

Kleiner Healey, kleine Kosten?

TEXT Bernd Woytal // FOTOS Fact

Die urigste und abenteuerlichste Möglichkeit, einen Austin-Healey zu fahren, bieten die frühen Versionen. Diese puren 100/4 waren mit einem Vierzylindermotor ausgerüstet. Das lässt im Vergleich zu den späteren Sechszylindermodellen auf geringere Reparatur- und Wartungskosten hoffen. Doch ganz geht die Rechnung nicht auf.



Ein jährlicher Check
in der Werkstatt
hält die Technik des
Healey gesund



Die frühen Healey besaßen einen Vierzylinder-Reihenmotor



Austin-Healey BN1 und BN2 bieten uriges Fahrvergnügen

Gerne korrodieren die Unterbrecherkontakte dieser Membranpumpe. Meist läuft sie zwar wieder, wenn man ihr einen Schlag verpasst, aber manche rüsten lieber auf eine zuverlässigere neuere Pumpe um, die besonders teuer ist, wenn man sich für eine sehr langlebige Kolbenpumpe entscheidet.

Unter Umständen müssen auch etliche Euro in Motorreparaturen gesteckt werden. „Oft weisen die Zylinderköpfe der Vierzylinder Haarrisse auf oder sie leiden an Ölverlust“, sagt Heinz Diestertich, der in Fritzlar, südwestlich von Kassel, seit 35 Jahren Healey und andere britische Klassiker repariert.

Auf Ölverlust achten

Bei Ölverlust ist im Einzelfall zu entscheiden, was zu tun ist. Läuft das Öl an der vorderen Kurbelwellendichtung aus (ein Filzring), halten sich die Reparaturkosten in Grenzen. Drücken größere Ölmengen an der hinteren Labyrinthdichtung nach draußen, lässt sich das ohne größere Demontearbeiten nicht instand setzen. Für beide Dichtungen gibt es übrigens Umrüstsätze auf Simmerringe. Solche Arbeiten bieten sich auch im Rahmen von Motorüberholungen an, die je nach Aufwand ab 5500 Euro kosten.

Relativ tief in die Tasche muss der Healey-Besitzer für einen Kupplungswechsel greifen. Dafür muss das Getriebe ausgebaut werden – und zwar durch den Innenraum, wofür die Sitze und der Kardantunnel zu demontieren sind. Daher fällt der Rechnungsbetrag vierstellig aus.

„Die Technik ist relativ einfach, aber bestimmte Teile für frühe Healey sind sehr teuer“

Stefan und Edwin Garstecki, Marx-Garagen, Austin-Healey-Spezialisten aus Bergkirchen

Vorgestellt wurde der Austin-Healey 1952, im Mai 1953 ging er in Serie. Die Urversion, genannt BN1, wurde von einem 2,6 Liter großen Vierzylindermotor angetrieben, den auch der im August 1955 folgende BN2 besaß. Ein Jahr später begann die Ära der Sechszylindermodelle.

Letztere waren bereits Thema einer Service-Station in Motor Klassik-Ausgabe 11/2008. Diesmal geht es um die Vorgänger, die wegen ihres urigen Charakters besonders von Puristen geschätzt und mittlerweile teuer bezahlt werden. Nicht jeder, der sich so einen Roadster kauft, ist ein geschickter Hobbyschrauber, und deshalb sollte er wissen, was an Kosten für Wartung oder Technikreparaturen auf ihn zukommen, wenn er den Wagen in eine Werkstatt bringt.

„Ein Exemplar in gutem Zustand und fachkundig gewartet ist auf jeden Fall ein zuverlässiger Partner“, sagt Stefan Garstecki von den Marx-Garagen in Bergkirchen bei Dachau. Er übernahm diese Firma vor einiger Zeit zusammen mit seinem Vater, der schon 1995 dort arbeitete.

Erträgliche Service-Kosten

Betrachten wir zunächst einmal die regelmäßigen Service-Arbeiten am Motor, der aus dem Austin A90 stammt. Die Maschine besitzt eine seitliche, über Kette angetriebene Nockenwelle, und die Ventile werden über Stößelstangen und Kipphebel betätigt. Das Motoröl sollte laut Werksvorschrift alle 6000 Meilen (rund alle 10 000 Kilometer) gewechselt werden. Der Ölfilter besteht aus einem Papiereinsatz in einer Kartusche. Wer nicht auf Originalität besteht, kann auf einen modernen Schraubölfilter umrüsten lassen, was weitere Filterwechsel erleichtert und eine der zahlreichen Optimierungen darstellt, die für den Healey angeboten werden.

