

OLDTIMER

MARKT

**52
OGP**
Karten zu gewinnen

EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRÄDER



Zum Frühstück nach Paris
Mercedes 450 SEL 6.9

B7 S Turbo

B3 S

2002ti

B10 Biturbo

**Kultur
statt Krawall**

ALPINA

SONDERDRUCK



Marathon de la Route
Europas härtestes Straßenrennen



Kühler-Reparatur
Noch ganz dicht?



Technik erklärt
Stoßdämpfer



Witwenmacher
**Yamaha-
Eigenbau**



Kaufberatung
Simson 425



Seitenventil-Soldat
**Triumph
TRW**



Kaufberatung
**Renault
Dauphine**



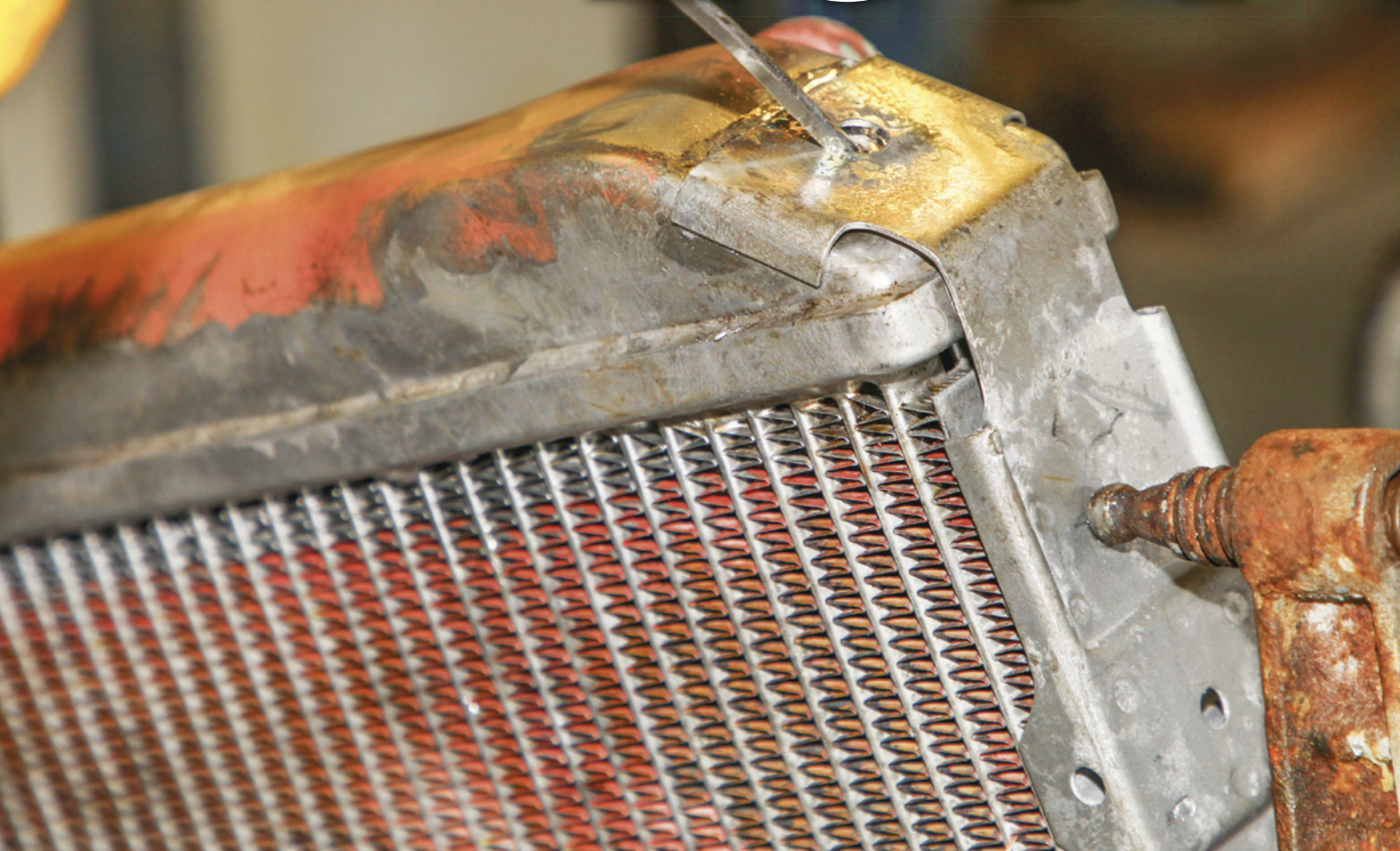
PlayStation-Ikone
Toyota GT-One

75 Jahre Seat

Vom Fiat-Klon zum Trendsetter



Alles im LOT?



FINANZIELLER AUFWAND Ein neuer Kühler, wie hier gezeigt, kostet im AKS-DASIS-Onlineshop 666,91 Euro.



BENÖTIGTE AUSRÜSTUNG Weichlot, Flusspaste samt Pinsel, ein Gas-Lötgerät und eine Strahlkabine.



HANDWERKLICHER ANSPRUCH Zur Reparatur in Eigenregie sollte man sehr gut löten können. Netze gibt es einzeln.

Wenn der Kühler undicht wird, kann man von Glück reden, wenn das bei einem alten Auto passiert. Denn dann lässt sich der Wärmetauscher sehr wahrscheinlich reparieren. Wie das geht, zeigt Profi Marco Walther Schritt für Schritt

Firmen, die sich mit dem Bau und der Reparatur klassischer Kühler befassen, sind vom Aussterben bedroht. Das liegt vor allem daran, dass auch der klassische Kühler eine bedrohte Spezies darstellt. *Klassisch* heißt in diesem Zusammenhang, dass der Wärmetauscher, der die Kühlwassertemperatur eines Motors halbwegs konstant hält, weitgehend aus Messing und Kupfer besteht. Oben

und unten sitzen die *Wasserkästen*, die mit dem sogenannten *Netz* verlötet sind. Im Netz verlaufen vertikale Kanäle, die über dünne Lamellen die Hitze des Kühlwassers an die hindurchströmende Luft abgeben.

