

Moderne Technik wird zum neuen Rost



Mercedes R129 Der SL der vierten Generation wurde von 1989 bis 2001 gebaut. Nicht der Rost ist heute das Hauptproblem...

KLASSIKER ERHALTEN

Korrosion hat sich als ärgster Feind fahrbarer Alteisen verabschiedet. Weil Chips schneller altern als Blech und ohne Steuergeräte nichts mehr geht, droht künftigen Oldies frühzeitig der Tod.

Text: Jürg Wick
Bilder: JW / Werk

Peter Rau eröffnete 1977 einen der ersten Oldtimer-Handelsbetriebe im zürcherischen Oberweningen und übergab diesen 34 Jahre später seiner Tochter Katrin. Peter Rau in jener Zeit auf die Frage, ob er sich vorstellen könne, dass ein zum Youngtimer mutierter Mercedes SL in 20 Jahren so begehrt sein würde wie der R107 (1971–1989): «Ich denke nicht. Ich habe Angst vor der vielen Elektronik in neueren Autos.» Die Verdecksteuerung des späteren Mercedes SL (intern R129) umfasst 25 Baugruppen. Wenn Sensoren einen Crash oder Überschlag erkennen, schnellt automatisch der Überrollbügel auf. Die gleiche Sensorik kümmert sich um Airbags sowie Gurtstraffer, bezieht ihre Signale unter anderem von Radsensoren, die auch für ABS und ASR zuständig sind.

Standzeit

Mehrere Monate stand sich ein Mercedes SL500 R129 (1989–2001) in einer Tiefgarage die Reifen platt. Bis Anfang 2017 wurde das zum Klassiker reifende Cabriolet mit aufsetzbarem Hardtop mit V8-Motor nicht täglich, aber regelmässig genutzt und bei seinem Mercedes-Vertreter gewartet. Dann streikten mehrere Funktionen. Der SL blieb fahrbar, erfreute den Genussmenschen aber nicht mehr. Beim Besitzer handelt es sich um einen, der den Spiegel im

Badezimmer hängen lassen möchte, um zusammen mit seinem Youngtimer stilgerecht altern zu können. Also führte der Weg zurück in die angestammte Werkstatt.

Dort stellte sich ein für die Ansteuerung von Komfortelementen zuständiges Kästchen als Schadensquelle heraus: «Da kann man nichts machen, das Ersatzteil ist nicht mehr lieferbar oder reparierbar.» Für den Besitzer hörte sich dies wie ein



Nicht erhältlich Das fragliche Teil steuert Komforteinrichtungen. Es legte den SL mehrere Monate lang lahm.

Totenschein für sein Auto an. Kurzfristig von seinem Autospital enttäuscht, deponierte er den Mercedes in der Tiefgarage. Das marode Teil blieb in der Werkstatt, wo man feststellen durfte, dass der Besitzer des SL500 zu jener Sorte gehört, die nicht um jeden Rappen feilscht, sondern gelernt hat, dass Gras nicht schneller wächst, wenn man daran zieht.

Recherchen

Der Auftrag für weitere Recherchen traf ein, und das von Hella zugelieferte Teil wurde einem Spezialisten in Deutschland zugestellt. Selbst von dort kam negativer Bescheid. Der Kunde schaltete daraufhin die AR ein und vernahm nichts Erfreuliches.

Markenclubs konnten nicht helfen, auch das Mercedes-Classic-Center Kestenholz im Baselbiet musste klein begeben. Geschäftsführer Hanspeter Schiess: «Voll erwischt; wir müssen passen, was wohl bedeutet, dass wir künftig vermehrt jüngere Modelle zum Ausschachten ankaufen werden...». Die Anfrage beim Mercedes-Importeur mündete in ein ehrliches Antwortschreiben: «Wir haben für dieses Problem leider keine Lösung. Der Aufwand, der betrieben werden müsste, ist am Markt nicht durchsetzbar. Der Kunde muss über seinen Vertreter oder den freien Markt eine Lösung suchen.» Kunde und Werkstatt gaben nicht auf; es gelang, einen pensionierten Spezialisten zu reaktivieren, der sich der Sache annahm und nach längerer Fronarbeit Spannungsmeldung signalisierte. Über die endgültigen Kosten schweigen sich Garagist und Autobesitzer aus. **AR**

WIE ALTERN AUTOS HEUTE?