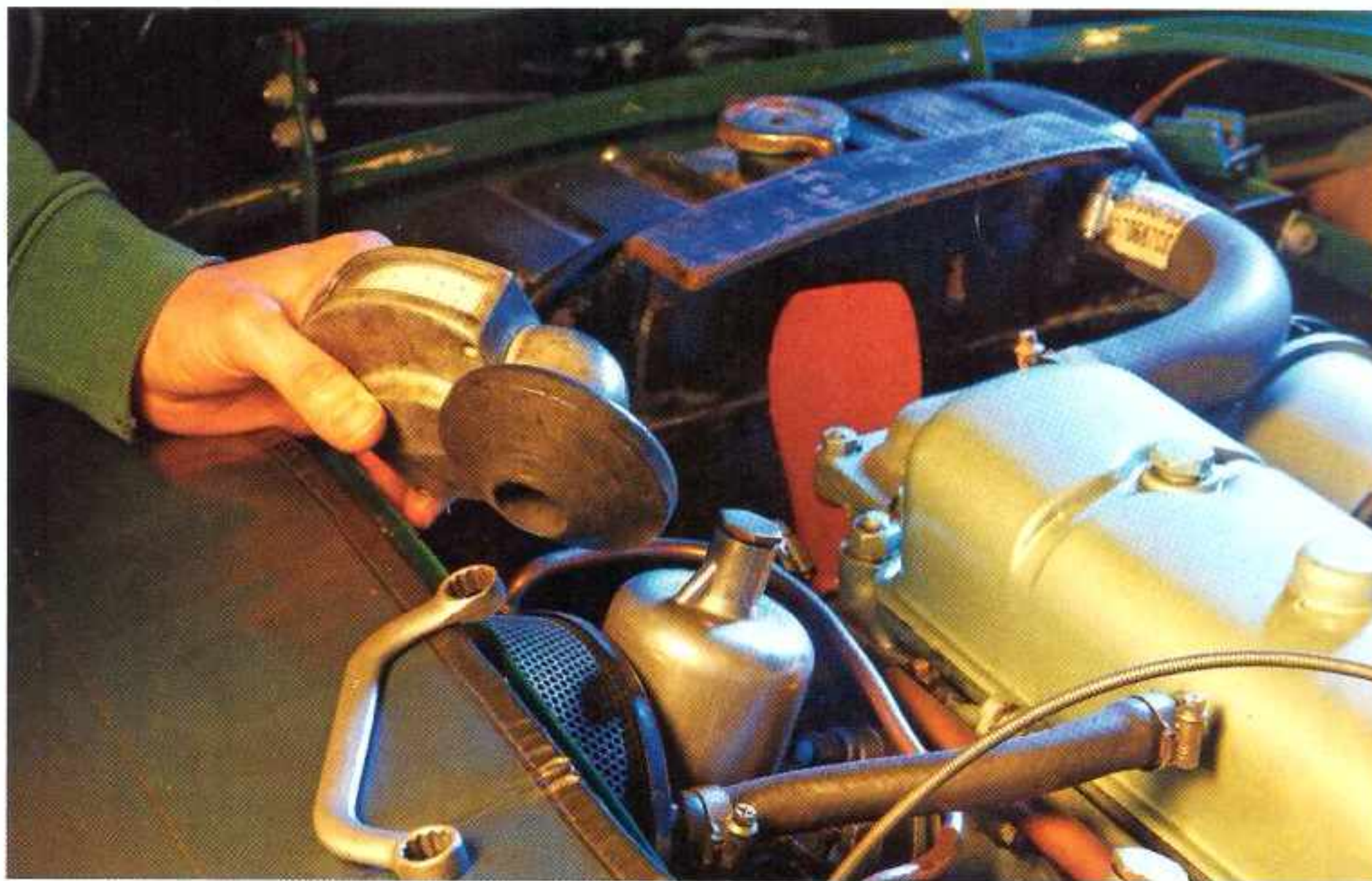
Weitere immer wieder anfallende Arbeiten wie ein Erneuern der Unterbrecherkontakte der Zündung, ein Vergaser-Check oder das Einstellen des Ventilspiels kosten nicht die Welt (siehe Tabelle auf Seite 125). Aber nur, wenn es bei diesen Arbeiten bleibt. So können eine Ansammlung von Schäden wie etwa eine defekte Verteilerkappe, eine undichte Unterdruckdose oder gar eine ausgeschlagene Verteilerwelle laut Garstecki die Zündung zu einem teuren Kapitel werden lassen.

