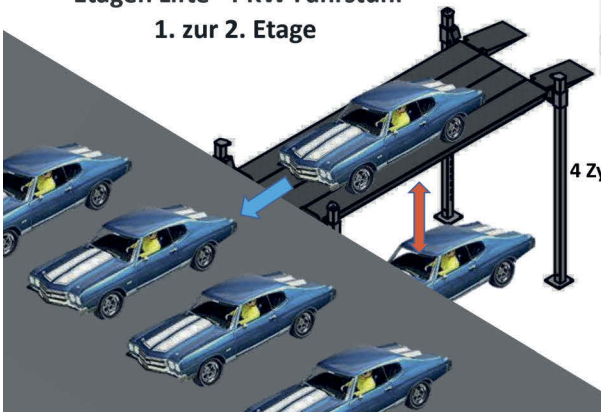
Profi Werkstatt Wagen befüllt ab.695.

Bootstrailer Parker ab.3495.-

Der Werkstatt Ausrüster

EUROLIFTER

Etagen Lifte - PKW Fahrstuhl
1. zur 2. Etage



4 Zylinder Industrie Kompressoren ab.1495.-

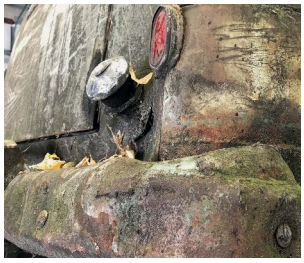
2 Säulen ab 1195.-

Parklifte ab.1995.-€

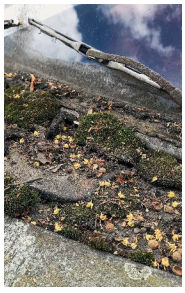
WAS ZAHLT SICH AUS?

„Untersuchung des Einflusses unterschiedlicher Wartungs- und Pflegezustände auf die Kosten einer Restaurierung“, so der Titel der Bachelor-Arbeit von Sebastian Lembert in Berlin. Anders gesagt, was ist teurer: jahrelang nur Wartung bezahlen und später voll restaurieren (Material, Lohn, Fremdleistungen) oder immer in Pflege investieren? Zur Verfügung standen der hier vorgestellte Professoren-Opel, immer gewartet, aber ungepflegt. Dafür wurden in 30 Jahren etwa 60.000 Euro aufgewendet. Dem gegenüber steht ein Opel im Zustand 2, immer gewartet und gepflegt für 90.000 Euro in drei Jahrzehnten. Und als dritte Referenz ein Häufchen Opelschrott, weder gewartet noch gepflegt und daher bisher kostenfrei.
Das Ergebnis kurz und schmerzlos: Um das Wartungsprojekt vom Zustand 4 auf 2 zu restaurieren, müssten mehr als 40.000 Euro aufgewendet werden. Das sind satte 10.000 Euro mehr, als der Gepflegte total gekostet hat. Interessant dazu im Verhältnis der Schrotthaufen: Seine Restaurierung würde 90.000 Euro kosten und wäre damit nicht teurer als die Pflege. Nur könnte man mit ihm bis zur Restaurierung leider gar nicht fahren und er hätte danach weniger Originalitätswert, weil viele Teile getauscht werden müssten. Allein um das Häufchen Elend HU-tauglich zu machen, müssten jene 60.000 Euro aufgewendet werden, die der Professor in 30 Jahren für Wartung bezahlt hat.
Fazit Pflege lohnt sich, weil die Originalität besser erhalten bleibt und in diesem Fall etwas weniger Kosten anstehen. Von einer Restaurierung rät der Student trotzdem ab. Bei einem Marktwert von 18.700 Euro für den Zustand 1 lohnt sich das bei keinem der beiden runtergerockten Kandidaten.

Der schöne Opel wurde immer gewartet und gepflegt – das hat einige Tausender gekostet


Es ist kaum zu glauben, aber Schönheit ist dem TÜV egal

Das alte Kennzeichen verrät: Der Opel wurde nie abgemeldet


Je weniger gewaschen wird, umso mehr Moos kann sich festsetzen

Der gepflegte Olympia scheiterte an einer leichten Ölundichtigkeit, außerdem war ein Lenkhebel ausgeschlagen. Das sind Dinge, die nach rund 60 Jahren einkalkuliert werden müssen. Ansonsten präsentierte sich das Auto mit zu Recht zugeteiltem H-Kennzeichen in einem massiven Blechzustand.

Selbstgefertigte Bleche

Dann kam der CarAvan an die Reihe und offenbarte eine besondere Frage: Ist die Reparatur von Rostschäden mit selbst gefertigten Blechen überhaupt statthaft? Legt man diese Frage auf die Goldwaage, dann hat jeder Restaurierer ein Problem, weil der Tausch von tragenden Partien eigentlich nur mit originalen Teilen ab Werk zulässig wäre – selbst ein Reparaturblech aus dem Zubehör würde nicht den Bestimmungen entsprechen.

Doch zeigten sich noch einige amüsante Details, denn Professor Rodewald ist sich seiner Gratwanderung bewusst und hat einige Kleinigkeiten eingebaut, um die Prüfingenieure für bestimmte Situationen zu schulen: Finden sie den Fehler? Und können sie abschätzen, ob er für die Fahrtüchtigkeit von Relevanz ist oder nicht?

Offene Fragen

In diesem Fall nahmen es die Ingenieure sehr genau und lieferten eine ordentliche Mängelliste ab, bis hin zur beeinträchtigten Rundumsicht durch verschmutzte Seitenscheiben. Auch die Bremswirkung wurde nach heutigem Maßstab bemängelt, was bei vier Trommelbremsen ohne Bremskraftverstärker nicht wirklich verwundert – allerdings war die Funktion gleichmäßig und später kein Problem mehr.

Ganz andere Fragen kamen jedoch auf, die man wirklich diskutieren kann: So fehlte die zwingend vorgeschriebene Pluspol-Abdeckung an der Batterie. Ein Teil, das es beim 56er Olympia gar nicht gegeben hat. Der Wagen hatte einst die allgemeine Betriebserlaubnis ohne eine solche Abdeckung erhalten. Das mag jetzt nach Pfennigfuchserei klingen, offenbart aber ein grundsätzliches Problem zur Auslegung von Fragen rund um die Verkehrssicherheit. Der Professor hat das geforderte Teil natürlich nachgerüstet, aber die Frage bleibt bestehen.

Mit etwas Nacharbeit hat der Rodewaldsche CarAvan seine Hauptuntersuchung bestanden. Er wird auch weiter in Kreuzberg für Kopfschütteln sorgen. Klar wurde, dass „ganz kaputt“ und „halb kaputt“ beim Restaurieren auf dasselbe hinausläuft. Der Tausch dieser Teile kostet gleich viel. Ob aber die Pflege auf Dauer die günstigere Lösung ist, bleibt eine Frage, bei der man sich nicht einig ist.

Was kosten 40 Jahre Garagenstellplatz im Gegensatz zum öffentlichen Laternenparkplatz? Da ist die vergleichende Rechnung natürlich schon vorbei. Wie auch immer, die meisten freuen sich am blank polierten Oldtimer. Das ist natürlich eine Liga, in der unser Berliner CarAvan nicht mitspielen kann. Will er ja auch gar nicht. Er ist eben ein ganz besonderer Fall.

Film ab! Einfach QR-Code mit Gratis-Scanner-App aufs Smartphone laden und Videoclip zum Artikel anschauen