

OLDTIMER

MARKT

EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRÄDER



Franco Scagliones Schrulligster
Fiat 1100 TV Bertone

Österreich

+32
Seiten
extra

AUSGABE

Ciao bella Fontana!

Das Ende von Fiat Schönbrunn

Rallye-Cross am Wachau-Ring

Schwere Geburt vor 50 Jahren

Mitsubishi: 45 Jahre in Austria

Drei Diamanten am Bug



VW Passat 50 Jahre

300 SL geklont? Der Fall Kienle



Mercedes-Raumpatrouille
500 E Kombi



Polizeistaffel
Akrobatik auf Vollschwingen



Nackte Kanone
30 Jahre Ducati Monster



Bielefelder Radrennbahn
Kesseltreiben

KNUFFIG!



Allard Clipper: Das schräge Ende von Sydney Allards Sportwagenschmiede



Michelottis letztes Werk
Reliant Scimitar SS



Kaufberatung Opel Speedster:
Ist er die bessere Lotus Elise?



UMGEPOLT
Do it yourself: So kommt bei britischen Klassikern Minus an Masse



DIE RATGEBER

GUTER RAT IST NICHT TEUER

RECHTSTIPP

Rechtliche Relevanz von Verbrauchsangaben

Der Oberste Gerichtshof hat aktuell (nach dem VW-Abgasskandal) über Gewährleistungsansprüche betreffend die Realverbräuche von Fahrzeugen entschieden. Nach § 933 Abs. 1 ABGB muss der Kunde/Verbraucher das Recht auf Gewährleistung, wenn es eine bewegliche Sache (Fahrzeug) betrifft, binnen zwei Jahren gerichtlich geltend machen. Die Frist beginnt bei Sachmängeln mit dem Tag der Ablieferung der Sache. Der Beginn des Laufes einer Gewährleistungsfrist wird nicht dadurch hinausgeschoben, dass im angegebenen Zeitpunkt der Ablieferung die Entdeckung des Mangels noch nicht möglich war. Nur bei der Zusicherung bestimmter Eigenschaften, deren Nichtvorliegen erst in späterer Zeit erkannt wird, soll der Fristbeginn auf den Zeitpunkt der Mangelerkennbarkeit hinausgeschoben werden. Allerdings können die bei einem Fahrzeugkauf zugesagten Laborverbrauchswerte nicht mit dem Realbetrieb gleichgesetzt werden. Wird allerdings nicht nur (und nachweisbar) auf Prospektangaben und dort

auch auf die Methode der Verbrauchsmessung hingewiesen, sondern ein bestimmter Kraftstoffverbrauch im Realbetrieb zugesagt (sogenannte mündliche Nebenabrede), so wäre dieser in einem Gerichtsverfahren durchsetzbar. Der Verbraucher ist allerdings beweispflichtig, dass er einerseits das Fahrzeug mit den realen (hohen) Verbräuchen nicht gekauft hätte (Irrtum) und andererseits dafür, welche realen Verbräuche sein Fahrzeug tatsächlich aufweist. Der letztgenannte Beweis ist schwierig; bloß persönliche Aufzeichnungen in einem Fahrtenbuch oder auf einem Zettel reichen hierfür nicht aus, weil sie weder die Außentemperaturen noch die Fahrweise,

geschweige denn die Beschaffenheit der Strecke (Berg- und Talfahrten) ausreichend berücksichtigen können. Aus diesem Grund kommt auch das Abfotografieren des Durchschnittsverbrauchs laut Bordcomputer nicht in Betracht. Wird also ein überhöhter Realverbrauch behauptet, so muss sich mit diesem Thema ein Kfz-technischer Sachverständiger auseinandersetzen und das Fahrzeug im sogenannten Realbetrieb bewegen. Der dabei festgestellte Verbrauch wird dann der Zusage des Verkäufers gegenüber gestellt und daraus ein allfälliger Differenzschaden ermittelt. Diese Verfahren sind aufwendig und kostspielig. Die Beweislage ist schwierig.



Mag. Dr. Günter Lippitsch,
www.anwalt-graz.at

GUT GESCHMIERT

Öl für den Oldtimer aber welches?

Öle sollen den Motor sauber halten, guten Verschleißschutz bieten und gleichzeitig verlässlichen Öldruck bei bis zu 40 Grad Außentemperatur gewährleisten. Am meisten verwendet werden Motorenöle der SAE Klasse 20W-50, geeignet für Benzin und Dieselmotoren älterer Technologie gemäß API SL.

Diese Ölqualität hat sich in PKW, Motorrädern und Leicht-Lkw älterer Bauart gut bewährt. Ein Produkt dieser Kategorie beinhaltet durchaus jene Zusätze die ein gu-

tes Öl haben soll wie Detergent, Dispersant, Antioxidant, Viskositätsindex- und Stockpunktverbesserer, Verschleißschutz und Korrosionsschutzstoffe.

Die Begründung liegt darin, dass dieses Mineralöl der Qualität API SL in Kombination mit der SAE Klasse 20W-50 praktisch alle Anforderungen der alten Motoren gut und universell abdeckt. Besser als ein SAE 15W-40 wegen geringerer Hochtemperaturviskosität und sicherer in Hinblick auf Elastomere als ein 10W-50, weil diese SAE Klasse nur mit höherem Syntheseanteil erreicht werden kann.

Erstens verspricht die SAE Klasse 20W ausreichendes Kaltstartverhalten im Vergleich zu einem normalen Einbereichsöl SAE 40 oder 50 und in Kombination mit der Viskosität der Klasse SAE 50 einen erhöhten Viskositätsindex und

damit eine höhere Viskosität bei hohen Betriebstemperaturen. Das ist speziell bei luftgekühlten oder generell heißer laufenden Motoren hilfreich.

Teilsynthetische Produkte wie ein Produkt mit SAE Klasse 10W-40 oder 10W-50 und der API SL oder später sind sicherlich für modernere Motoren ab Mitte der 70er Jahre ebenfalls gut geeignet. Vollsynthetische Produkte die Basis Öle wie Polyalphaolefine oder Ester Öle enthalten sollten in jedem Fall nur dann eingesetzt werden, wenn die verwendeten Elastomere für solche Betriebsmittel geeignet sind. Generell sind das Viton Dichtungen und O-Ringe moderner Bauart.

Gummiprodukte in alten Motoren halten solchen Produkten oft nicht stand und werden oft schnell spröde oder weich. Für Viertakt-Motoren mit Druckumlaufschmierung ab Anfang der 50er Jahre bis in die Mitte der 70er Jahre ist ein Motorenöl 20W-50, sofern die Außentemperatur nicht unter fünf Grad sinkt, die beste Wahl.



Foto: Pexels/Colin Dean