Youngtimer sind auch nicht mehr das, was sie einmal waren. Viele Autos sind selbst mit 20 Jahren noch im täglichen Einsatz. Wo liegt das Ablaufdatum?

Text: Jürg Wick
Bilder: zVg.

Das Durchschnittsalter der in Betrieb stehenden Schweizer Personenwagen liegt inzwischen bei circa 9 Jahren. Der Betrachter der Fotos im nebenstehenden Artikel bemerkt, dass die Rede nicht von einem Elektronikteil ist, sondern von einem Konstrukt aus den 1990er-Jahren; unterdruck- und elektrisch gesteuert. Es führt diverse Komfortfunktionen aus, u. a. die Zentralverriegelung sowie optionale Komforteinrichtungen an den Sitzen. Die Krux dabei ist die schon damals vielseitige Verfügbarkeit von Optionen, welche sich seither nochmals vervielfacht hat, dies nun elektronisch über Busleitungen statt via Kabel und von Unterdruckleitungen gesteuert.

Die Idee des Langzeitautos starb um 1990; seitdem werden die Autos anders hergestellt als zuvor. Was der Roboter modular zusammenfügt, lässt sich nur mit unverhältnismässigem Aufwand reparieren. Viele Teile haben eine begrenzte Lebensdauer. Schaum in der Instrumententafel und Gummis bröseln, Kunststoff an Türverkleidungen und Sitzbezügen versprödet, Aluminium, Stahl, Messing und Kupfer korrodieren. Schon eine Kleinigkeit kann das Auto lahmlegen.

Über solche Fälle berichten viele Besitzer von Youngtimern und Händler, die zum Oldtimer gehedende Vehikel am Leben erhalten wollen. Stichwort ist neben Trimmmaterialien die Elektronik, von Spezialisten ruck, zuck programmiert. Werden die Hersteller die Kästchen noch im Ersatzteilsortiment führen, und wenn nein, wird es Spezialisten geben, welche die veralteten Programmierungen durchschauen?

Bislang vertraute man darauf, dass irgendein Spezialist oder ein Markenclub mit Ersatzteilen oder mit Reparaturtipps helfen kann. Oder wenn sich für ein überlebenswertes Modell ein Ersatzteilengpass abgezeichnet hat, eine Unternehmung irgendwo auf der Welt sich aufrafft, ein sich ankündigendes Vakuum auszufüllen.

KEINE SORGE

Begehrte ältere Modelle von Alfa Romeo, Jaguar, Mercedes oder Porsche und heisse Ford oder Gordini respektive Alpine von Renault ebenso wie englische Roadster dürften noch lange Zeit dank Nachbauten gut versorgt bleiben. Für Ferrari oder Aston Martin gibt es nachwachsende und gut ausgebildete Spezialisten, die defekte Teile reparieren können. Wegen der steigenden Werte der Produkte kann es weiterhin lohnend sein, nicht mehr lieferbare Teile mit hohem Arbeitseinsatz zu rekonstruieren. Und bis heute gibt es für Amerikaner bis in die 1980er-Jahre praktisch alles, inklusive Trimmelementen in den originalen Farben ladenneu. Für Jaguar-Klassiker arbeitet beispielsweise Georg Dönni in Roggliswil TG, für Alfa Romeo ist es Stalder & Moser in Ellikon a. d. Thur ZH, und für Mercedes und Porsche gibt es etablierte Classic-Betriebe, ganz abgesehen von Modellspezialisten wie Tanner in Amriswil TG, welcher sich ausschliesslich dem Porsche 356 verschrieben hat. Messmer in Fuluibach BE, Classic Car Connection in Lichtensteig SG sowie Classic & Vintage Cars in Spiez BE heissen die Spezialisten für englisches Altblech. Und auch um erhaltenswerte «Fahrware» wie den 2CV, VW Käfer, Bulli und Co. muss man sich keine Sorgen machen. Gefährdet sind vorab weitverbreitete Autos ohne ausgewiesene Heritage, weil der Ersatzteilmachschub ab Werk nach rund 10 Jahren droht eingestellt zu werden.