Das Funktionsprinzip hat sich auch bei Youngtimern und aktuellen Fahrzeugen nicht verändert, allerdings bestehen deren Kühler meist aus einem Aluminiumnetz, das

oben und unten über Spannkammern mit Wasserkästen aus Kunststoff verbunden ist. Diese Kühler sind billiger in der Herstellung und leider kaum zu reparieren. Falls es der jeweilige Fahrzeughersteller gut meint mit seiner Gebrauchtwagenklientel, liegen vielleicht noch vereinzelte Neuteile auf Lager. In vielen Fällen bleibt jedoch nur die Suche nach einem Gebrauchtteil – und die gestaltet sich oft schwieriger als gedacht, denn

Dem Leck auf der Spur – reinigen und Drucklufttest



Marco Walther kümmert sich bei AKS DASIS Dommermuth um den klassischen Kühlerbau. Er ist der letzte von ehemals vier Kollegen, die in diesem Bereich tätig waren



Der serienmäßige Motorölkühler ist über zwei Schrauben mit dem Wasserkühler verbunden. Er wird später gegen ein Neuteil getauscht



Grünliche Kühlwasserspuren geben erste Hinweise, wo das Leck zu suchen ist



Mit dem Hochdruckreiniger befreit Walther den Kühler von alten Verkrustungen



Für die Lecksuche werden alle Schlauchanschlüsse mit Stopfen verschlossen



Pressluft lässt unter Wasser an der undichten Stelle Blasen aufsteigen

selbst wenn der Ersatz aus dem gleichen Fahrzeugtyp stammt, kann es gravierende Abweichungen geben. Fahrzeuge mit Automatikgetrieben haben oft einen Getriebeölkühler, der in den Wasserkühler integriert ist, und oft passen die Schlauchanschlüsse nicht zu den Gegebenheiten am Auto. Es lohnt sich also, ganz genau hinzuschauen.

Dass die Firma AKS DASIS Dommermuth in Mülheim-Kärlich auch heute noch klassische Kühler neu aufbaut und repariert, liegt daran, dass dieser Bereich lediglich einen liebevoll gehegten Nebenschauplatz des Kerngeschäfts darstellt. In den weitläufigen Hallen entstehen vor allem Großkühler für Lokomotiven der Deutschen Bahn. Außerdem hat sich Dommermuth auf Tankrestaurierungen und Klimaanlage spezialisiert – letzteres auch als Nachrüstung für Oldtimer wie den Pagoden-SL von Mercedes-Benz.

Womit wir auch schon im Praxisteil unserer Kühlerreparatur angekommen wären. Das Exemplar, das vor Marco Walther auf der Werkbank liegt, stammt aus einem 1969er 280 SL Automatik, und es ist undicht.

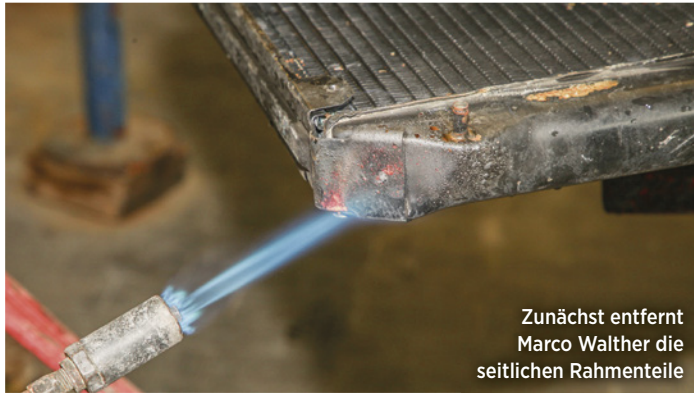
„Eine Kühlerreparatur ist nur sinnvoll, wenn man zuvor die Ursachen geklärt hat. Oft ist es eine defekte Zylinderkopfdichtung, die im Kühlsystem einen enormen Überdruck erzeugt. Wenn kein Schlauch platzt, gibt eben manchmal der Kühler nach. Wird die Kopfdichtung als Ursache nicht erkannt und beseitigt, droht dem neuen oder reparierten Kühler dasselbe Schicksal“, erklärt der Profi, während er den Kühler vom serienmäßigen Motorölkühler befreit, der hochkant mit dem Wasserkühler verschraubt ist. Nach einer gründlichen Dusche mit dem Hochdruckreiniger verschließt Walther alle Schlauchanschlüsse mit Gummistopfen und setzt den Kühler mit Pressluft unter Druck. In einem Tauchbecken zeigen dann aufsteigende Blasen, wo sich das Leck befindet.

„Typisch sind Undichtigkeiten an den Ecken, wo das Netz mit dem Wasserkasten verlötet ist. Das liegt daran, dass sich das Netz minimal ausdehnt, wenn das Kühlsystem Druck aufbaut – was normal und auch erwünscht ist. Begrenzt wird der Druck durch das Überdruckventil im Kühlerdeckel

– wenn denn das passende Exemplar installiert ist. Erkennbar ist das an der eingepprägten Zahl an der Deckeloberseite. Durch das leichte Anschwellen des Kühlers werden die Weichlötstellen an den Ecken immer ein wenig bewegt, und es entstehen im Laufe der Jahre feine Haarrisse als Ermüdungsbrüche“, erklärt Marco Walther aus Erfahrung.

