



Ein Morris Minor muss vorgeführt werden

Wer kennt es nicht? – das Aufgebot zur Kontrolle des Fahrzeugs auf dem Strassenverkehrsamt

Für viele Leute ist der Weg zum Strassenverkehrsamt ein Gräuel. Besonders wenn es um das Vorführen oder die Turnuskontrolle eines "alten Autos" geht.

Wenn man sämtlichen Schauergeschichten glaubt die über all die Experten erzählt werden scheint es fast unmöglich zu sein, dass überhaupt noch irgend ein altes Fahrzeug den "Spiessrutenlauf" durch die Technische Prüfung des Strassenverkehrsamtes schafft.

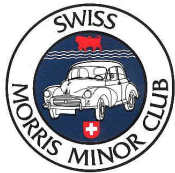
Da muss ich, aus meiner Erfahrung gesehen, ganz entschieden widersprechen! Ich kann nicht von ernsthaften Schwierigkeiten mit den vielen, unterschiedlichen Experten, mit denen ich zu tun hatte, reden. In den letzten dreissig Jahren habe ich in den Kantonen Zürich, Basel und Aargau über fünfzig Fahrzeuge, die alle älter als 10 Jahre, ja sogar bis 40 Jahre alt gewesen sind, problemlos durch die Kontrollen gebracht. Dabei darf ich mit Stolz erwähnen, dass ich nur drei Autos ein zweites Mal zur Nachkontrolle bringen musste weil (berechtigter Weise) etwas nicht in Ordnung war.

Der Grund für diese erfolgreiche Bilanz dürfte sicher in der seriösen Vorbereitung der Fahrzeuge auf diesen "Grossen Tag" zu finden sein.

Dabei beachte ich die folgenden Punkte:

Zuerst der optische Eindruck.....

- Das Fahrzeug soll innen und aussen, auch unter der Motorhaube und unter dem Wagen einen sauberen optisch guten Eindruck machen. Man kann vielleicht sogar mit etwas Politur nachhelfen.
- Die Wagenpapiere sollten vollständig sein, ganz besonders die Chassis-Nummer genau kontrollieren. Vergewissern Sie sich, wo diese sich am Fahrzeug befindet, die Nummer muss an einem tragenden Carosserieteil eingeschlagen sein und darf nicht abschraubbar sein, beim Minor ist sie meistens an der Quertraverse beim Front-Stossdämpfer, oder am Türpfosten der vorderen Tür eingeschlagen.
- Vergessen Sie nicht ein brauchbares Pannendreieck und die Autoapotheke mitzuführen und sofern vorhanden, die Scheibenwaschanlage zu füllen. Dies gehört zur fahrbereiten Ausrüstung jedes Autos. Das Reserverad ist nicht Pflicht, aber empfehlenswert.
- Prüfen Sie, ob alle Lichter funktionieren. (links und rechts gleich hell, Blinker gleich schnell) beim Minor mit den kleinen Schlusslichtern besonders die Funktion "Stop" hinten zusammen mit "Blinker" links & rechts, weil die gleiche Lampe zum Einsatz kommt. Auch die Armaturenlampen, wie Scheinwerferanzeige, Blinkeranzeige und Tachobeleuchtung müssen in Ordnung sein! Stimmen die Einstellungen der Scheinwerfer und der Abblendlichter?
- Beim Rundgang ums Auto prüfen Sie die Türscharniere, sie sollten beim anheben der Türe kein Spiel aufweisen, Die Türen und der Kofferraumdeckel sollte sich abschliessen lassen, ohne dabei trotzdem aufzugehen, wenn man den Griff betätigt! Das Türschloss muss zweistufig einrasten!
- Die Bereifung des Fahrzeugs sollte eher mehr als nur die Minimalvorgaben des Reifen-Profiles erfüllen. Keine Mischbereifung "Diagonal mit Radial"! Die Grösse der Minor -Radialreifen ist min. 135 SR14 bis max. 145 SR14 auf der 3.5"-Originalfelge oder - die eigentliche Originalbereifung mit Diagonalreifen min. 5.00 x 14" bis max. 5.20 x 14",
- Die Grobprüfung der Stossdämpfer kann durch kräftiges auf- und ab- bewegen des Fahrzeugs über jedem Rad getestet werden. Nach dem Auf- und Abschaukeln lässt man das Fahrzeug nach der Abwärtsbewegung los, danach sollte der Wagen nur noch eine Aufwärts- und eine kleine Abwärtsschwingung machen. Also, nicht mehrmals auf und abschaukeln!



