

Fahrspaß im Winter

Dass ein Klassiker am Ende eines jeden Sommers in die Garage verbannt werden muss, ist keineswegs eine eiserne Regel. Wer rechtzeitig die richtigen Maßnahmen trifft, kann sich auch in den kälteren Monaten auf die Piste wagen.



Regelmäßiges Abspritzen entfernt Salzreste. Improvisationstalent kann fehlendes Winterzubehör ersetzen (links)



■ Einer Umfrage zufolge, die das Online-Magazin von Volkswagen Classic im Winter 2011/2012 unter seinen Lesern durchgeführt hat, befürworten es 52 Prozent der Old- und Youngtimerbesitzer, einen Klassiker auch bei winterlichen Straßenbedingungen zu nutzen. Und selbst viele derer, die eher geneigt sind, jeglichen Kontakt mit Schnee und Feuchtigkeit zu vermeiden, dürften in den letzten Jahren mitunter ins Grubeln gekommen sein: Die Sommer werden schließlich, zumindest gefühlt, immer wechselhafter, die Winter hingegen zunehmend milder.

Die Versuchung ist also groß, sich das alljährliche Stilllegungs- und Wiederbelebungs-Prozedere zu sparen, weshalb der Klassiker auch für Touren an sonnige Novemberwochenenden oder gar zur Neujahrsausfahrt zur Verfügung steht. Porsche-Spezialist Ingo Stimming aus Bad Segeberg: „Die Autos sind schließlich zum Fahren da. Wir haben Kunden, die ihren 911er als Ganzjahresfahrzeug nutzen. Wichtig ist es nur, das Fahrzeug frühzeitig entsprechend zu präparieren.“

Durch die richtigen Maßnahmen verlieren plötzliche Wetterumschwünge und Salz auf den Straßen den Schrecken, den sie an-

sonsten verbreiten. Dass sich das Einmotten kaum aufwendiger gestaltet als das Fitmachen für den Winter, erleichtert die Entscheidung zusätzlich.

Ein Thema, um das sich jeder winterfeste Klassikerbesitzer früh kümmern sollte, ist die Beschaffung geeigneter Reifen. Zwar schreibt die Straßenverkehrsordnung die Benutzung von Winterreifen nicht zwingend vor. An einem sonnigen und trockenen Januarwochenende mit Sommerreifen unterwegs zu sein, ist also nicht verboten. Sollte es jedoch bei winterlichen Straßenverhältnissen zu einem Unfall kommen, der mit einer geeigneten Bereifung vermeidbar gewesen wäre, kann dem Fahrer zumindest eine Teilschuld zugesprochen werden – es droht ein juristisches Scharmützel, das leicht hätte vermieden werden können.

WINTEREINSATZ GUT VORBEREITEN

Wer ein Fahrzeug mit ungewöhnlicher Reifengröße besitzt, sollte vorab in Erfahrung bringen, welche Alternativgrößen sich nutzen lassen. Kfz-Prüfstellen oder die Werkstatt des Vertrauens können hier meist schnell weiterhelfen. Wichtig ist es, bei der Anschaffung auf das Alter der Reifen zu achten. Erkennbar ist es an der so genannten DOT-Nummer, die auf der Flanke des Reifens zu finden ist. Bei Reifen ab Herstellungsjahr 2000 endet diese Zahlen- und Buchstabenreihe mit einer vier-



Mitunter machen Autos ohne Allradantrieb einfach mehr Spaß. Porsches 911er eignet sich sogar für harte Rallye-Einsätze



Rallyes in der Wintersaison 2012/2013

► Winterrallye Steiermark

Die nächste Steiermark-Rallye wird am 18. und 19. Januar veranstaltet. Sie führt über rund 700 Kilometer verschneite und vereiste Straßen der Ober- und Oststeiermark in Österreich.
www.winterrallye.at
Tel.: +43 (0) 676/415 43 00

► Planai Classic

Die Veranstaltung, die vom 5. bis 6. Januar rund um das österreichische Gröbming und die Planai durchgeführt wird, stellt einen zünftigen Start ins neue Oldtimer Jahr dar.
www.planai-classic.at
Tel.: +43 (0) 36 85/2 32 70