„Diesem Problem kann man mit einem Trick vorbeugen. Bei Kühlerreparaturen verwenden wir anstelle des zweireihigen Originalteils ein Hochleistungsnetz mit drei hintereinander liegenden Kühlkanalreihen. Solche Kühler waren bei Mercedes-Benz auf Wunsch auch ab Werk lieferbar und für den Einsatz in tropischen Regionen gedacht. Ich verschließe dann auf jeder Seite die Kanäle der äußeren zwei Reihen mit Lot, damit kein Wasser mehr hindurch fließen kann. Außerdem verstärke ich die Ecken des Netzes mit einer zusätzlichen Lötsschicht. Das hat sich bislang sehr gut bewährt“, schildert Walther die Spezialität des Hauses: „Manche Kunden fragen, ob der Motor mit dem Tropennetz im kühlen Deutschland überhaupt auf Betriebs-

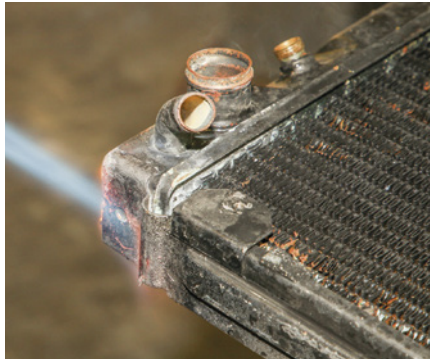
Zerlegen – und Altteile retten



Zunächst entfernt
Marco Walther die
seitlichen Rahmenteile



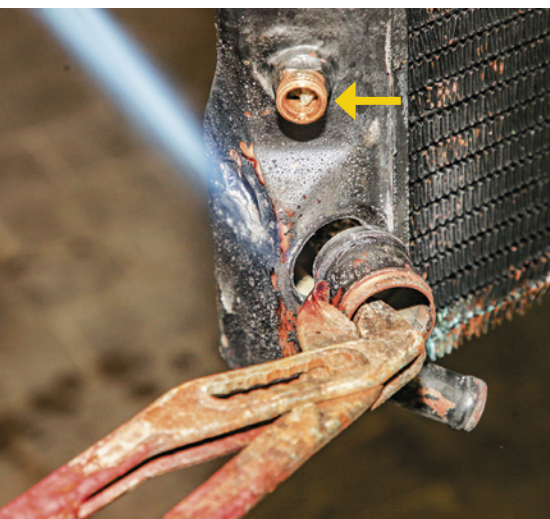
Die blaue Lötflamme
lässt das Weichlot
zwischen Wasserkasten
und Rahmen schmelzen



Die seitlichen Leisten stellen eine stabile Verbindung zwischen dem oberen und dem unteren Wasserkasten her und umschließen das Netz dabei wie ein Rahmen. Um die flächige Verbindungen an den vier Ecken zu lösen, ist sehr viel Hitze notwendig, bis das Lot heraustropft



Die Ablassschraube am unteren Wasserkasten
wird samt Gewindestutzen ausgelötet



Auch der Schlauchanschluss muss ab, während der
Getriebeölkühlerstutzen (Pfeil) unberührt bleibt

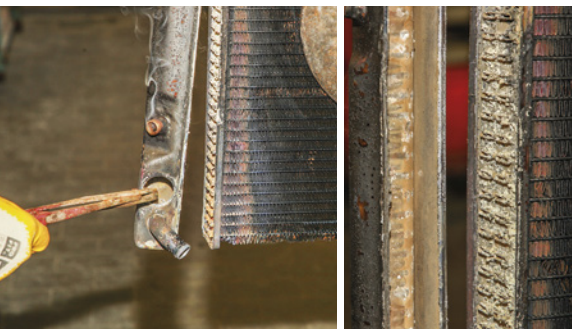


Feuer frei:
Mit direktem
Einsatz der
Flamme trennt
Walther den
Wasserkasten
vom Netz

temperatur kommt. Aber solche Bedenken sind unbegründet. Es ist der Kühlwasserthermostat, der immer die passende Menge kälteres Wasser aus dem Kühler in den Motor strömen lässt und so die Motortemperatur im idealen Bereich hält. Ein leistungsfähigerer Kühler hält allerdings zusätzliche Kühlkapazität bereit, wenn der Motor zum Beispiel bei Anhängerbetrieb auf einer Passstraße schwer arbeiten muss.“

Die leichte Undichtigkeit an der unteren Ecke des Pagoden-Kühlers hätte Marco Walther wahrscheinlich auch zulöten können, aber der Einsatz eines neuen Netzes ist trotzdem sinnvoll, wie sich beim Zerlegen des Alteils zeigt: Kalkablagerungen in den vertikalen Kanälen mindern die Kühlleistung, was vor allem dann ein Problem darstellt, wenn auch der Zylinderkopf verkalkt ist. Das ist oft bei Importfahrzeugen aus warmen

Ländern der Fall, wo ohne Kühlerfrostschutz gefahren wird. Frostschutz verhindert aber nicht nur das Vereisen des Kühlsystems, er enthält auch Korrosionsschutz-Bestandteile. Wer gänzlich auf der sicheren Seite sein möchte, verwendet eine Mischung aus Frostschutz und destilliertem Wasser, das kaum Kalk enthält. Rund um das Thema Kühlmittel gab es übrigens einen ausgiebigen Artikel in OLDTIMER MARKT 5/2013.



