

KOMMENTAR

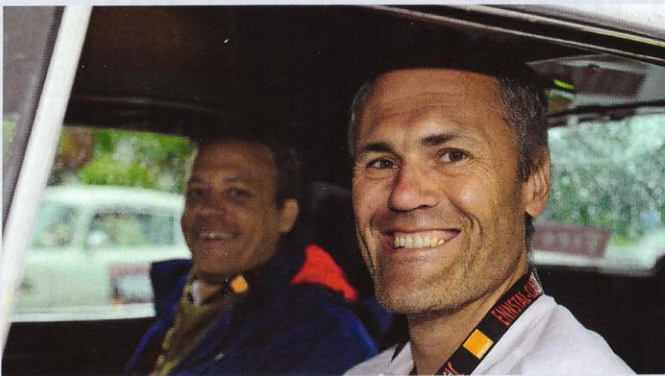

Der große Unterschied zwischen Sommer und Winter

Bei der winterlichen Schwestern-Rallye der Ennstal-Classic ist gerade mal ein Viertel des sommerlichen Feldes am Start. Schon klar: Der Winter beansprucht die Oldtimer. Doch wie sehr wirklich? Welche Vorkehrungen muss man treffen, um Wertminderung zu verhindern?

Reines Schmuckstück oder Spaßgerät? Diese Frage stellen sich viele Oldtimerbesitzer. »Wenn unter dem Auto ein Spiegel liegt, damit man die glanzlackierten Aufhängungen sieht – dann wurde zumindest für das betreffende Auto aus der Garage ein Museum«, erklärt quattrolegende-Organisator Peter Reischl, dass so manches Juwel längst aus der freien Wildbahn abgezogen wurde. Vor allem im Winter ist der Einsatz aber bei jedem Oldtimer eine heikle Sache.

Das zeigt schon ein Blick auf die Nennliste der Planai-Classic in Österreich: Während beim Sommer-Event Ennstal-Classic 300 Boliden starten, muss der Winter-Ableger mit 50 Autos auskommen. »Die Leute haben Sommer- und Winterautos«, weiß Veranstalter Helmut Zwickl. »Zweitere sind naturgemäß weniger wertvoll.«

Doch es ist weniger die Angst, etwas kaputt zu machen, die viele Oldtimer-Besitzer zurückschrecken lässt. Es sind die materialmordenden Bedingungen. »Es gibt kaum Menschen, die überhaupt mit einem klassischen Oldtimer wie einem schönen 911er, einem Mercedes 190SL, einem Triumph TR3 oder gar einem Maserati Mexico im Winter herumfahren. Ich bin einer



der wenigen«, erzählt Oldtimer-Händler Franz Wittner (Foto unten) in seinem Planai-Classic-Einsatz nicht ohne Stolz. »Wir verwenden dafür spezielle Autos, die dementsprechend präpariert sind, oder wegen ihres Zustands in absehbarer Zeit einer Voll- oder Teilrestauration zum Opfer fallen.«

Salz als größter Feind

Der größte Feind des Oldtimers im Winter? Das Streusalz. Wenn man noch so nennen kann. »Wir haben es ja hier nicht mit einem herkömmlichen Salz zu tun, sondern mit aggressivsten Substanzen, die der böartigen Korrosion weit überlegen sind«, beschreibt Wittner den Chemiemix, der das Gefrieren des Wassers bis zu einer Temperatur von –20 Grad verhindert. Klassisches Streusalz versagt ab –8 Grad. »Das neue Salz löst sogar Neutronen auf, obwohl die aus Kunststoff und verzinkten Materialien bestehen.«

Doch wie kann man seinen Klassiker dagegen wappnen? Einer, der das wissen muss, ist Christian Baier, der bei der Planai-Classic erneut seine Francis (Baujahr 1927) ausführte. »Zwei Monate vor der Rallye wird sie mit einem Zwei-Wochen-Rhythmus komplett mit Motoröl eingestrichen, zum Schluss mit einem Feilenöl. Direkt nach der Rallye wird sie noch am Hänger gedampft, zwei Tage ausgetrocknet, danach wird erneut der ganze Wagen mit Öl eingestrichen«, verrät er. »Da hat jeder sein eigenes Rezept.«

Es gibt aber deutlich winterfestere Autos. »Wir hatten einen 142er Volkswagen Baujahr 1968, mit dem sind wir acht Jahre ausschließlich im Salz gefahren«, erzählt Wittner. »Der war sehr außergewöhnlich – er hat fast ohne Korrosion überlebt.« Seine Erklärung? »Er war aus Schwedenstahl, was ein großer Vorteil war. Und unsere Pflege war sicher optimal.« Er schwört auf die Lackpflege der Firma Lokari: »Die kosten 300 bis 400 Euro. Damit werden 60 Prozent des Ärgernisses abgewendet.« Die Behandlung mit Pflegeprodukten kostete dann nicht mehr als 50 Euro. »Wenn man alles richtig macht«, wirft Wittner ein. »In einem Betrieb wird man zweimal im Jahr 500 Euro los.«