Ein anderes Thema ist die Gemischaufbereitung: „Oft sind die an sich robusten SU-Vergaser falsch eingestellt, und die Fahrzeugbesitzer klagen über Leistungsmangel“, weiß der Healey-Experte. Dieses Problem kann ein Fachmann leicht aus der Welt schaffen. Nur wenn die Drosselklappenwelle ausgeschlagen ist und der Vergaser Falschlucht zieht, steigen die Kosten.

Ein anderes Bauteil, das besonders bei länger stehenden Fahrzeugen oft für Ärger sorgt, ist die serienmäßige Benzinpumpe.

EINSTELLUNG DER VERGASER

Wenn der Motor des Healey schlecht läuft oder es an Leistung mangelt, sollten unter anderem die Vergaser geprüft werden. Sie haben zwar keine besondere Schwäche, sind aber oft falsch eingestellt



VENTILSPIEL KONTROLLIEREN

Zu den regelmäßigen Wartungsarbeiten gehört die Kontrolle und das Einstellen des Ventilspiels. Speziell bei Motoren, die nicht auf gehärtete Ventilsitze umgerüstet wurden, ist dies öfter empfehlenswert



HEBELSTOSSDÄMPFER CHECKEN

Der Healey besitzt vorne und hinten keine Teleskop-, sondern Hebelstoßdämpfer. Die können Öl verlieren, das man nachfüllen sollte. Die hinteren Dämpfer sind manchmal locker, was Geräusche verursacht



PROBLEME MIT DER BENZINPUMPE

Manchmal versagt die Kraftstoffpumpe ihren Dienst, weil die Unterbrecherkontakte korrodiert sind. Dieses immer wieder auftretende Problem lässt sich mit einer anderen Pumpe aus der Welt schaffen