► KISS Winterrallye

KISS: Kälte, Ice, Schnee. Damit ist eigentlich fast alles gesagt. Die KISS-Rallye 2013 wird vom 17. bzw. 18. bis zum 20. Januar stattfinden, die genaue Route stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.
www.boxenstop-tuebingen.de
Tel.: +49 (0) 70 71/ 92 90-90

► Schotten Winterrallye

Die 43. Winterrallye Rund um Schotten findet vom 15. bis 17. Februar statt. Veranstalter ist die Landesgruppe Hessen des Allgemeiner Schnauferclub e.V. (ASC). Die Strecke führt durch das mittelhessische Vulkan-gebirge Vogelsberg.
www.hessen-asc.de
Tel.: +49 (0) 60 42/66 50

► Winter RAID

In dieser Saison findet die zehnte Winter Raid statt. Die Tour führt die Teilnehmer vom 16. bis 18. Januar über steile Pässe, enge Kurven und spitze Kehren der winterlichen Dolomiten.
www.raid.ch
Tel.: +41 (0) 61/3 01 38 95

► AvD-Histo-Monte

Die AvD-Histo-Monte zählt zu den beliebtesten Winterrallyes. Die Rallye führt von Hanau bis nach Monte Carlo. Die nächste Histo-Monte findet vom 7. bis 10. Februar 2012 statt.
www.avd-histo-monte.com
Tel.: +49 (0) 69/83 83 52 67

► Rallye Monte-Carlo Historique

Die vom Automobile Club de Monaco veranstaltete Rallye wandelt auf den Spuren der Rallye Monte-Carlo, die vor rund 100 Jahren zum ersten Mal ausgetragen wurde. Die diesjährige Monte-Carlo Historique geht vom 25. Januar bis 1. Februar über die Bühne.
www.acm.mc
Tel.: +37 7 (0) 93/15 26 00

► Le Jog

Le Jog gilt nach wie vor als ultimativer Härtestest. Die Strecke führt vom Südwesten Cornwalls bis in den Norden Schottlands, die diesjährige

Rallye findet vom 1. bis 4. Dezember statt.
www.heroevents.eu
Tel.: +44 (0) 16 56/ 74 02 75

► Winter Trial

Wie Le Jog zählt auch der Winter Trial zu den ganz harten Prüfungen für Mensch und Maschine, gute Fahrzeugbeherrschung und ein exzellenter Navigator sind auf den 2500 km unerlässlich. Termin 2013: 20. bis 26. November, Start ist im holländischen Enschede.
www.thetrial.nl
Tel.: +31 578/56 11 15

stelligen Zahl, deren erstes Ziffern paar für die Herstellungswoche, das zweite für das Herstellungsjahr steht, also zum Beispiel 2608 für die 26. Kalenderwoche 2008. Automobilclubs empfehlen, keine Reifen zu benutzen, die älter als sechs Jahre sind.

RISIKO ALTE WINTERREIFEN

Huber Meyer, 2CV-Spezialist aus Pforzheim, rät dazu, entsprechende Richtwerte ernst zu nehmen: „Besonders gefährlich an überalterten Winterreifen ist, dass sie praktisch überhaupt keinen Nassgrip mehr aufweisen. Auch ausgesprochene Billigangebote schlagen sich bei Matsch und Feuchtigkeit oft sehr schlecht.“ Meyer empfiehlt daher, besser ein paar Euro mehr in Markenreifen zu investieren. Er rät zudem, sich mit dem durch die Umbereifung veränderten Fahrverhalten des Autos vertraut zu machen: „Gerade die Generation der durch ABS und andere Assistenzsysteme verwöhnten Fahrer hat oft kaum noch eine Ahnung, wie sich ein Klassiker in Extremsituationen, zum Beispiel bei einer Vollbremsung auf nasser Fahrbahn, verhält.“

Ist das Reifenproblem gelöst, geht es an den wichtigsten Teil der Winterkur, die Rostvorsorge. Wenn der letzte Auffrischungstermin schon eine Weile zurückliegt oder gar unbekannt ist, sollten auf jeden Fall die Hohlräume inspiziert und die Versiegelung gegebenenfalls erneuert werden. Um Lack und Unterbodenschutz kontrollieren zu können, muss das Fahrzeug zunächst gründlich gewaschen werden. Dazu gehört es auch, den Unterboden zu reinigen. Ratsam ist es, lediglich eine Handwäsche durchzuführen und dabei möglichst sparsam mit Wasser umzugehen, weil das Auto vor Beginn der nachfolgenden Arbeiten absolut trocken sein muss.