- Was den Rost an der Karosserie betrifft, gilt grundsätzlich: Alle Kotflügel, Türschwellen und tragenden Blechteile dürfen beim Minor keine Rostlöcher aufweisen! Tragende Bleche sind beim Minor fast alle! Ebenso sind die Scheinwerfer-Böttchen im Kotflügel *zu* kontrollieren. Besondere Aufmerksamkeit sind an folgenden Stellen nötig: Alle Aufhängepunkte der hinteren Blattfedern, sämtliche Ecken der Bodenpartie, die Türschwellen, die Kotflügelkasten, die beiden Längstragholmen mit allen Querverbindungen, sowie im Kofferraum die hinterste Heckpartie, wo das Reserverad angeschraubt wird. Dann die Gegend um und unter dem Batteriekasten! Auch der Benzin-Tank darf nicht angerostet sein!

..... und jetzt die Technik.....

- Zur sicher wichtigsten Prüfung, des Spieles des Vorderachsschenkels und Radlagers, sowie das Spiel der Spurenden, heben sie den Morris Minor unter den Achsschenkeln mit einem geeigneten Wagenheber oder mit Unterstellböcken ab Boden. Nicht an der Seite mit dem Originalwagenheber anheben! Der Grund liegt darin, dass die Achsschenkel zur Prüfung des Schenkelspiels unterstellt sein müssen, damit sie frei und entlastet sind, was bei seitlichem Anheben nicht der Fall ist. Durch kräftige, kurz aufeinander folgende Kippbewegungen mit den Händen aussen am Rad senkrecht oben und unten über der Radmitte können Sie feststellen, ob kein Spiel am Radlager und an den Achsschenkel-Köpfen vorhanden ist.

Diesen Test wiederholen Sie natürlich auch am anderen Vorderrad. Wenn Sie ein Spiel feststellen, ist eine zweite Person hilfreich. Sie kann durch geeignetes Abtasten und durch beobachten der verdächtigen Komponenten während den Kippbewegungen ergründen, woher das Spiel allenfalls kommt. Sicher ist, dass Sie an diesen wichtigen Elementen Massnahmen treffen sollten, die zur Behebung des Spiels notwendig sind! Radlagerspiel kann manchmal durch Nachspannen der Radnabenmutter behoben werden.

Bei Spiel am oberen oder unteren Achsschenkelkopf ist meistens ein Neuersatz unumgänglich. Beim oberen Achsschenkelkopf könnten natürlich auch die beiden Gummis, die den Hebelarm des Stossdämpfers fassen, defekt oder ausgeschlagen sein !

Zum Prüfen des Spiels an den Spurenden machen Sie die gleichen Kippbewegungen wie vorher, nur diesmal in waagerechter Position. Das Rad sollte zu dieser Prüfung in gerader Fahrtrichtung und in den Endstellungen links sowie rechts gestellt werden. In allen drei Stellungen sollte während den Kippbewegungen das Spurende kein Spiel aufweisen. Diesen Test wiederholen Sie natürlich auch am anderen Vorderrad.

- Wenn das Fahrzeug schon vorne Aufgebockt ist, benutzen Sie die Gelegenheit, um die Bremsschläuche und die Bremsleitungen zu begutachten. Benzin- und Bremsleitungen dürfen keinen Rost aufweisen und nicht beschädigt sein, keine Beulen, Schleif- oder Knick- Stellen. Die Bremsschläuche dürfen nicht eine rissige Oberfläche aufweisen und keine Verschleiss-Spuren haben wie z.B. von Radberührung bei vollem Radeinschlag und / oder Marderbiss.

- Begutachten Sie links und rechts auch die Gummis in den Augenbolzen (das ist der Drehpunkt des Achsschenkels in der Verlängerung zum Torsionsfederstab längs zum Chassisholmen). Sie sind oft vom Gewicht des Fahrzeugs einseitig durchgescheuert. So, dass der Drehbolzen des Achsschenkels direkt auf dem Metall aufliegt. Dieses Problem werden Sie nicht mehr haben, wenn Ihr Fahrzeug bereits mit meinen Teflonbuchsen ausgerüstet ist.

- Prüfen Sie auch die Gummis an der Trapezstrebe, welche vom Achsschenkel zum Frontteil des Chassis die Bremskräfte auffangen und dadurch eine wichtige Funktion haben.

- An der Zahnstangenlenkung dürfen die beiden Gummi-Balgmanschetten nicht beschädigt sein. Achtung, diese werden oft durch Marderbisse zerstört.



- Elektrokabel unter dem (und selbstverständlich auch im) Fahrzeug sollten Sie auf defekte Scheuerstellen prüfen, speziell die Durchführungen in der Karosserie. Nötigenfalls isolieren und bandagieren, oder gar ersetzen.
- Der Motor und das Getriebe sollten kein Öl verlieren und äusserlich trocken sein. Ich komme am Schluss noch näher darauf zu sprechen.
- Nun können Sie den Wagen vorne wieder auf den Boden stellen und ihn dafür an der Hinterachse aufbocken. Lösen Sie die Handbremse ganz und bringen Sie den Schalthebel in die Neutralstellung (kein Gang eingelegt).
- Kontrollieren Sie das Radlagerspiel an beiden Hinterrädern, es darf ganz wenig Spiel zu verspüren sein.
- Begutachten Sie die beiden Aufschlagdämpfergummi auf der Hinterachse, sie sollten keine Rissbildung an der vulkanisierten Stelle am Halblech aufweisen.
- Prüfen Sie die hinteren Stossdämpfer auf Ölleck und kontrollieren Sie ob kein Spiel im Hebelarm des Stossdämpfers und dem Verbindungsgestänge zum Chassis vorhanden ist, die Gummi-Kugelköpfe am Gestänge sind oft ausgeschlagen!
- Das Differential soll aussen ölfrei und trocken sein. Ebenso sollte kein Öl seitlich hinter den Bremsschildern aus der Hinterachse treten. Genauso auch nicht etwa aus der Bremstrommel. Beachten Sie, dass auch hier die Bremsleitungen und der Bremschlauch wie vorher bereits erwähnt, i. O. sein müssen.
- Wenn Sie schon unter dem Fahrzeug sind, kontrollieren sie die beiden Kreuzgelenke an der Kardanwelle hinten beim Differential und vorne beim Getriebestummel. Sie sollten kein Wackelspiel haben und das auch nicht bei unterschiedlichen Drehstellungen der Kardanwelle. Lassen sie sich aber beim Getriebestummel nicht vom wahrscheinlich grosszügigen Spiel des austretenden kurzen Antriebstummels der Kardanwelle beunruhigen! So lange dort kein Ölleck festzustellen ist, werden Sie und der Experte damit leben können. In der Regel prüft der Experte hauptsächlich den Zustand des Kreuzgelenkes.
- Als letztes begutachten Sie die Blattfedern auf allfällige Brüche oder fehlende Spangen, die das Federpaket zusammenhalten. Kontrollieren Sie auch den Zustand der Gummibuchsen in denen das Blattfederpaket mit der Karosserie hinten und vorne verhängt ist.
- für den Handbremsstest setze Ich voraus, dass die hydraulischen Bremsen an Ihrem Fahrzeug einwandfrei nachgestellt sind und gleichmässig gerade ziehen. Optimales Nachstellen der Excenter in den Bremsen beim Morris Minor ist wichtig! Sie haben nun noch die Gelegenheit die Handbremse auf genau gleichmässige Wirkung ziehend zu prüfen und falls nötig, einzustellen. Ziehen Sie den Handbremshebel auf den ersten Raster, drehen Sie dann anschliessend abwechselnd am linken und rechten Hinterrad (immer in Fahrtrichtung) um den Widerstand der Handbremswirkung zu testen. Wiederholen Sie den Test mit Handbremshebel bei einem Raster höher. Von ungefähr dem dritten Raster an müsste die Bremswirkung auf beiden Hinterrädern gleichmässig einsetzen. Bei Ungleichheit kann nun das eine oder andere Zugseil am Handbremshebel entsprechend nachgestellt werden bis die Bremswirkung beidseitig gleichmässig stimmt. Nach ca. fünf bis sechs Rasterzacken des Handbremshebels sollten die beiden Räder gleich stark blockieren.
- Der Auspuff soll dicht montiert und berührungsfrei unter dem Fahrzeug aufgehängt sein. Dichtheitsprüfung durch zuhalten von Hand im Leerlauf ist eine einfache Kontrolle.
- Nun darf der Wagen wieder auf alle vier Räder stehen. Lassen Sie ihn also von seiner Hochstellung herunter. Wenn bei den vielen Tests alles in Ordnung war, haben Sie eine reelle Chance für eine erfolgreiche Vorführung auf dem Strassenverkehrsamt.



..... und jetzt die Spezialitäten.....

- Was sie nicht prüfen können ohne Spezialwerkzeug ist die Spur und die Lenkgeometrie, den Abgaswert und Feinprüfung der Stossdämpfer. Doch alle diese Tests sind in der Regel beim Morris Minor nicht kritisch und liegen meist gut innerhalb der Toleranzwerte.

..... zu guter letzt, der Ölverlust.....

Was den Ölverlust an Morris Minor Motoren betrifft komme ich jetzt darauf zu sprechen. Klären Sie aber unbedingt vorher ab ob es sich bei dem Öl nicht etwa um Getriebeöl handelt welches sehr häufig aus dem Loch mit dem losen Splint unten in der Getriebeglocke (hinter dem Flansch zum Motor) austritt. Dafür gibt es die Möglichkeit eines Umbaus des Getriebelagerdeckels, den ich mit vollem Erfolg seit einigen Jahren anpreise und an jedem ausgebauten Originaldeckel ausführen kann.

Nun zum Motor-Ölverlust: An der Frontseite haben die neueren Motoren einen Simmerring im Stirnraddeckel, die älteren Modelle dagegen einen in Unschlitt getränkten Filzring. Auf der Stirnradseite ist eine Abdichtung gut möglich. Im Gegensatz zur Antriebsseite, wo man dem Übel ausgeliefert ist. Sollte ihr Morris Minor am Motor nach längerem Lauf im Stillstand hinten zwischen Ölwanne und Getriebeflansch ein wenig Öl verlieren, ist das konstruktionsbedingt fast nicht zu vermeiden. Der Motor hat dort statt einem Dichtring eine Rückführspirale welche im Kurbelwellenzapfen eingeschliffen ist. Während des laufenden Motors transportiert diese Spirale das Öl zur Motorinnenseite. Sobald der Motor steht, ist der Rücktransport des Öles unterbrochen und das restliche Bisschen Öl läuft aussen der Ölwanne entlang hinunter. Je ausgeleierter der Motor ist, umso schlimmer wird es. Wenn sich da nicht gerade Flecken am Boden bilden so ist das plus minus zumutbar. Nicht alle Experten kennen da die gleiche Grosszügigkeit. Auch wissen viele nichts über die Konstruktion des Morris Motors. Sollten sie wegen des Öles eine Beanstandung vom Experten haben, versuchen Sie mit dem Experten das Problem zu besprechen. Ich habe die Erfahrung gemacht das meistens mit einem sachlichen Gespräch ein Auge zuge drückt wird.

Rolf Corbat