Nachdem der Wasserkasten entfernt ist, sind die Kalkablagerungen im alten Netz gut zu sehen



Als letztes Teil wird auch der obere Wasserkasten ausgelötet und beiseite gelegt



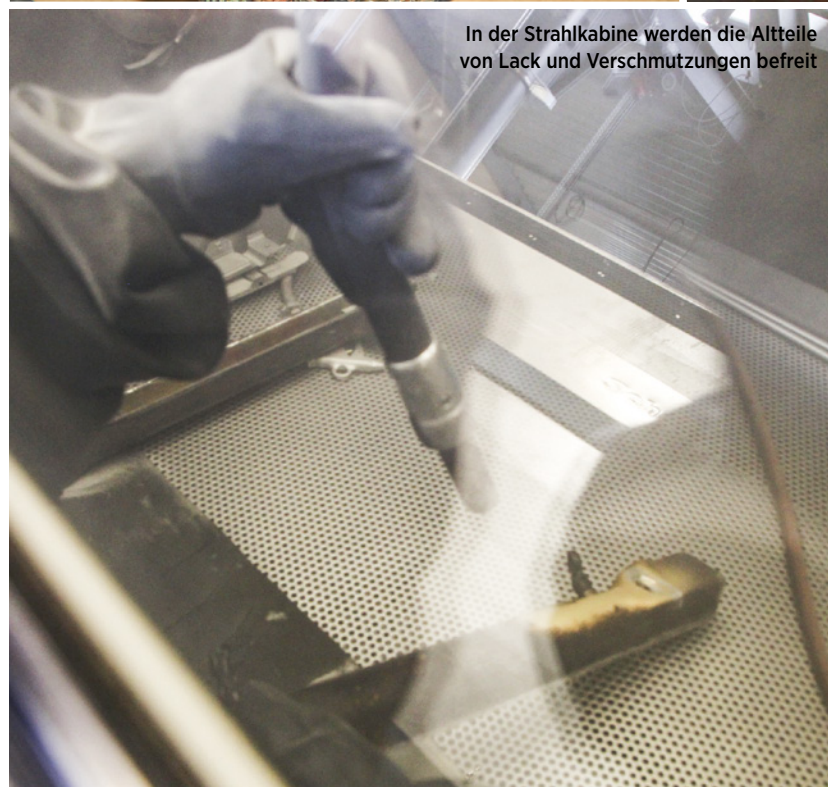
Das alte Netz ist ein Fall für den Schrott, die umgebenden Teile werden aufgearbeitet



Das Rohr im unteren Wasserkasten ist der Ölkühler für das Automatikgetriebe



Die Anschlüsse des Getriebeölkühlers müssen gut verschlossen werden, damit kein Strahlgut hineingelangt



In der Strahlkabine werden die Altteile von Lack und Verschmutzungen befreit

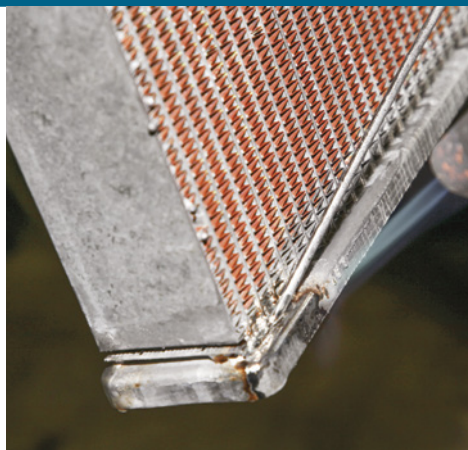
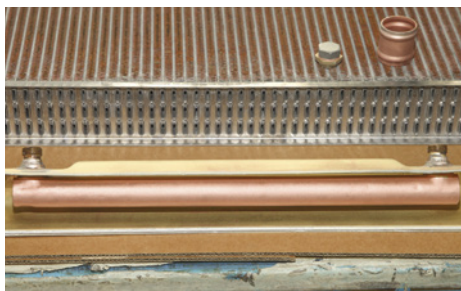
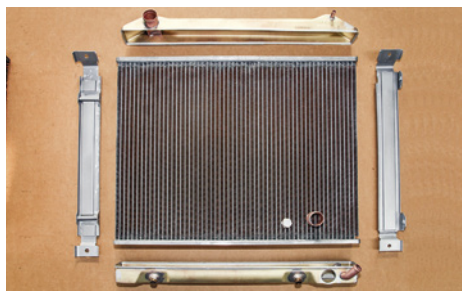


Das alte Netz dient als Vorlage für das Neuteil, das in verschiedenen Maßen lieferbar ist. Bei der Pagode ist es...

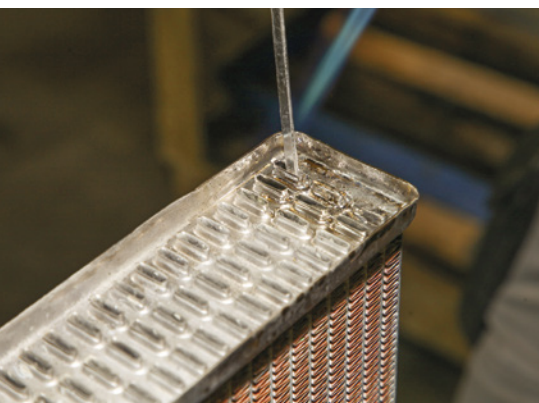


...56 Zentimeter breit und an den Seiten vier Zentimeter tief. Oben und unten kommen noch die Anschlüsse hinzu

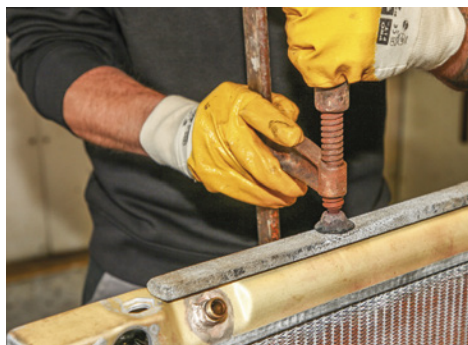
Zusammenbau – mit neuem Netz



Bereit zum Zusammenbau: Im neuen Hochleistungsnetz sind die Kühlkanäle in drei Reihen angeordnet. Der gestrahlte Getriebeölkühler ist äußerlich von allen Kalkablagerungen befreit (Mitte). Zur Verstärkung lötet Marco Walther die Ecken des Neuteils noch einmal nach (rechts)