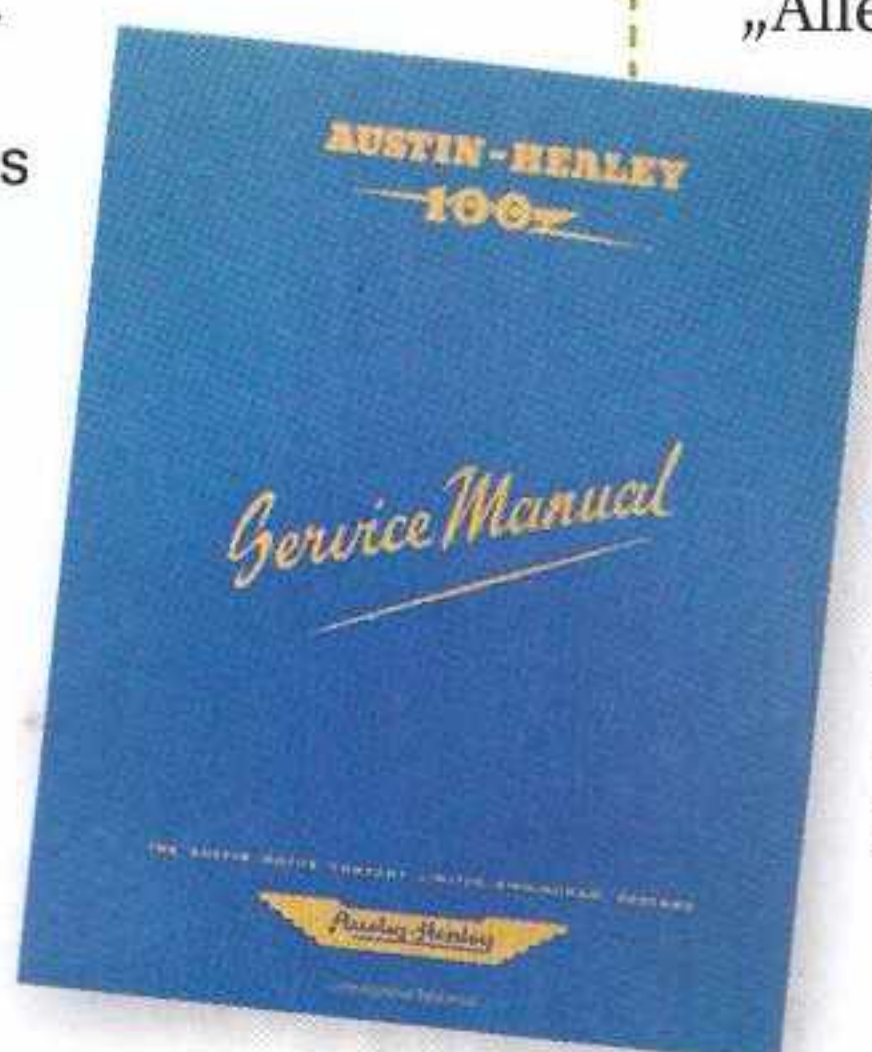
Service & Kosten

Arbeiten am Motor	Preise*
Keilriemen wechseln	um 70 Euro
Motorölwechsel mit Filter (je nach Ölsorte)	um 160 Euro
Zündkerzenwechsel	um 60 Euro
neuer Unterbrecherkontakt plus Einstellung der Zündung und Verteilerprüfung	ab 100 Euro
Ventilspiel prüfen und einstellen	um 130 Euro
neue Luftfilter montieren	um 100 Euro
Vergaser überprüfen und einstellen	ab 130 Euro
Benzinpumpe erneuern (je nach Ausführung)	150 bis 450 Euro
Kühlmittelthermostat erneuern (mit Kühlflüssigkeit)	um 50 Euro
Wasserpumpe erneuern (mit Kühlflüssigkeit)	um 340 Euro
neuen Wasserkühler einbauen (mit Kühlflüssigkeit)	um 950 Euro
neuer Auspuff ab Krümmer	ab 600 Euro
Kupplungswechsel mit Ausrücklager	ab 1100 Euro
Motorüberholung, je nach Aufwand	ab 5500 Euro
Arbeiten an Fahrwerk, Bremsen etc.	
Prüfen und Einstellen der Achsgeometrie	um 80 Euro
überholte Lenkung einbauen	um 1950 Euro
Lenkungszwischenhebel neu lagern	um 400 Euro
alle Spurstangen bzw. -köpfe vorn neu inkl. Vermessen	ab 420 Euro
neue Fahrwerksbuchsen bzw. -gummis vorne	um 530 Euro
neue Fahrwerksbuchsen bzw. -gummis hinten	ab 380 Euro
vordere Achsschenkelbolzen erneuern	ab 1400 Euro
Einbau neuer Stoßdämpfer rundum	ab 650 Euro
Austausch eines Radlagers vorn/hinten	um 210/290 Euro
Bremsbelagwechsel vorn/hinten	um 270/200 Euro
Wechsel der Bremsbacken vorn plus neue Brems-trommeln und Radbremszylinder	ab 1350 Euro
Sonstige Arbeiten	
Schmierdienst	um 50 Euro
Simmerring am Differenzial erneuern	ab 100 Euro
beide Antriebswellen erneuern (BN2)	um 1000 Euro
Kreuzgelenke der Kardanwelle erneuern	ab 480 Euro

* Alle Preise sind Richtwerte für Autos in gutem Zustand. Sie können je nach Modell, Tei-lepreisen, Zusatzarbeiten und Stundensätzen der Werkstatt deutlich abweichen.

Service-Tipp

Der Austin-Healey 100/4 profitiert von einem jährlichen Schmierdienst, der bei diesem Modell recht umfangreich ist. Dazu gehört auch die Kontrolle des Dämpferöls in den Vergasern und des Ölstands in den Hebelstoßdämpfern. Letztere können undicht sein. Gelegentlich sollten die hinteren Dämpfer auf festen Sitz kontrolliert werden, manchmal sind sie locker und verursachen Geräusche. Auch die vordere Riemen-scheibe an der Kurbel-welle ist gelegentlich locker. Aufwendiger als beim Sechszylindermodell gestaltet sich ein Bremsbelagwechsel, denn der 100/4 hat rundum Trommelbremsen. Unter Umständen müssen dann die Trommeln ausgedreht werden.



Bei den bisher genannten Arbeiten be-stehen kaum Unterschiede zu den Sechszylinder-Healey, doch es gibt sie. Ganz ekla-tant sind sie zu spüren, wenn es um Schä-den am Getriebe der BN1 geht. Dabei han-delt es sich um ein Austin-A70-Getriebe, dessen erster Gang blockiert wurde, aber dafür kam ein in den zwei oberen Gängen wirksamer Laycock-de-Normanville-Over-drive dazu. Neben der Besonderheit, dass diese Getriebe mit Motoröl befüllt werden, sind die sehr schlechte Ersatzteilversorgung und die hohen Teilepreise hervorzuheben. „Allein das Vorgelege schlägt mit über 3000 Euro zu Buche“, sagt Garstecki.