Nun wird, am besten auf einer Hebebühne und bei guter Beleuchtung, der Korrosionsschutz der Bodenbleche und -träger überprüft. Ist die Unterbodenversiegelung ohnehin schon einige Jahre alt, ist es im Zweifelsfall besser, sie komplett aufzufrischen. Ansonsten reicht es, schadhafte Stellen auszubessern. Zuvor müssen alle vorhandenen Roststellen abgeschliffen und mit Rostschutzgrundierung behandelt werden. Zwischen den einzelnen Arbeitsgängen unbedingt ausreichende Trocknungszeiten einplanen. Wer einen Unterbodenschutz auf Bitumenbasis verwendet, sollte sorgfältig nach Beulen und Rissen Ausschau halten, die nach einigen Jahren durch Aussprödungsprozesse entstehen. Darunter blüht gerne frischer Rost.

Edgar Blepp, Inhaber von Blepp's Volvo-Garage und langjähriger Teilnehmer an Winterrallyes, rät daher eher zu Versiegelungen auf Fett- oder Wachs basis. „Diese sind zwar mechanisch empfindlicher und Fette zudem komplizierter zu verarbeiten. Jedoch können Beschädigungen und frischer Rost wesentlich leichter erkannt und ausgebessert werden.“

Einen gründlichen Blick sind auch die Radkästen wert. Insbesondere an Falzen in den Radausschnitten kann es leicht zu Kantenrost kommen. Die entsprechenden Stellen daher großzügig mit Wachs oder Fett einschmieren.

Bei noch immer aufgebocktem Fahrzeug werden nun die Bauteile des Fahrwerks inspiziert. Alle vorhandenen Abschmierpunkte mit Fett zu behandeln, hält nicht nur bewegliche Teile gängig, sondern beugt auch Korrosion wirksam vor. Bremsleitungen können vorsorglich mit Fett oder Wachs eingerieben werden. Manschetten und andere Gummiteile auf Risse überprüfen, schadhafte Bauteile vorsorglich ersetzen. Silikonspray oder spezielle Gummipflegemittel zu verwenden, verlängert übrigens deren Lebensdauer.

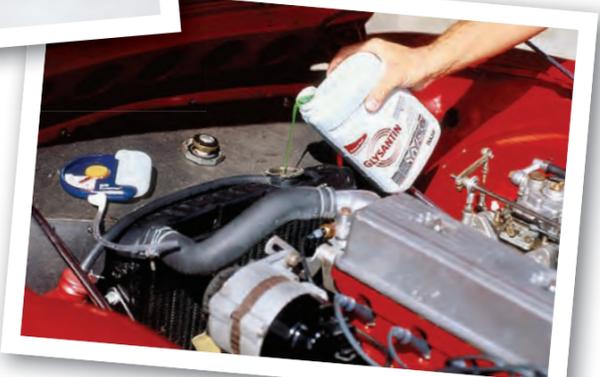
Nun folgt die Inspektion der Außenhaut des Fahrzeugs. Sofern Schäden am Lack entdeckt werden, etwa im Steinschlagbereich, müssen diese, zum Beispiel mit einem Lackstift, ausgebessert werden. Anschließend wird die gesamte Karosserie mit einer Wachspolitur versehen. Dabei auch Chrom- oder Leichtmetallteile nicht vergessen. Alternativ können diese auch mit Fett eingerieben werden, Stoßstangen sollten, sofern zugänglich, übrigens auch von der Innenseite her behandelt werden. Kunststoffteile rosten zwar nicht, Aufbringen eines Kunststoffpflegemittels kann aber nicht schaden.

Eine gründliche Vorbereitung des Klassikers sorgt dafür, dass Kälte, Salz und Schnee ihren Schrecken verlieren



Wer braucht im Winter schon ein Auto mit Dach, wenn er auf einen gut sortierten Kleiderschrank zugreifen kann?

