

Auto Bild **klassik**

KLASSIK

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

480 000 LESER!
Deutschlands meistgelesenes Klassiker-Magazin (laut AWA)



Seite 10

20 TOLLE TYPEN ab 3000 Euro

VW KÄFER

RATGEBER

Profis über Autoglas



Seite 130

Werkstatt-Schnäppchen im Internet

Seite 134



Die neuen Modelle von der Nürnberger Messe

Seite 142

Kredit für Klassiker



Seite 92



Mini



Nash Metropolitan



BMW 315

Getestet wie vor 30 Jahren

Coupés mit Charakter

Seite 58



Volvo 262 C



Lancia Gamma Coupé



Mercedes 230 CE

„Das Ford T-Modell gab's nur in Schwarz!“

„Auf James Deans Porsche lag ein Fluch“

Seite 150

LEGENDEN IM WAHRHEITS-TEST

ALLES LÜGE?

„Früher gab es Atom-Autos“

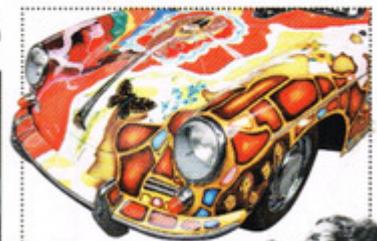
„Hitler fuhr nie selbst Auto!“

Einzelkinder der Auto-Geschichte

Dornier Delta II

Bayer K 67

Seite 72



Porsche von Janis Joplin

Die Autos der Rock'n'Roller

Seite 166

SELTENER GEHT'S NICHT



Mit Fett und Wachs gegen den Rost

Ab Werk war bei unserem Audi nicht viel los mit Rostschutz. Wir wollen aber auch bei Schmudgelwetter fahren - und kümmern uns um die große Hohlraum-Konservierung

EIN JAHR DAUERTEST MIT DEM AUDI 100

Rundum konserviert fährt er nun in seine Zukunft



Guter Schutz heißt
viel Schmutz: Sorgfälti-
ges Abdecken ist
deswegen sinnvoll

■ Jede Regenfahrt legte die Stirn in Sorgenfalten. Wir dachten an ungeschützte Hohlräume, offene Falze am Unterboden. So macht das Leben mit einem Klassiker keinen Spaß. Deswegen war klar: Unser Audi braucht einen rundum guten Korrosionsschutz.

Den liefert, da sind sich Experten inzwischen ziemlich einig, am besten ein Kombi-System. Es besteht aus Fett in allen Hohlräumen und Wachs auf dem Unter-

boden. Nur werden Fett und Wachs oft durcheinandergeworfen – ein Irrtum.

Karoserieschutzfett hat eine geniale Eigenschaft: Es kriecht exzellent. Damit gelangt es überall hin, saugt sich tief in Falze und legt sich schützend über die gesamte Oberfläche.

Anders dagegen das Wachs. Es ist zäher, nicht so kriechfähig, tropft dafür im Sommer nicht nach. Und vor allem: Wachs klebt

stabiler auf dem Untergrund. Fett wird durch Wasser schnell abgewaschen.

Auch in der Verarbeitung unterscheiden sich beide Materialien. Fett lässt sich nur bei rund 100 Grad spritzen, Wachs schon bei Zimmertemperatur.

Für die Zukunft des Dauertest-Audi gibt uns der Profi einen Rat: „Prüft den Unter-

boden regelmäßig“, sagt Karosseriebauer Michael Platz, „dann könnt ihr rechtzeitig reagieren und nachwachsen.“ Thomas Wirth

Nun sind wir ruhiger: Der Audi 100 rollt bestens konserviert über die Straßen



Vor dem Start

■ Einfach loslegen ergibt wenig Sinn. Im Gegenteil: Ohne umfangreiches Abkleben und Abdecken wird das Aufbringen von Fett und Wachs zum Desaster. Gerade Profis achten darauf. Sie wissen, dass sie so unterm Strich Geld und Ärger sparen.



1 Alles, was später nicht voller Fett oder Wachs sein soll, deckt Karosserie-Experte Michael Platz sorgfältig mit Folie ab



2 Und bloß nichts vergessen! Meike Illges kümmert sich um das Verpacken der Räder. An den Bremsen hat Fett schließlich nichts zu suchen



3 Und raus mit den Gurten – wer wollte schon einen fettgetränkten Sicherheitsgurt anlegen? Am Rahmen werden vorab alle Deckel entfernt

Fett für die Hohlräume

■ Ein ideales Produkt für alle Zwecke wäre schön. Gibt es aber nicht. Deswegen kombinieren wir: Durch alle Hohlräume kriecht nun Korrosionsschutzfett – immerhin rund 15 Kilogramm. Der Unterboden erhält dagegen ein Schutzwachs.



