



## NIEUWSBRIEF Garage Classic Service NR: 04-11

### Betreft: Controlepunten voor eigenaars van klassiekers.

Elke klassieker heeft, vooral na een lange stilstand zoals de afgelopen strenge winter, een spannend moment als het voertuig weer bereden moet worden.

Loop eerst eens rond de auto en “bekijk” de bandenspanning. Lijkt de band nog voldoende op druk? Open de motorruimte en controleer het oliepeil, het koelvloeistofpeil, het remvloeistofpeil en het stuuroliepeil indien hydraulisch bekrachtigd. Zijn één of meer niveaus gedaald zoek dan eerst naar lekkages en kijk ook onder de auto. Niets verdachts? Dan bijvullen met de juiste vloeistof en specificaties tot het maximumniveau. Ook remvloeistof? Dan eerst oorzaak vaststellen!

De accu moet uiteraard in een goede en opgeladen conditie zijn. Zet de hoofdschakelaar aan, indien aanwezig. Zet het contact aan. Bij een elektrische benzinepomp behoort deze meteen te gaan pompen. Er zijn systemen die blijven pompen en ook die stoppen met pompen als de vlotterkamer(s) vol zijn. Laat de pomp in ieder geval zijn werk doen alvorens te starten, m.a.w. druk opbouwen in het brandstofsysteem of vlotterkamers vullen. Controleer gelijktijdig of alle controlelampjes die behoren te branden ook werken. Bij een mechanische benzinepomp is soms handbediening aanwezig. Gebruik deze om de carburateurs te vullen en om de accu en startmotor te sparen!

Gebruik de choke. Als deze goed is afgesteld dan geheel uittrekken of anders op bekende wijze gebruiken. Alvorens te starten controleren of de versnellingsbak/automaat in N of P staat. Bij voorkeur geen koppelpedaal gebruiken, omdat bij de meeste klassiekers de startmotor dan juist meer weerstand moet overbruggen. Start de motor. Slaat de motor niet snel genoeg aan blijf dan niet langdurig doorstarten, maar doe meerdere startpogingen met wat rusttijd ertussen. Loopt de motor eenmaal duw dan de choke zover terug dat de motor gezond en zo rustig mogelijk loopt.

Controleer of de lampjes uit of aan zijn zoals het hoort en de aanwezige meters zoals oliedruk-, koelwater-, ampère- of voltmeter naar behoren werken. Geven ze normale waarden aan? Naarmate de motor op temperatuur komt zullen de waarden zich aanpassen. Kloppen ze nog? Controleer in de tussentijd de verlichting (vergeet de remlichten niet), claxon, blower, enz.

Als alles zover gereed is dat we kunnen wegrijden (handrem eraf?) controleer dan de werking van de remmen al eerder dan noodzakelijk. Een schurend geluid duidt op roestvorming op schijven en/of remtrommels en zal na een ritje snel verdwijnen. Controleer na een paar remmingen of de auto ook wil uitrollen bij lage snelheid met gelost rempedaal. Blijft de rem hangen wees dan zeer alert op oververhitting. Voorkom dat te allen tijde.

Maak een eerste rit en wees verdacht op afwijkingen en noteer ze. Meest voorkomende afwijkingen zijn heftig trillend stuurwiel of zelfs dreun in de gehele auto door platte kanten aan de banden. Na een flinke rit van zo'n 50 km is dat meestal weer verdwenen. Een piepend geluid kan een slappe of versleten V-snaar zijn.

Als er later langdurige (vakantie)ritten worden gereden van honderden km's of meer en zeker bij hogere gemiddelde snelheden achtereen let dan vooral heel goed op het oliepeil. Het oliepeil van een klassieker die zelden of nooit olie verbruikt zou zomaar op zo'n rit onder het minimum niveau kunnen komen. Oorzaak: De aanwezige condens en/of benzine in de motorolie is flink aan het verdampen en laat het “oliepeil” zakken. Feitelijk blijft overwegend de motorolie achter in het carter. Bijvullen tot maximumniveau en controle blijft ook daarna gewenst.

**Deze Nieuwsbrief is met grote zorgvuldigheid samengesteld, desondanks kunnen er geen rechten aan worden ontleend.**