



Klassikerkauf & Korrosionsschutz

Rostige Zeiten

Text JÜRGEN FEYE-HOHMANN Fotos ?????????? ???????

Das bessere Auto ist der bessere Kauf!« Diese Weisheit hält sich in Oldtimerkreisen nicht ohne Grund. Selbst, wenn derzeit zahlreiche Tiefpreisangebote aus Großbritannien die Herzen vieler Schnäppchenjäger höher schlagen lassen. Grund ist häufig der für uns günstige Wechselkurs von Euro zu Pfund. Am Ende aber zeigt sich die wahre Qualität eines Klassikers nicht im Kaufpreis sondern immer unter dem Blech. Wir geben Ihnen einen Einblick – in das rostige Thema und in schätzenswerte Hohlräume.

Es ist eine gute Idee Urlaub in England zu machen. Land und Leute sind einen Besuch wert. Das Klima ist mild und das Essen ist lecker. »Isn't it?« Ja, natürlich. Britisches Essen kann sogar sehr lecker sein, genauso wie die landestypischen Getränke, die dazu gereicht werden. Man darf nur nicht den Fehler machen und für kleines Geld höchste Qualität erwarten.

Das gleiche gilt eigentlich auch, wenn man sich einen britischen Oldtimer zulegen möchte. Eigentlich? Seltenerweise scheint die Abhängigkeit von Preis und Leistung beim Oldtimer-



kauf in England außer Kraft gesetzt zu sein. Tiefpreisangebote locken und verdrehen manchem Enthusiasten auf dem Kontinent den Kopf. Grund dafür: Das britische Pfund notiert immer noch auf niedrigem Niveau gegenüber dem Euro – und so beschäftigt viele die Frage: sollte man nicht gerade jetzt auf die Insel fahren und sich dort einen Klassiker kaufen? Zumal zahlreiche Inserate, Berichte und Reportagen in den üblichen Automagazinen derzeit einem die Angebote nur so vorschwärmen.

Beispielsweise findet man den lang ersehnten Jaguar E-Type für gerade einmal 10.000 britische Pfund. Jüngst gesehen in einer Internet-Autosuchma-



schine. Oder den knuffigen Morris Minor Traveller – ein liebenswerter Klassiker für gerade einmal 2.800 Pfund. Einsteiger liebäugeln mit einem MGB Roadster, natürlich das begehrte Chrom-Modell, welches bereits für 5.000 Pfund den Eigentümer wechseln soll. Alle Fahrzeuge sind zwar rechtsgeleitet, jedoch ausdrücklich »fahrbereit und in gutem Zustand«. So verheißen es jedenfalls die Inserate, die zudem noch jeweils mit einem vielversprechenden Foto des Automobils versehen sind. »Bilder sagen doch so viel mehr als tausend Worte«, redet sich da manch einer seinen Traum schön.

Außen »hui«, innen »pfui«?

Tatsächlich? Ungefähr so, wie an einem heiteren Sonnentag urplötzlich der Wind an der Küste von Devon auffrischt und einem den kalten Seeregen um die Ohren peitscht, stellen wir an dieser Stelle klar: »Qualität hat auch in White Cliffs of Dover in England ihren Preis!« Wer tatsächlich auf die Insel übersetzt, um seinen Urlaub in Schnäpchenstimmung mit dem Autokauf zu verbinden und ein Fahrzeug mit nach Hause zu bringen, sollte bedenken, dass hier meist mehr als nur eine Untersuchung für das H-Kennzeichen und die Umrüstung der Scheinwerfer-Ein-sätze erforderlich sind. Manch Kauf entpuppt sich bereits während der Überführung als rollendes Restaurationsobjekt. Und zwar nicht nach, sondern vor der Restauration.

Das penible Prüfen der Karosserie auf etwaige Korrosionsschäden gehört daher wie ein Technik-Check auch in England zum unbedingten Pflichtprogramm – und zwar vor dem Kauf. Am besten, Sie ziehen einen Fachmann zu Rate, der Ihnen Auskunft geben kann, welche Arbeiten sofort und welche während der Winterpause erledigt werden können. Für den langjährigen Erhalt eines klassischen Automobils kommt es weniger auf eine makellose Decklackierung an. Entscheidend sind die inneren Werte.