Citroën 2CV Steigende Preisnotizen und keine Probleme mit der Ersatzteilversorgung und der Erhaltung.

Wie geht es mit Youngtimern weiter?

EINE NEUE ZEIT

Nun gibt es die Entwicklung, dass einstige Neuwagen etwa dank wirksamer Rostvorsorge länger im regelmässigen Einsatz bleiben, am Ende des Erstlebens höhere Km-Leistungen aufweisen und deshalb eher nach einer technischen Generalüberholung verlangen. Was wegen der Komplexität aufwendiger werden dürfte als bei Autos, denen nach einer Ölspülung für Motor und Getriebe wieder neues Leben eingehaucht werden kann.

Und zudem, weil es aufgrund der Versionenvielfalt schlicht nicht mehr möglich sein wird, an sich gute Substanzen im Originalzustand zu erhalten. Ein neuzeitlicheres Problem stellen z. B. die Rückhaltesysteme (Gurtstraffer/Airbags) mit Zünder und Sprengstoff dar, für welche üblicherweise Ablaufdaten gelten.

Das Statement eines Bosch-Sprechers stimmt wenig zuversichtlich: «Bei gealterten Autos kann defekte Elektronik den Totalschaden bedeuten, da ein Neuteil oft teurer ist als das ganze Auto.»

Seit 1996 unterliegen neue Modelle dem Euro-NCAP-Crashtest. Deren Struktur besteht deshalb nicht bloss aus unterschiedlich festen Stählen, sondern teilweise aus Aluminium- und Verbundwerkstoffen sowie unterschiedlich starken Blechen. Um Gewicht zu sparen, werden in Längsträgern Aluminiumprofile eingelegt. Jedes Teil ist dreidimensional geprägt, gefräst, gelocht,

gebördelt und anschliessend mit der dazugehörigen Struktur verpunktet, geschweisst, gelötet, geklebt, oder sogar gelasert. Seriös kann man so etwas nur ausbauen und tauschen, wenn es die Teile gibt, und solange Besitzer oder Versicherung den teuren Tausch bezahlen. Jeder eingedrückte Schweller kann für einen günstigen Youngtimer den wirtschaftlichen Totalschaden bedeuten.

Weil es erfahrungsgemäss nichts mehr gibt, was es nicht gibt, dürfte die Frage des Fortbestands der Oldie-Szene mittelfristig jedoch weniger eine der Reparatur- und Wiederinstandsetzung sowie der Teileversorgung sein, als vielmehr eine, ob sich die Nostalgieszene weiterentwickelt, wie momentan erlebt, oder jüngere Generationen ganz andere Interessen haben. Sofern die Marktkräfte ungebrochen weiterziehen, werden neue Geschäftsfelder entstehen, welche mit dem eingangs beschriebenen Problem gutes Geld einbringen können. Google wird es richten. Momentan verlieren exklusive Autos im mittleren Alter nach einem Hype in den 10er-Jahren eher etwas an Wert.

Früher war die Korrosion die häufigste Sterbeursache, nun sitzt der Feind im Kabelbaum und nennt sich Elektronikwurm. Es lässt sich spekulieren: Entweder man fällt auf die Nase oder freut sich in 20 Jahren auf das aufgebesserte Pensionskonto. Informationen zu Preisentwicklungen demnächst auf diesen Seiten. **AR**



Historische Schreibmaschine auf ihr will niemand mehr schreiben, aber mit alten Autos fahren will man noch immer.

DAS SCHWEIZER OLDTIMERMIELTSYSTEM

Rent a Classic

RENTACLASSIC.SWISS

UNTERSCH ONLINE BUCHEN
OLDTIMER SELBER FAHREN
OHNE KILOMETERBEGRENZUNG
ATTRAKTIVE MITGLIEDSCHAFTEN