Alle Flüssigkeiten werden den zu erwartenden Minusgraden angepasst. Frostschutzmittel im Kühler beugt zudem Korrosion vor



Checkliste – darauf müssen Sie achten

Wer seinen Klassiker auch im Winter bewegen möchte, sollte ihn rechtzeitig entsprechend vorbereitet haben. Die folgende Checkliste verschafft einen schnellen Überblick:

Karosserie/Innenraum: Das Fahrzeug innen und außen gründlich reinigen und trocknen lassen. Lackfehler ausbessern, Lack- und Chromteile mit geeignetem Mittel versiegeln. Wabenmatten im Fußraum nehmen Schnee, Matsch und Salzwasser auf.

Hohlräume/Unterboden: Die Hohlräumversiegelung sollte gegebenenfalls aufgefrischt werden, der Unterbodenschutz kontrolliert und, sofern erforderlich, ausgebessert. Achtung: Für diese Arbeiten muss das Fahrzeug absolut trocken sein.

Kühl-/Scheibenreinigungsflüssigkeit: Alle Flüssigkeiten den zu erwartenden Temperaturen anpassen, im Zweifelsfall von bis zu minus 40 Grad ausgehen. Frostschutzmittel beugt übrigens auch Korrosion vor.

Reifen: Winterreifen zu verwenden ist ein Muss. Gegebenenfalls rechtzeitig um eine Freigabe für Alternativgrößen kümmern. Achtung: Auf keinen Fall überalterten Reifen montieren.

Schlösser: Alle mechanische Teile mit einem geeigneten Mittel einschmieren, zum Beispiel Graphitfett, zur Not auch Kriechöl. Für den Fall der Fälle sollten Türschlossenteiler oder ein Feuerzeug in der Jackentasche sein.

Fahrwerk: Kompletten Abschmierdienst durchführen, alle Ölstände kontrollieren. Gründliche Sichtprüfung von Lagerungen, Achsmanschetten und anderen Gummiteilen, beschädigte oder poröse Bauteile erneuern.

Tür-/Scheibengummis: Einreiben mit Gummipflegemittel oder die Verwendung von Gummipflegestiften aus dem Zubehörhandel beugt Festfrieren und dem Gefahr von Beschädigungen vor.

Elektrik/Batterie: Batteriekapazität prüfen, geschwächten Akku austauschen. Kontakte und Steckverbindungen großzügig mit Kriechöl behandeln. Isolierung von Kabeln prüfen, gegebenenfalls reparieren oder austauschen.

Motor: Zündanlage prüfen, gegebenenfalls einstellen. Sofern möglich, Ansauganlage auf Winterbetrieb umstellen sowie Kühlerabdeckung montieren. Für Fahrten in extreme Klimaregionen Motoröl entsprechend niedriger Viskosität einfüllen.

Notfallpaket: Schneeketten, Abschleppseil, Schneebeesen, Eiskratzer, Spaten zum Freischaufeln, Isomatte als Kälteschutz bei Reparaturen, Gummimatten als Anfahrhilfe, Ersatzbirnenset, Starthilfekabel, Enteisungsspray, Taschenlampe, warme Kleidung samt Mütze und Handschuhen.

Ruhe sanft

Der Lack voller brauner Pickel, die Batterie tot, der Innenraum muffelig – wer seinen Klassiker zum Saisonende einfach nur abstellt, kann sich im Frühjahr auf böse Überraschungen einstellen. Besser ist es, sich ein Wochenende freizuhalten, um das Fahrzeug gründlich auf den Winterschlaf vorzubereiten.

Am Anfang steht hier eine letzte Spritztour, die den Motor noch einmal auf Betriebstemperatur bringt und Restfeuchtigkeit aus der Auspuffanlage vertreibt. Zuvor sollte gegebenenfalls das Kühlmittel gewechselt und mit ausreichend Frostschutzmittel versehen worden sein.