Die richtige Rostvorsorge schützt die inneren Werte einer Karosserie. Bereits vor acht Jahren hat »British Classic Cars« in dem Bericht »Die Fettdose« über Kriechfette von Mike Sanders und der Firma Mönnich berichtet. Auch spätere Untersuchungen kamen zu

dem gleichen Ergebnis. Rostschutzfette gehören nach wie vor zu den wirksamsten Produkten, wenn es darum geht, den Korrosionsprozess in Oldtimer-Hohlräumen zu stoppen. Auch weitere Testgewinner, wie »TimeMax«, »Fluid Film« und »Perma Film« von Hodt-Rostschutz sowie auch die »Hohlraum Profis« setzen auf solche kriechenden Fette.

Sprüh- und Streichware ist von der Firma »Corroless« erhältlich, das Korrosionsschutz-Depot bietet einige der Mitteln und die passenden Verarbeitungs-Werkzeuge dafür an. Rezepturen und auch Verarbeitungsprozesse wurden mit der Zeit zudem weiter optimiert. Neue Technologien, beispielsweise das Arbeiten mit dem Endoskop, haben zu weiteren Verbesserungen geführt. Der Zustand aller Hohlräume und auch die Qualität der Beschichtung kann damit geprüft und die Beschichtung bei Bedarf nachgebessert werden. Eigene Erfahrungen sagen, dass eine solche Beschichtung die beste Lösung ist, um den guten Zustand eines Oldtimers über lange Zeit zu erhalten.

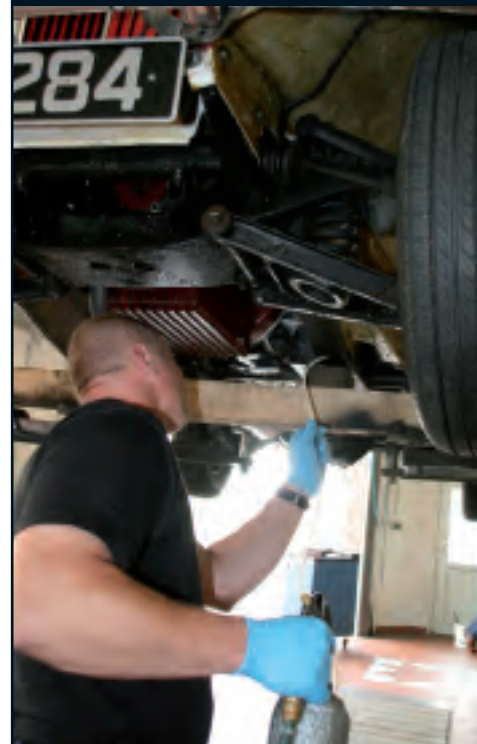
Lohnen sich 10.000 Pfund für einen Jaguar E-Type?

Wer die besagten 10.000 Pfund für einen E-Type auf den Tisch blättert, kann im Gegenzug kaum erwarten, ein durch und durch solides Exemplar des rassigen Jaguars in die Garage stellen zu dürfen. Eine pauschale Antwort auf die Frage, ob es sich dabei um einen guten oder einen schlechten Kauf handelt, gibt es daher nicht. Es kommt vielmehr auf die Umstände an. Wer eine Totalrestaurierung nicht scheut und dafür ein originales und vollständiges Fahrzeug als Basis sucht, für den kann der Jag beispielsweise genau das richtige Fahrzeug sein. Wer indes ein Fahrzeug bereits nach erfolgter »Nut and Bolt Restoration« sucht, welches startklar für Rallye und Reise ist, der sollte weitersuchen. Und dreißig – bis vierzigtausend Pfund mehr einplanen.