Die äußeren zwei Reihen der Kühlkanäle verschleißt der Profi mit Lot, weil hier die meisten Undichtigkeiten entstehen (links). Mit Ausbeulwerkzeug beseitigt er dann kleine Wellen am Kragen des Netzes (Mitte) und klopft mit dem Karosseriehammer auch Beulen aus dem Wasserkasten heraus (rechts)



An schlecht zugänglichen Stellen, wie hier am Rohranschluss, greift Walter zu einem kleinen Holzklotz als Ausbeulhilfe (links). Dann pinselt er den Rand des Wasserkastens mit einem säurehaltigen Flussmittel ein (Mitte), bevor er die Kästen mit einer Schraubzwinde auf dem Netz fixiert (rechts)

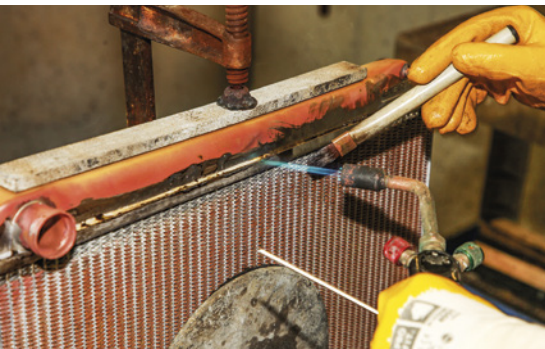
Mit einem Kunststoffhammer klopft er den Netzkragen ein wenig an den Rand des Wasserkastens heran



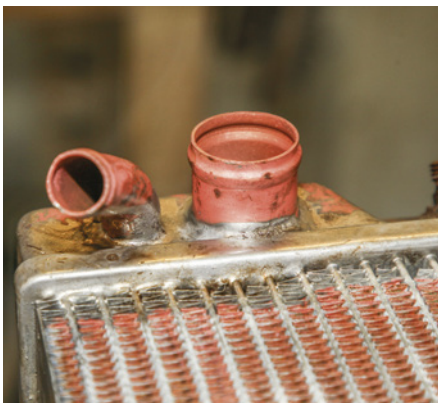
Das Flussmittel sorgt dafür, dass das Lot später leichter in den Spalt hineinläuft



Lot und Untergrund müssen gleichmäßig erhitzt werden, damit eine stabile Verbindung entsteht



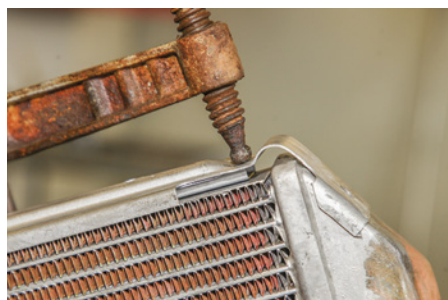
Das Zusammenspiel von Flamme, Lötzinn und Flussmittelpinsel will gelernt sein (links). Der Pinsel soll nicht verbrennen, während er den Lotfluss in die richtigen Bahnen leitet. Wenn man diese Kunst beherrscht, sieht die Verbindung später so aus (Mitte). Auch die Ablassschraube wird eingepinselt (rechts)



Nachdem er die Ablassschraube eingelötet hat (links), wendet sich Marco Walther den Schlauchanschlüssen zu (Mitte). Die Lötflächen der seitlichen Rahmen werden flach aufgesetzt, wobei das Loch in der Mitte als Zufluss dient. Auch hier entscheidet das Flussmittel über den richtigen Halt



Eine Schraubzwinge drückt das Blech in Position, sodass ein Kapillarspalt entsteht



Wegen der Schräge am Wasserkasten ist das Ausrichten an der Oberseite anspruchsvoller



Wenn zwischen Blech und Wasserkasten nur ein feiner Spalt bleibt, kann das Lot durch das Loch einfließen, bis es an den Seiten wieder austritt

Das verkalkte Originalnetz befreit Marco Walther mit der Lötflamme von allen Anbauteilen, denn diese sind mit ihren Schlauchstutzen und Anschlüssen für Ölkühler fahrzeugspezifisch und werden deshalb nach einer gründlichen Reinigung in einer Strahlkabine wiederverwendet. Das neue Netz aus Kupfer und Messing bezieht auch AKS DASIS Dommermuth über einen Zulieferer, der die populärsten Abmessungen auf Lager hat.

Populär ist auch der Pagoden-Kühler, dessen Maße sich auch in einigen zeitgenössischen Limousinen wiederfinden. Maßanfertigungen sind grundsätzlich möglich, fallen aber entsprechend teuer aus.

Im Onlineshop bietet AKS DASIS Dommermuth restaurierte Kühler für die Automatik-Pagode für 666,91 Euro an. Soll der Motorölkühler gleich mit erneuert werden,

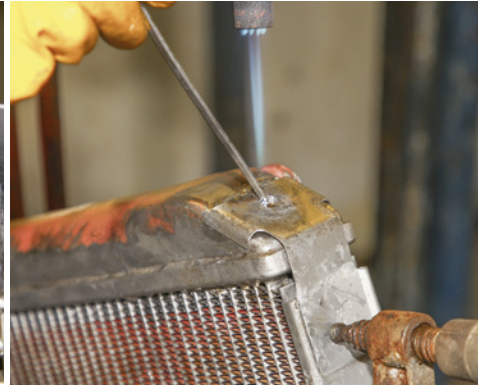
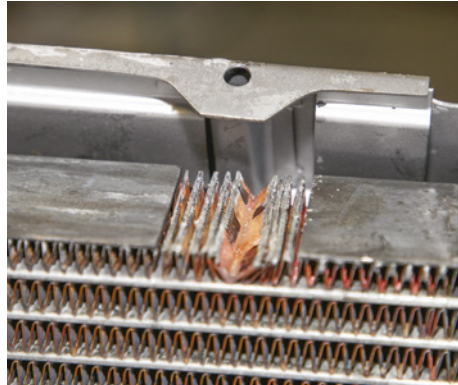
schlägt dieser mit weiteren 257,90 Euro zu Buche. Es liegt in der Natur der Sache, dass auch populäre Versionen nicht immer ab Lager lieferbar sind. Alternativ kommt aber immer eine Reparatur in Frage, wie wir sie hier Schritt für Schritt zeigen.