Nach dem Abstellen wird der Auspuff des Autos mit einem ölgetränkten Lappen verschlossen. Wer nun auch gleich das Motoröl wechselt, kann im nächsten Frühjahr gleich losfahren und beugt zugleich Korrosion an den Motorinnereien vor, die während der Standzeit durch aggressive Bestandteile des gealterten Öls hervorgerufen werden kann. Bei dieser Gelegenheit sollten auch die Öle im Getriebe, dem Hinterachsantrieb und Lenkgetriebe geprüft werden, in sämtliche Abschmierstellen am Fahrwerk wird frisches Fett eingepresst. Wichtig ist es zudem, mechanische Teile – etwa Türschlösser, Scharniere und Hebeleien – zu schmieren, das hält sie beweglich und beugt Korrosion vor.

Die Batterie wird am besten ausgebaut und an einem kühlen Ort gelagert, gelegentliches Ent- und wieder Aufladen, besser noch ein intelligentes Akkufreshhaltegerät, hält sie bis zum Frühjahr fit. Um Standplatten vorzubeugen, wird vor dem Einlagern des Fahrzeugs der Reifenluftdruck um 1 bis 1,5 Bar erhöht. Ganz Vorsichtige schieben das Auto zusätzlich alle paar Wochen ein Stückchen vor oder zurück. Das früher bisweilen empfohlene Aufbocken des Fahrzeugs ist nicht empfehlenswert, das Fahrwerk mancher Autos reagiert darauf sehr empfindlich.

Nach einer abschließenden Reinigung werden der Lack und Unterbodenschutz auf kleine Beschädigungen und Roststellen untersucht und ausgebessert sowie gegebenenfalls die Hohlraumversiegelung aufgefrischt. Das Auftragen einer Wachs- oder Fettschicht schützt Lack- und Chromteile vor Verwitterung und Korrosion.

Mit einem Staubsauger wird der Innenraum des Fahrzeugs gesäubert, Fußmatten und Teppiche sollten soweit wie möglich herausgenommen und trocken gelagert werden. Leder- und Kunststoffteilen im Innenraum tut eine Behandlung mit entsprechenden Pflegemitteln aus dem Zubehörhandel gut.

Am Überwinterungsplatz, am besten einer (nicht zu) trockenen, gut durchlüfteten Garage oder Halle, werden die Fenster einen Spalt breit geöffnet, damit der Fahrzeuginnenraum belüftet ist. Cabrios sollten die Standzeit mit geschlossenem, aber nicht verriegeltem Dach verbringen, zu viel Spannung tut dem Material mancher Verdecke nicht gut. Ein luftdurchlässiges Tuch (zum Beispiel aus Baumwolle) oder ein spezieller Fahrzeugüberzug halten über die Wintermonate Schmutz und Staub vom Fahrzeug fern.



Wer einen Oldtimer auch im Winter fährt, sollte immer mal wieder etwas Zeit für eine gründlich Durchsicht einplanen

So vorbereitet kann wenig passieren. Wichtig ist es nun nur noch, das Fahrzeug öfters mal zu abzuspitzen, am besten zu Hause mit dem Gartenschlauch. So wird verhindert, dass sich auf der Heimfahrt von der Waschbox neues Salz ablagert. Bei einer anschließenden Durchsicht, auch von unten, zeigt sich schnell, wo die Versiegelungen aufgefrischt werden müssen.

Ein weit verbreiteter Irrtum ist es übrigens, zu glauben, ein Fahrzeug, das lediglich an trockenen Wintertagen bewegt wird, könne nicht rosten. Tatsächlich wird auf dem Asphalt befindlicher feiner Salzstaub aufgewirbelt und kann sich in den Ritzen der Karosserie ablagern. Weil Salz hygroskopisch ist, also Luftfeuchtigkeit anzieht, bilden sich hier Feuchtigkeitsherde, an denen es fröhlich gammeln kann.

Entenspezialist Huber Meyer: „Regelmäßig, also auch bei kräftigem Regen bewegte Fahrzeuge befinden sich oft in einem deutlich besseren Zustand, also solche, die im Winter lediglich an schönem Tagen auf die Straße durften und bei denen ansonsten nur hin und wieder eine Unterbodenwäsche durchgeführt wurde.“ Ein Grund mehr, der für echten Ganzjahreseinsatz spricht.

TEXT KLAUS FINKENBURG
BILD ARCHIV

FAHREN SIE IM WINTER?