Wie umfangreich Blecharbeiten bei einer Restaurierung ausfallen können, das hat BCC-Herausgeber Jürgen Fabich in den regelmäßigen Berichten über seinen Daimler V8 sehr anschaulich beschrieben. Auch auf Themen wie Sandstrahlen oder das Eisstrahlen ist er dabei eingegangen. Nicht immer geht es ohne das radikale und effektive



MG TD – Versiegeln



MG TD – Kriechfettbeschichtung



MG TD
Endoskopische Prüfung
der Hohlräume



TR4 – Waschen



TR4 – Abbeizen



TR4 – Entfetten



TR4 – Beschichten



TRE – Einbrennen

Sandstrahlen. Der Vorteil beim Eisstrahlen ist jedoch, dass loses Material wie Rost, Farbe und Unterbodenschutz sehr schonend entfernt werden. Das Stahlblech hingegen bleibt mit seiner ursprünglichen Form erhalten.

Sind die Blecharbeiten abgeschlossen, dann muss die Rohkarosse gegen Korrosion geschützt werden. Seit etwa 10 Jahren beschichten Automobilhersteller ihre Karosserien im so genannten KTL-Verfahren. Zunächst werden alle Fette und Verschmutzungen durch Beizen beseitigt und danach wird im Tauchbad »kathodisch Elektrotauchlackiert«. Der große Vorteil des KTL-Verfahrens ist, dass der Farbauftrag überall erfolgt. Also auch in allen sonst nur schwer erreichbaren Hohlräumen und bei Punktschweißverbindungen

seien hier beispielsweise die Firmen »Carblast« in Stuttgart und die Abbeizzentrale »Heyde & Stickdorn« in Bad Salzuflen.

Auch das Unternehmen Brüggem in Herzlake bietet das KTL-Beschichten kompletter Karosserien an, jedoch ohne die erforderlichen Vorarbeiten. Die Beschichtung bei Brüggem erfolgt in einem hellen Beige statt dem üblichem Schwarz, was insbesondere dann vorteilhaft ist, wenn das Fahrzeug eine helle Farbe bekommen soll. Auch hat das verwendete KTL-Mittel laut der Firma die höchstmögliche Eindringtiefe in Falze und Blechüberlappungen. Die nächsten Schritte der Fahrzeug-Restauration sind an anderer Stelle hinlänglich beschrieben und können hier unerwähnt bleiben.



sogar im überlappenden Bereichen, bis an die Schweißpunkte heran. Ein weiterer Vorteil ist die hohe Festigkeit, mit der die Farbbeschichtung an dem Untergrund haftet.

Die fertigen Bauteile, die uns gezeigt wurden, waren in ihrer Qualität beeindruckend und nicht von neuer Lagerware aus Herstellerregalen zu unterscheiden. Mehr noch: Die Qualität der auf diese Weise mit Rostschutz behandelten Teile liegt vermutlich sogar über der von originalen »old stock«-Ersatzteilen.

Rostlos glücklich – dank KTL-Verfahren

Firmen bieten meist die KTL-Beschichtung von kleineren Bauteilen, wie Türen, Hauben, Kotflügel und ähnlichem an. Spezialisten, die auch ganze Fahrzeug-Karosserien im KTL-Tauchbad versiegeln, sind selten. Genannt

Zurück zum Fahrzeugkauf: wichtig für eine Überführung ist die Tatsache, dass Fahrzeugkauf in England die Versicherung immer beim Besitzer bleibt. Auch das deutsche Kurzzeitkennzeichen ist nicht unbedingt für eine Überführung geeignet, da dieses nicht in allen Staaten akzeptiert wird. Der richtige Weg ist hier entweder die ADAC-Grenzversicherung, wenn die Fahrt nur ein paar Tage dauert. Will man den Wagen mit den britischen Kennzeichen aber auch etwas längere Zeit in Deutschland bewegen, dann ist die OCC-Versicherung eine gute Adresse. Nach unseren Informationen bekommt man nur dort eine grüne Versicherungsbescheinigung auf seinen Namen, auf die deutsche Anschrift und auf das britische Kennzeichen.

In jedem Fall wünschen wir gute Fahrt und möglichst lange rostlose Zeiten. ■