Aber wo liegt denn nun das Problem bei den moderneren Aluminiumkühlern? Marco Walther: „Die älteren Netze aus Kupfer werden gelötet, Alu müsste hingegen ge-

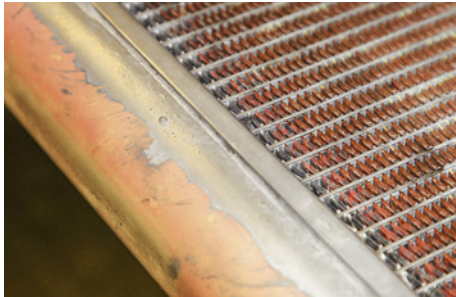
TIPPS & TECHNIK KÜHLERREPARATUR



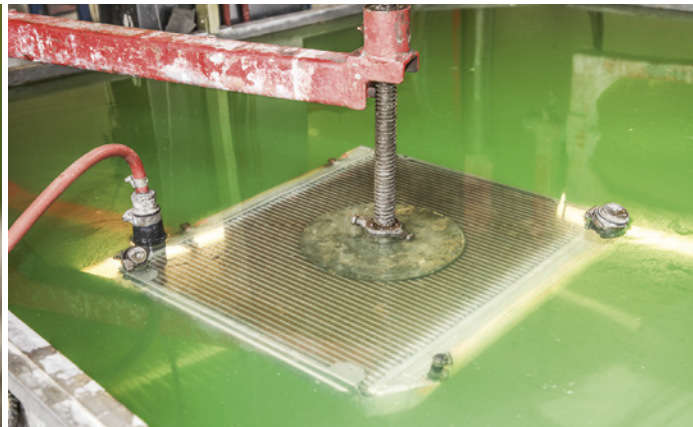
Auf der linken Seite waren die Lamellen des alten Netzes leicht verformt, um Platz für die Schraubanschlüsse des Motorölkühlers zu schaffen (Pfeile). Das neue Netz hat hier eine Blechverstärkung, die angezeichnet (Mitte) und dann mit dem Winkelschleifer eingeschnitten werden muss (rechts)



Bevor sich das ausgeschnittene Blech abheben lässt, muss die Lötverbindung zu den Lamellen mit der Flamme gelöst werden (links). An den passenden Stellen drückt Walther dann die Lamellen ein wenig zu Seite, damit der Schraubenkanal dazwischen passt (Mitte). Dann wird das Blech angelötet (rechts)



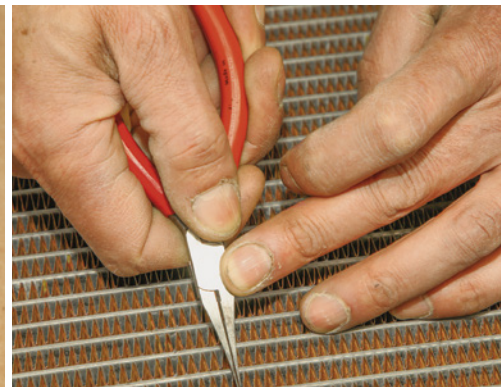
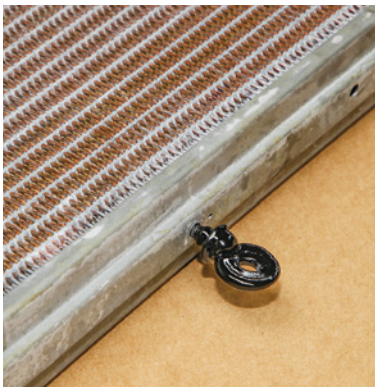
Auch unten ist eine perfekte Verbindung zwischen Wasserkasten und Netz entstanden. Mit einem Exzentrerschleifer entfernt Marco Walther noch überschüssiges Lot, bevor der fertige Kühler auf Dichtheit geprüft wird. Dazu verschleißt er die Anschlüsse mit passenden Stopfen (unten links)



Ein bar Luftdruck entspricht in etwa auch dem Druck, der später im Kühler entsteht. Im Tauchbad sind keine Blasen zu sehen, der Kühler ist dicht und bereit für den kosmetischen Teil der Reparatur



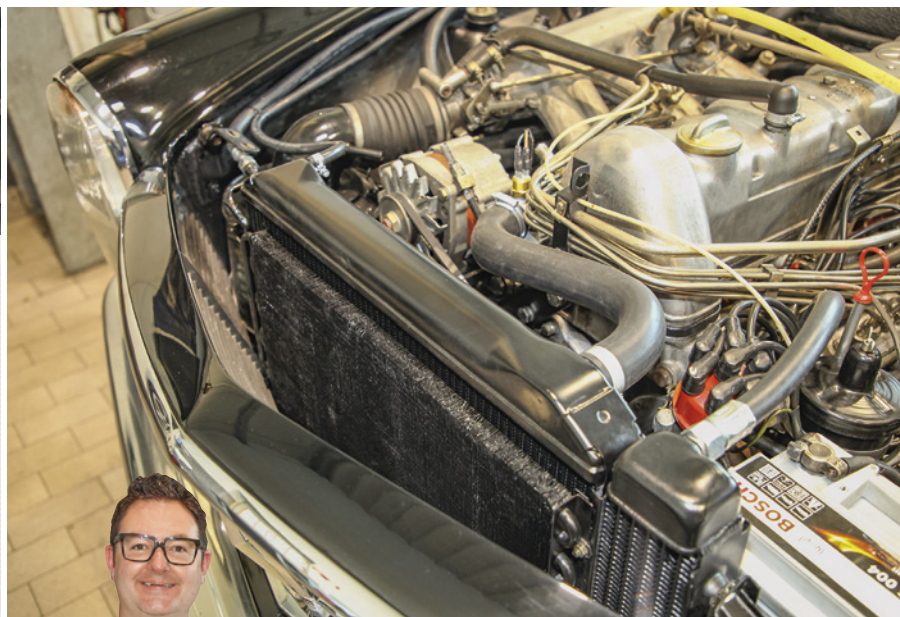
Bevor es ans Lackieren geht, befreit Marco Walter den Kühler mit dem Hochdruckreiniger von Staub und Flussmittelresten. Dann bläst er das Netz mit Pressluft gründlich durch. Nach ein paar Stunden in einer Trockenkammer ist der Kühler schließlich bereit für den Farbauftrag