1 Ein Glühweinkocher, aus dem die Schöpfkelle einen Schlag Fett holt: Bei Raumtemperatur ist das Sander-Fett noch zäh wie kalte Margarine



3 Die Sonde tastet sich durch alle Hohlräume. Nur wer zügig arbeitet, kommt voran. Denn bei Pausen erhärtet das Fett und verstopft die Düse



5 Etwas simpler ist es bei den Türen. Ohne Verkleidungen sind sie gut einsehbar. Wichtig: guter Schutz – das Fett klebt unangenehm



2 Durch Hitze wird alles anders. Bei knapp 100 Grad fließt das Fett wie dickes Öl in den Druckbecher



4 Der Auspuff ist gut verpackt, die Sonde spritzt das heiße Fett in die Heckschürze. Nur wer die Architektur des Modells kennt, denkt an alle Stellen



6 Vorsicht, heiß und fettig: Schön, dass das heiße Fett so überall hinkommt. Doch Spritzer wie diese können furchtbar ins Auge gehen



Wachs auf den Unterboden

■ Doch es gibt ja nicht nur Hohlräume, sondern auch den Unterboden und die Radhäuser. Gegen sie spritzt Wasser, Dreck und Splitt von der Straße. Fett würde auch hier gut schützen – allerdings nicht lange, weil es abgewaschen würde. Deswegen greifen Profis hier zum zähen, klebrigen Wachs.



Das Unterbodenwachs hat gegenüber dem Fett einen großen Vorteil: Es lässt sich ohne Erhitzen verarbeiten



Alles, was sich nicht dreht und nicht heiß wird, erhält nun einen schützenden Wachsüberzug



Dazu zählen auch die Radhäuser. Wichtig: Diese Wachsschicht verschleißt – erneuern ist also Pflicht



Wenn's eng wird, hilft eine Sprühdose weiter. Ihr dünnes Röhrchen kommt überall hin

Mit einem Wisch...

■ ... ist gar nichts weg. Im Gegenteil: Fett und Wachs haben die Eigenschaft, gut zu haften. Beim Reinigen ist das wenig hilfreich: Deswegen lohnt sich ein gutes Abkleben und Abdecken immer – besonders im Innenraum. Wo nichts klebt, muss man schließlich nicht aufwendig putzen.



Nicht überall stört das Fett. Rund um Befestigungsbohrungen sollte es unbedingt bleiben



Klar, an solchen Öffnungen tropft es. Hier wird es auch später nie ganz sauber sein



Alles blitzblank – sehr schön. Und vor allem gut geschützt

110502 – 111572 TEIL 10 Dauertest-Tagebuch

110502 Jetzt können wir unseren Audi von Michael Platz aus Spöck abholen. Nach allen Regeln der Kunst hat der Blech-Experte die Karosserie instandgesetzt (Heft 3/2012). Das soll den weiteren Verlauf stoppen. Wir übernehmen den blitzblank geputzten Audi. Und fahren nun mit viel besserem Gewissen über regennasse Straßen.

111111 Wir freuen uns über die lustige Zahl auf dem Tacho. Der Audi läuft problemlos.

111568 Doch so ganz leer wird die Arbeitsliste bei einem Youngtimer ja nie. Unser Audi macht da keine Ausnahme: Wir notieren Bremsen, die sich etwas weich anfühlen. Und auch die Tachobeleuchtung ist schon wieder ausgefallen.



Schnapszahl auf dem Tacho: Am 22. Januar standen 111 111 km auf dem Audi-Zähler

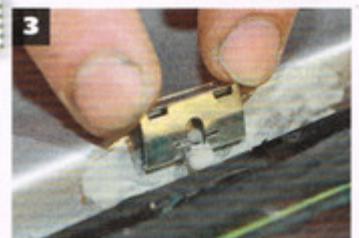
Konservierung der Hohlräume und des Unterbodens	1300 Euro
Durchschnittsverbrauch auf Test-Distanz (16820 km)	
Super plus	13,3 Liter/100 km
Ölverbrauch	0,54 Liter/1000 km

FOTOS: G. VON STEINENFELS (04), THOMAS WIRTH

Lose Zierleisten

Hier flog unserem Audi das Blech weg

■ Erst klapperte sie, dann löste sie sich: Die untere Zierleiste an der Heckscheibe hatte keinen Halt mehr. Kein Wunder bei diesen völlig verrosteten Klammern.



Ein kurzer Stift hält die Klammer. Er darf nicht beschädigt werden



Nur Gebrösel blieb von der alten Klammer. Neue gibt es – wieder



Viel Fett soll den Bereich um die Schrauben künftig schützen



Den Rost unter der Klammer entfernt eine Schleifscheibe



Nun lassen sich die Leisten aufdrücken. Sie sitzen wieder fest