Wenn Sie auch zu den Tapferen gehören, die ihren Klassiker das ganze Jahr über genießen, dann schreiben Sie uns doch (am besten mit Foto): motorklassik@motorpresse.de. Dazu machen wir auf unserer Website eine Umfrage zum Thema Winterfahrer, zu finden unter www.motor-klassik.de/Winter

Ein luftdurchlässiger Überzug verhindert, dass sich über die Wintermonate Staub ablagern kann

Wichtig ist es auch, Gummiteile zu behandeln, insbesondere Dichtleisten an Türen, Fenstern und Kofferraum. Sie können im Winter anfröhen, es besteht die Gefahr, sie beim Öffnen zu beschädigen. Hausmittel wie Vaseline, Glycerin oder ein Fett erfüllen ihren Zweck, werden aber vom Gummi nicht aufgenommen. Auf der Oberfläche lagert sich Schutz ab, der zum Beispiel bei ungewolltem Kontakt auf die Kleidung übertragen wird. Besser ist es im Zweifelsfall, auch hier Mittel auf Silikonbasis einzusetzen, die in das Material einziehen. Besonders einfach zu handhaben sind entsprechende Gummipflegestifte aus dem Zubehörhandel. Auch alle mechanischen Teile der Karosserie müssen auf den Wintereinsatz vorbereitet werden. Scharniere, Hebeleien und Gelenke gründlich fetten, die Schlösser am besten mit einem Graphitfett behandeln.

ÖLEN UND SCHMIEREN BEUGT VOR

Es folgt ein Check der elektrischen Anlage. Kabel mit beschädigter Isolierung ersetzen oder zumindest reparieren. Öffnungen, durch die Kabel führen, am besten mit passenden Kabeltüllen verschließen. Korrodierte und verschmutzte Kontakte und Steckverbindungen reinigen und vorsorglich mit Kriechöl behandeln. Porsche-Spezialist Ingo Stimming rät: „Die Ursache von Kriechströmen und Wackelkontakten zu finden, ist mitunter nicht leicht. Im Zweifelsfall gilt hier daher der Grundsatz: Viel hilft viel.“ Der Batteriezustand wird mit einem Säureheber geprüft. Ist der Stromspeicher bereits geschwächt, muss er rechtzeitig ersetzt werden.

Wer ein Fahrzeug mit Dieselmotor besitzt, sollte daran denken, dass der Kraftstoff bei zu niedrigen Temperaturen durch das Ausflocken von Paraffinen versulzen kann. Dagegen helfen Additive, die Mineralölfirmer dem angebotenen Kraftstoff in den Wintermonaten hinzufügen. So genannter Winterdiesel bleibt hier zu Lande bis rund minus 20 Grad fließfähig. Gregor Meichelbeck vom Landy-Point in Beuron-Neidingen: „Wer noch Sommerdiesel im Tank hat, sollte rechtzeitig daran denken, ein Additiv einzufüllen und danach eine Runde zu fahren, damit sich das Mittel gut verteilen kann. Und zwar unbedingt vor dem ersten Kälteeinbruch. Ist der Kraftstoff erst mal versulzt, geht nichts mehr, weil sich die Flüssigkeiten nicht mehr vermischen können.“

Auch die Kühlflüssigkeit, sofern vorhanden, und das Scheibenreinigungsmittel müssen den zu erwartenden Temperaturen angepasst werden. Im Zweifelsfall von bis zu minus 40 Grad ausgehen. Sofern ein Mehrbereichsöl verwendet wird, kann es in aller Regel im Motor bleiben. Nur wer in arktischen Regionen fahren will, sollte auf Öl entsprechend geringerer Viskosität umstellen.

Egal, bei welcher Witterung – er läuft und läuft

Autos für Winterfahrer



► **Audi 100 Quattro**
Wohl niemand, der in den achtziger Jahren einen Fernseher besaß, dürfte den Werbespot vergessen haben, in dem ein Audi 100 Quattro eine Skisprungschanze hinauffährt, aus eigener Kraft übrigens. Die Wintertauglichkeit der 1984 eingeführten Vierradversion des Audi 100 Typ 44 ist in der Tat beachtlich, obendrein bietet sie den Komfort einer ausgewachsenen Limousine. Der Zeitpunkt, zuzuschlagen, ist nicht schlecht, die ersten Quattro-Modelle werden bald volljährig.