Zwei Ringschrauben dienen als Aufhänger, Kreppband verhindert, dass Lack ins Innere des Kühlers vordringt, was besonders beim Getriebeölkühler wichtig ist. Mit einer Spitzzange biegt Walther dann noch ein paar Lamellen gerade, die bei der Arbeit verbogen wurden



Der neue Ölkühler wird zusammen mit dem Wasserkühler lackiert, damit beide exakt denselben Farbton bekommen, was dann im Auto entsprechend perfekt aussieht (Bild rechts, hier mit nachgerüsteter Klimaanlage)



schweißt werden. Das ginge jedoch nur, wenn das Metall absolut sauber und nicht korrodiert wäre. Durch das Salz auf den Straßen bildet das Aluminium aber binnen kürzester Zeit eine helle Oxidschicht, die das Schweißen vereitelt. Eine weitere Komplikation entsteht durch die Kunststoff-Wasserkästen, die aus Kostengründen zur gleichen Zeit aufkamen. Sie werden von oben und unten mit Klammern am Netz befestigt. Löst man diese Befestigung, bröseln es nicht selten auf beiden Seiten. Der Schwarze Peter liegt dann beim Kühlerbauer, denn der hat ja den originalen Wasserkasten kaputtgemacht...

TEXT UND FOTOS **Peter Steinfurth**
p.steinfurth@oldtimer-markt.de



KONTAKT

AKS Dommermuth

Für einige Klassiker lassen die Kühlerspezialisten mittlerweile auch Aluminiumkühler nachfertigen, zum Beispiel für Porsche 924/944 oder die Pagoden-Nachfolger R/C107. Geschäftsführer Tobias Dommermuth (Foto) will das Angebot entsprechend der Nachfrage weiter ausbauen. Die Adresse:

AKS Dommermuth GmbH & Co. KG
Auf dem Hahnenberg 14

D-56218 Mülheim-Kärlich

Telefon: 02630/9412-0

E-Mail: info@aks-domermuth.de

Internet: aks-dommermuth.de

AKS DASIS Dommermuth: Ihr Spezialist für klassische Kühlung und Klimatisierung

Leidenschaft für Oldtimer, Expertise seit Jahrzehnten: Bei AKS Dommermuth schlägt unser Herz für klassische Automobile.

Seit mehr als vier Jahrzehnten ist AKS Dommermuth, aus Mülheim-Kärlich, Ihr fachkundiger Ansprechpartner für Reparatur, Instandsetzung, Wartung und Vertrieb von Kühler und Klimaanlage für PKW, Oldtimer, LKW, Nutzfahrzeuge sowie Land- und Baumaschinen.

In unserem Zentrallager, ebenfalls am Standort Mülheim-Kärlich, bevorzugen wir auf einer Lagerfläche von 10.000 m² mehr als 160.000 Artikel. Die Lieferung der Waren erfolgt weltweit und aufgrund der vielen

verschiedenen Transportmethoden schnell.

Als langjähriger Partner und führender Anbieter im Bereich Kühlung und Klimatisierung wissen wir genau, worauf es ankommt, wenn es um die Erhaltung und Restaurierung Ihres Oldtimers geht. Der umfassende Bericht, auf den vorherigen Seiten sowie der Oldtimer Markt, Ausgabe 7/2025 Juli, über unsere Kühlerreparatur-Expertise unterstreicht unsere tiefgreifende Kompetenz und unser Engagement für höchste Qualität.

Doch unsere Leidenschaft geht weit über die Reparatur hinaus. Wir bieten Ihnen eine umfassende Palette an hochwertigen Ersatzteilen, die speziell auf die Bedürfnisse von

Oldtimern zugeschnitten sind. Ob Sie einen zuverlässigen Motorkühler, einen leistungsstarken Ölkühler oder einen effizienten Wärmetauscher für Ihren BMW, Mercedes, Opel, Porsche, Audi oder andere Klassiker benötigen – bei AKS DASIS Dommermuth finden Sie das passende Ersatzteil.

Wir verstehen, dass jedes Detail zählt. Deshalb setzen wir auf präzise gefertigte Produkte, die unseren hohen Qualitätsstandards entsprechen. Entdecken Sie in der nachfolgenden Tabelle eine Auswahl unserer verfügbaren Ersatzteile. Für unser gesamtes Sortiment und detaillierte Informationen besuchen Sie uns jederzeit auf unserer Internetseite unter www.dasis.de