Die kostspieligen Ersatzteile sind es also, die dafür sorgen, dass man-che Reparatur deutlich teurer ausfal-len kann als bei den Sechszylinder-modellen. Vorwiegend betrifft das aber die BN1, die bis November 1954 zum Beispiel auch eine andere Hinter-achse hatten, erkennbar an Radnaben mit vier statt fünf Gewindebolzen.

„Der BN2 ist daher das empfehlenswer-tere Vierzylindermodell, weil er zudem mit einem Vierganggetriebe und einer größeren wirksamen Bremsfläche aufwartet“, rät Diestertich. Doch dieses Modell ist deutlich seltener.

Oftmals verschlissen sind übrigens die Lenkgetriebe, „doch die käuflichen Aus-tauschgetriebe überzeugen uns nicht, wes-halb wir sie selbst überholen“, erklärt Gar-stecki. Handwerkliche Erfahrung ist gefragt, wenn der Lenkungszwischenhebel oder verschlissene Achsschenkelbolzen auf-grund versäumter Schmierdienste erneuert werden müssen. Denn das Einpressen und Aufreiben der Büchsen will gelernt sein.

Die Austin-Healey 100/4 haben übri-gens einige Schmierstellen mehr als ihre Nachfolger, doch man kann durch Umrüs-ten auf wartungsfreie Spurstangenköpfe oder Kardankreuzgelenke die Arbeit redu-zieren. Dennoch kommt der Healey nicht ohne regelmäßige Streicheleinheiten aus – aber die Mühe lohnt sich. ■

Adressen

Marx-Garagen, E. + S. Garstecki 85232 Bergkirchen Tel. 081 31/35 53 91 www.marx-garagen.de	Eine Werkstatt für britische Klassiker mit einem Rundum-programm und einem langjähri-gen Erfahrungsschatz
British Open Service 22767 Hamburg Tel. 040/553 53 16 www.british-open-service.de	Auf die Technik britischer Klassiker spezialisierte Werk-statt, die Reparaturen und Restaurierungen übernimmt
Classic Car Connection CH-9620 Lichtensteig Tel. 00 41/71/988 78 88 www.classiccarconnection.ch	Auf britische Klassiker speziali-sierte Werkstatt, die mit viel Erfahrung repariert und restauriert
Classic Garage Pressler A-8720 Knittelfeld Tel. 00 43/664/166 35 68 www.classic-garage.at	Seit über 25 Jahren existierende Werkstatt für britische Klassiker, mit Schwerpunkt Technik und Ersatzteile
Classic Line 74366 Kirchheim Tel. 071 43/40 51 40 www.classic-line.org	Spezialist für britische Klassiker, Ersatzteilservice, Wartung, Reparaturen, Restaurierung, Morgan-Partner
Dorscheid Sportwagen 66299 Friedrichsthal Tel. 068 97/846 93 www.dorscheid-sportwagen.de	Langjähriger Händler im Saarland für britische Sport-wagen mit zusätzlichem Werkstattbetrieb
Extra Mobile GmbH 75334 Straubenhardt Tel. 072 48/92 52 90 www.extra-mobile.de	Werkstatt für britische Sport-wagen mit rund 30 Jahren Erfahrung, Technik-Rundum-programm, Motorsport
G & S Roadster GmbH 76829 Landau Tel. 063 41/95 94 33 www.gs-roadster.de	Vor 22 Jahren gegründete Werkstatt, in der britische Roadster restauriert und gewartet werden
Healey Nord 34560 Fritzlar Tel. 056 02/72 00 www.healey-nord.de	Heinz Diestertich kann auf rund 35 Jahre Erfahrung mit briti-schen Klassikern zurückblicken, Werkstatt für alle Arbeiten
Michiel Capelle Restauraties NL-7041 GE 's-Heerenberg Tel. 0031/314/66 43 10 www.michielcapelle.nl	Auf Austin-Healey spezialisierter Betrieb für Reparaturen, Restaurierungen und Motor-sport
Roadster Factory 45279 Essen Tel. 02 01/54 37 67 65	Werkstatt von Michael van Ofen, der mit viel Erfahrung britische Klassiker wartet und restauriert, auch Motorsport-Erfahrung