► **BMW E30**
Wer glaubt, im Winter müsse sich die angetriebene Achse unter dem Motor befinden, der unterschätzt den Spaß, den klassische Heckschleudern bereiten können. Im Falle des noch immer vergleichsweise

preiswerten Dreier-BMW gilt dies bereits für die schwächeren Varianten, selbst mit dem zwischen 102 und 113 PS starken 318i ist man im Winter relativ üppig motorisiert unterwegs. Eine Sonderstellung nimmt der vierradgetriebene 325iX mit Viscokupplung ein.



► **Citroën 2CV**
Der hochbeinigen Ente und ihre Verwandten bringen hervorragende Voraussetzungen für das Fahren unter winterlichen Bedingungen mit. Dank Frontantrieb, schmalen Reifen und geringem Gewicht ist sie sehr leicht zu beherrschen, die mit maximal 29 PS verhältnismäßig geringe Leistung erweist sich bei schwierigen Straßenverhältnissen oftmals eher als Vor- denn Nachteil. Wichtig ist allerdings, das Thema Korrosionsschutz nicht auf die leichte Schulter zu nehmen.

► **Fiat Panda 4x4**
Als Anfang der Achtziger ein regelrechter Allradboom ausbrach, mochte

auch Fiat nicht zurückstehen. Mit dem Mitte 1983 eingeführte Panda 4x4 stellten die Turiner einen richtigen Kraxelbär auf die Räder, der dank zuschalt-



barem Allradantrieb auch schwierigste Straßenbedingungen meistert. Die Leistung (je nach Baujahr zwischen 48 bis 54 PS) ist überschaubar und stets beherrschbar, das Gewicht von rund 850 Kilogramm sorgt für kurze Bremswege.



► **Lada Niva**
Wenn ein Auto über 30 Jahre lang praktisch unverändert gebaut wird, wird es dafür schon gute Gründe geben. In der Tat ist der Lada Niva auf seine Art perfekt. Die Technik, vom 82 PS starken Uraltmotor bis hin zum permanenten Allradantrieb ist ebenso primitiv wie grundsätzlich robust. Russische Sümpfe meistert

der Niva ebenso souverän wie eisige sibirische Winter. Die Heizung ist – wenig überraschend – über alle Zweifel erhaben, wichtig ist es, auf gründlichen Korrosionsschutz zu achten.



► **Opel Kadett C**
Wer sportlich mit einem heckgetriebenen Kadett unterwegs sein möchte, muss nicht unbedingt zum vergleichsweise seltenen und teuren GTE greifen. Gerade im Winter reicht der 1200-Motor völlig aus, auf Eis und Schnee kann die Motorleistung von je nach Modell 52 bis 60 PS unter Umständen sogar deutlich leichter in Fortbewegungsenergie umgesetzt werden. Kontrollierte Dripteinlagen gelingen selbst Ungeübten schnell, zur Not kommen die gerade mal rund 800 Kilo Fahrzeugmasse auch schnell wieder zum Stehen.

► **Volvo 240**
Was, wenn nicht ein Auto aus dem hohen Norden, könnte besser dazu geeignet sein, den



Strapazen des Winterns zu trotzen? In der Tat gibt sich Volvos 240er bei Eis und Schnee deutlich gutmütiger, als es das ausbrechfreudige Heckantriebskonzept vermuten ließe. Auch auf guten Korrosionsschutz und ausreichende Heizungsleistung haben die schwedischen Konstrukteure Wert gelegt. Wer mehr Traktion haben will, der greift zum moderneren 850er in der AWD genannten Allradversion.

► **VW Käfer**
Wie Citroëns Ente profitiert der Käfer im Winter davon, dass sich seine angetriebenen Räder unter dem Motor befinden. Allerdings ist die Antriebsleistung des Volkswagen hinten eingebaut, weshalb er gute Traktion mit sportlichen Driftqualitäten vereint. Unerschrockene nutzen auch Käfer Cabrios im Winter – bei Sonnenschein sogar mit offenem Verdeck. Ähnlich wintertauglich ist übrigens der vom Grundkonzept her eng mit dem Käfer verwandte Porsche 911, der 1968-70 nicht umsonst die Monte gewann.