Fahrzeug	Artikelnummer	Warengruppe	Warengruppenname	Netzmaße L x B x T (mm)
BMW E10	050010T	00470	Kühler, Motorkühlung	395 x 397 x 34 mm
BMW E9, E3, E12, E24	050020T	00470	Kühler, Motorkühlung	575 x 470 x 40 mm
MERCEDES W198	120107N	00470	Kühler, Motorkühlung	445 x 618 x 61 mm
MERCEDES W113	120108N	00470	Kühler, Motorkühlung	433 x 570 x 45 mm
MERCEDES W121	120109N	00470	Kühler, Motorkühlung	340 x 548 x 45 mm
MERCEDES W113	120111N	00470	Kühler, Motorkühlung	428 x 580 x 45 mm
MERCEDES R107	120139N	00470	Kühler, Motorkühlung	410 x 610 x 32 mm
MERCEDES W113	120502N	00470	Kühler, Motorkühlung	433 x 633 x 45 mm
MERCEDES R107	120560N	00470	Kühler, Motorkühlung	590 x 480 x 40 mm
MERCEDES R129	122500N	00470	Kühler, Motorkühlung	667 x 480 x 42 mm
MERCEDES W114	126001N	00469	Ölkühler, Motoröl	440 x 71 x 55 mm
MERCEDES W116	126090N	00469	Ölkühler, Motoröl	440 x 77 x 45 mm
MERCEDES W111	126040N	00469	Ölkühler, Motoröl	440 x 77 x 42 mm
MERCEDES C123, S123	126120N	00469	Ölkühler, Motoröl	180 x 80 x 55 mm
MERCEDES W113	129021N	00467	Wärmetauscher, Innenraumheizung	396 x 102 x 52 mm
MERCEDES W198	129022N	00467	Wärmetauscher, Innenraumheizung	122 x 120 x 74 mm
MERCEDES W198	129023N	00467	Wärmetauscher, Innenraumheizung	122 x 120 x 74 mm
Opel Kadett C, Ascona A, Manta A, Record D	150030AL	00470	Kühler, Motorkühlung	350 x 450 x 42 mm
Opel Ascona B, Manta B	150048AL	00470	Kühler, Motorkühlung	360 x 460 x 56 mm
Opel Kadett C, Ascona A/B/C, Manta A/B, Rekord D	150080AL	00470	Kühler, Motorkühlung	325 x 380 x 56 mm
Opel Kadett B/C	150070AL	00470	Kühler, Motorkühlung	300 x 270 x 56 mm
PORSCHE 928	170001N	00470	Kühler, Motorkühlung	620 x 430 x 42 mm
PORSCHE 924, 944	170040N	00470	Kühler, Motorkühlung	500 x 327 x 42 mm
PORSCHE 968, 968 Cabriolet	170120N	00470	Kühler, Motorkühlung	500 x 358 x 40 mm
PORSCHE 968, 968 Cabriolet	170130N	00470	Kühler, Motorkühlung	500 x 356 x 32 mm
PORSCHE 911 (993)	176026N	00469	Ölkühler, Motoröl	180 x 80 x 55 mm
PORSCHE 911 Targa/Cabriolet/Turbo/Carrera	176120N	00469	Ölkühler, Motoröl	341 x 75 x 60 mm
PORSCHE 944, 944 Cabriolet	176140N	00469	Ölkühler, Motoröl	265 x 87 x 55 mm
PORSCHE 968 968 Cabriolet	176180N	00469	Ölkühler, Motoröl	265 x 87 x 50 mm
PORSCHE 911, 911 Targa/Cabriolet/Turbo/Carrera	176190N	00469	Ölkühler, Motoröl	270 x 260 x 45 mm
PORSCHE 356 Cabriolet/Speedster/Coupe, 912 Targa	176007N	00469	Ölkühler, Motoröl	195 x 50 x 65 mm
AUDI 100 C3, AUDI 200 C3	486050N	00469	Ölkühler, Motoröl	205 x 65 x 55 mm



Kühler (Alu)
Opel versch. Modelle



Ölkühler
PORSCHE 968



Kühler
BMW E10



Wärmetauscher
Mercedes W198



Ölkühler Mercedes W116



📍 **AKS Dommermuth
GmbH & Co KG**
Auf dem Hahnenberg 14
56218 Mülheim-Kärlich

☎ +49 (0) 2630 9412 0
✉ info@aks-dommermuth.de
🌐 www.aks-dommermuth.de



	OE1*	OE2*	OE3*	OE4*	OE5*	OE6*	OE7*	OE8*
	17111101902	17111102564	17111103393	17111103507				
	1112367	1115078	1115079	1121295	17111111638	17111111639		
	1985010100	A1985010100						
	A1135010001	A1135010101						
	A1215000203	A190SL						
	A1135000403	A1135000503	A1135000603	A1135000703				
	A1075000903	A1075010401	A1075010501	A1075011101				
	A1135001003	A1135001103	A1135001203	A1135001303				
	A1075002303	A1075002403	A1075002703					
	1295000103	A1295000103						
	A1081800065	A1081800165	A1081800265					
	A1161800565	A1161800665	A1161800765	A1161801365				
		A1161800065						
		A1231800065						
	A1138350001							
		A1988350401						
		A1988350301						
	1302091							
	1302012	1302121	9281798	9281799				
	1302093	1302118	1302126					
	1302099							
	92810602316	92810602318	92810602319	92810602320	92810604002	92810604102	92810604301	92810604401
	94410603100	94410603101	94410603102	94410603103				
	95110603105	95110603107	95110603109					
	95110603106	95110603108	95110603110					
	99320723580							
	93020705302	93020705304						
	94420730900	94420730904						
	123103412	94420730901						
	132048012	96420722001	96420722002					
	061610704150	61610704101	61610704102	61610791200	PCG10791250			
	34117021							

* Die angegebenen OE-Nummern dienen ausschließlich zu Vergleichszwecken.

Der Kontakt zur Oldtimer-Szene.



Oldtimer-Zeitschriften gibt es reichlich. Wenn aber ein Magazin seit 40 Jahren die Nr. 1 ist, muss es schon etwas Besonderes bieten: Monat für Monat tausende von Kleinanzeigen, hunderte von Terminen, Tipps und Tricks aus der Praxis für die Praxis und jede Menge faszinierender Geschichten aus der Welt der Klassiker. OLDTIMER MARKT garantiert jeden Monat den besten Kontakt zur Szene. Mit Lust, Leidenschaft – und viel Liebe zum Detail.

Viele starke Seiten.

OLDTIMER
MARKT
EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRÄDER