

9. April 2026

Pressemitteilung

Ihr Ansprechpartner
Frank Reichert
Leiter Unternehmenskommunikation

Tel. +49 (0)711 97676-620
Fax: +49 (0)711 97676-609
frank.reichert@gtue.de

Nach dem Check des Klassikers sicher in die neue Saison starten

- + **Tipps der GTÜ zur Vorbereitung der alten Technik für neue Kilometer**
- + **Prüfen von Batterie, Reifen und Flüssigkeiten: Aufwärmprogramm nach dem Winter**
- + **Der Fahrer muss sich auf die Fahrt mit dem Klassiker einstellen**

___ **Stuttgart.** Sonne satt und kein Salz mehr auf den Straßen – das ist der ideale Zeitpunkt für erste Kilometer nach dem Winterschlaf des Oldtimers. Damit diese Fahrt sicher und gut gelaunt verläuft, sollte vor dem ersten Dreh des Zündschlüssels eine kleine Prüfung der Technik stehen. Bei dieser Gelegenheit kann sich der Fahrer auch wieder vor Augen führen, welche Anforderungen es beim Fahren ohne die zahlreichen modernen Assistenzsysteme gibt. Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH nennt Tipps für den Start des Klassikers in den Frühling.

___ **Unter Strom:** Bereits einige Tage vor der ersten Ausfahrt empfiehlt sich ein Blick auf die Batterie. Wurde sie im Winter regelmäßig geladen? Dann sind kaum Probleme zu befürchten. Falls nicht, bleibt noch Zeit für die Stromzufuhr. Mit einem handelsüblichen Ladegerät braucht das mehrere Stunden. Bleibt dabei aber der Spannungsaufbau aus, hilft nur der Austausch des Stromspenders. Zu lange Standzeiten ohne Ladung können zum Defekt der Batterie führen.

___ **Flüssigkeitshaushalt:** Vor dem ersten Starten des Motors steht ein Check der Flüssigkeiten auf dem Plan. Zunächst werden gründlich alle Leitungen geprüft. Haben sich irgendwo feuchte Stellen gebildet? Legen poröse Schläuche einen baldigen Austausch nahe?

Frische Flecken unterm Fahrzeug weisen den Weg zu Undichtigkeiten – diese lassen sich gut lokalisieren, wenn der Wagen nach dem Winter noch nicht bewegt wurde.

In Öl gebadet: Stimmt der Ölstand nach dem Herausziehen des Messstabs aus dem Triebwerk? Wann wurde das Motoröl zum letzten Mal gewechselt? Wer das Öl vor dem Winter ersetzt hat, ist auf der sicheren Seite. Liegt der letzte Austausch länger als ein oder zwei Jahre zurück, sollte das Öl samt Filter bald ausgetauscht werden. Das gilt unabhängig von den in diesem Zeitraum zurückgelegten Kilometern oder dem Füllstand des Öls.

Schutz vor Überhitzung: Die Kühlflüssigkeit darf über den Winter hinweg nicht absinken. Ist dies doch geschehen, wird die Suche nach der Ursache besonders wichtig. Bei zu wenig Kühlwasser droht der Motor zu überhitzen, was zu teuren Schäden führen kann.

Gesicherte Verzögerung: Ist der Pegel der Bremsflüssigkeit gefallen, ist höchste Vorsicht geboten. Diese Flüssigkeit kann in die Bremstrommeln oder auf die Bremsscheiben getropft sein, zu Lasten der Bremswirkung. Manche Oldtimer verfügen nur über ein Ein-Kreis-Bremssystem. Eine undichte Stelle kann hier sogar zum Totalausfall der Bremsen führen. Von Bedeutung ist auch ein regelmäßiger Wechsel der Bremsflüssigkeit alle zwei Jahre. Je älter die Bremsflüssigkeit, desto geringer ihr Siedepunkt. Wird die Bremse beispielsweise bei Bergabfahrten in den Bergen stark beansprucht, kann die Bremswirkung ohne Vorwarnung stark nachlassen.

Haftungsfragen: Die Reifen verdienen große Aufmerksamkeit. Zunächst wird der Druck geprüft und gegebenenfalls angepasst. Weil viele Klassiker vergleichsweise wenige Kilometer im Jahr zurücklegen, ist das Profil auch älterer Pneu häufig ausreichend. Doch Reifen altern durch Ozon, UV-Strahlungen, Temperaturschwankungen oder lange Standzeiten. In der Folge härtet der Gummi aus, die Reifen haften schlechter, insbesondere bei Nässe. Auch der Bremsweg verlängert sich. Ein Austausch der Reifen nach sechs bis acht Jahren ist auch bei Oldtimern ratsam.

Sehen und gesehen werden: Zum Aufwärmprogramm gehört auch ein Check der Lichtanlage. Funktionieren die Rückscheinwerfer, sind die Frontscheinwerfer korrekt eingestellt?

Achtung: Auch die funktionierende Kennzeichenbeleuchtung ist sicherheitsrelevant und wird deshalb bei der Hauptuntersuchung (HU) kontrolliert.

Plaketten-Blick: Viele Oldtimer sind mit einem Saisonkennzeichen versehen, ihre Einsatzzeit beschränkt sich beispielsweise auf die Monate April bis Oktober. Weil sich Besitzer nicht mehr um das An- oder Abmelden kümmern müssen, achtet der eine oder andere weniger genau auf eine fällige Hauptuntersuchung. Ein Blick in den Fahrzeugschein oder aufs hintere Nummernschild schafft im Rahmen des Checks Sicherheit. Bei fälliger HU helfen die Prüfeningenieure der GTÜ-Prüfstelle in der Nähe gerne. Viele von ihnen haben sich zudem als GTÜ-Classic-Partner auf Oldtimer und Youngtimer spezialisiert. Über die GTÜ-Partner lässt sich auch die 122 Seiten umfassende GTÜ-Broschüre „Ratgeber Klassiker“ beziehen.

Geforderter Fahrer: Das Fahren mit dem Oldtimer stellt besondere Herausforderungen: Ohne Servolenkung oder Bremskraftverstärker sind beim Fahren von älteren Klassikern Muskelkräfte gefragt. Unsynchronisierte Getriebe können sich durch unschöne Geräusche melden, wenn die Drehzahl beim Runterschalten und Zwischenkuppeln nicht mit dem gezielten Gasstoß erhöht wird. Und mancher Bremsweg fällt länger aus als bei einem Auto aus aktueller Produktion. Unterm Strich gilt: Ohne moderne Assistenzsysteme ist besondere Achtsamkeit am Steuer angebracht. Aber genau diese Herausforderungen mögen ja Fahrer der klassischen Fahrzeuge.

Gute Fahrt: Nach dem gründlichen Blick auf die Technik und einigen Gedanken zur Bedienung eines Oldtimers kann es losgehen. Bei einer Probefahrt bei gemächlichem Tempo stellt sich rasch heraus, ob die Technik funktioniert. Nach einigen Kilometern noch eine letzte Sichtprüfung aller Leitungen und ein Blick unters Auto – wenn alles rund läuft und nichts tropft, ist der Klassiker für viele Ausfahrten zu Zielen in nah und fern bereit. Diese Fahrten sind zum Genießen da, nicht nur zum Ankommen.

Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH

Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH ist die größte amtlich anerkannte Überwachungsorganisation freiberuflicher Kraftfahrzeugsachverständiger in Deutschland und zählt damit zu den größten Sachverständigenorganisationen überhaupt. Sie versteht sich als ein umfassendes Expertennetzwerk. Rund 2.500 selbständige und hauptberuflich tätige Sachverständige, mehr als 2.600 Prüfsachverständigen und Prüfsachverständigen sowie zahlreiche qualifizierte Mitarbeitende stehen an 10.300 Prüfstützpunkten in Werkstätten und Autohäusern sowie an mehr als 850 eigenen Prüfstellen der GTÜ-Vertragspartner zur Verfügung. Die GTÜ-Prüfsachverständigen und -Prüfsachverständigen sind im Sinne der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes tätig.

Gesellschafter der GTÜ sind die drei Sachverständigenverbände: AGS (Arbeitsgemeinschaft der Kfz-Sachverständigen e.V.), BVS-KSV (BVS-Kraftfahrzeugsachverständigen-Verein e.V.) und BVSK (Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V.).