

Vorwort:

Beim CRX-Kauf wenn möglich komplette Fahrzeuge erwerben, da Karosserieteile bzw. Innenraumteile nicht mehr zu bekommen sind. Auf Originalität achten, auch im Bezug zum Baujahr des Fahrzeuges. Teilweise sind selbst Verschleißteile wie z.B. Kühler nur noch schwer zu bekommen.

Spaltmaße wie in modernen Fahrzeugen sollte man nicht erwarten. Die können durchaus variieren. Es ist auch nicht selbstverständliche das eine Kunststoff-Frontmaske von einem CRX, bei einem anderen CRX problemlos passt.

Man sollte wissen auf was man sich einlässt, eine gute Restaurierung eines CRX AF/AS wird sich auch wirtschaftlicher Sicht vermutlich nie rechnen. Wenn Du es aber für Dich machst, wird es Dir ein unglaubliches Fahrerlebnis bescheren und man bekommt ein seltenes Fahrzeug, welches bei Treffen immer Fans findet.

Fahrzeugfront:

Stoßstange:

Keine Probleme vom Material her. Meist starker Rostbefall an der metallenen Verstärkungsleiste. Verschraubungen der Spoilerlippen meist festgerostet. Schrauben reisten beim Versuch des lösens ab. Teilweise hängen die Stoßstangen im Bereich der Frontlampen durch, insbesondere wenn irgendwann mal eine Stoßstange eines Fremdherstellers verwendet wurde.

Die Zierleisten des AF sind geklebt, während die des AS mit Clips befestigt sind. Sollten beim Kauf vorhanden sein.

Blinker in der Stoßstange:

Die Beleuchtung macht keine Probleme, die Metallhalter dahinter können aber weggerostet sein.

Frontmaske (zw. Den Scheinwerfern):

Kein Ersatz erhältlich. Sind aber meist eingerissen, oft sind die kompletten Halterungen für die Verschraubungen ausgebrochen.

Frontlampen (Scheinwerfer)

Sind unproblematisch. Auf Kratzer und Dichtigkeit achten. Werden eigentlich nicht blind bzw. der Reflektor läuft nicht an.

Positions Lampen

Sind oft eingerissen bzw. die Halterungen der Verschraubung sind abgerissen.

Motorhaube:

Unproblematisch. Falls Rost, dann in den doppelten Falzen an der Innenseite. Unterrostungen an der Aufhängung/Verschraubung. Der Öffnungszug (Fernentriegelung) geht normalerweise problemlos.

Frontscheibe:

Auf Steinschlag achten. Die Scheiben sind sehr weich und auch oft entsprechend verkratzt, was bei Regen und Gegenlicht unangenehm ist. Rost am Rahmen unter bzw. rund um die original Scheibe, bzw. hinter der Scheibe ist unproblematisch. Ist diese mal getauscht worden, sieht es oft anders aus.

Fahrerseite / Beifahrerseite

Kotflügel:

Reisen ein und sollten unbeschädigt sein, insbesondere im Bereich der Schraubenhalterungen. Ersatz gibt es kaum. Das Einreisen ist oft nicht zu verhindern, da aus dem Kunststoff der Weichmacher entwichen ist.

Die Kotflügel des AF und AS sind unterschiedlich.



Riss in einem Kotflügel, bei der Verschraubung (nicht sichtbar) bis in die Mitte der Außenseite.

Fahrtür (Metall):

Im unteren inneren und äußeren Bereich (unter der Beplankung) auf Rost prüfen. Ansonsten eher problemlos. Da es sich um lange Türen handelt können die Aufhängungen ausgeschlagen sein.

Dichtungen um die Fahrtür:

Sollten unbeschädigt und geschmeidig sein.

Türscheibendichtungen (an der Karosserie befestigt):

Sollten unbeschädigt und geschmeidig sein.

Abdeckschiene Tür zur Scheibe (Außenseite):

Ist meist stark verblast, sollte sich aber nicht in Einzelteile auflösen.

Spiegel Fahr-/Beifahrtür:

Unproblematisch, Kunststoff ist sehr haltbar. Spiegelglas sollte aber ganz sein. Mechanische Verstellung überprüfen.

Kunststoffbeplankung im unteren Bereich der Tür:

Sollte vorhanden und unbeschädigt sein. Ersatz ist nicht zu bekommen. Reisen häufig ein, da der Weichmacher aus dem Material entwichen ist.

Kunststoffverkleidung über die Schweller zum Hinterrad hin:

Sollten ebenfalls vorhanden und unbeschädigt sein. AF und AS sind unterschiedlich und können nicht untereinander getauscht werden.

Türschloss:

Von der Mechanik meist unproblematisch, wenn es schlecht schließt, liegt es meist am abgenutzten Schlüssel.

Scheiben Fahrertür:

Die Scheibe ist meist problemlos. Sollte sie ein oder zwei starke vertikale Kratzer aufweisen, so liegt dies oft an den Abstandblöcken im Türinneren. Auf diesen ist im Normalfall eine Samtschicht aufgebracht, die die Scheibe sicher führt. Ist dieser Abgenutzt kann es zu Schäden kommen. Auf die Passform in den Gummidichtungen achten, ansonsten gibt es sehr unangenehme Windgeräusche beim Fahren.

Eingeklebte Scheiben (seitlich / hinten)

Sind unproblematisch, sollten aber ganz sein. Der ebenfalls eingeklebte Abdeckrahmen sollte ebenfalls komplett sein. Dafür gibt es keinen Ersatz mehr

Radlauf hinten:

Wenn von außen Blasen zu sehen sind, sind sie meist schon durchgerostet. Ursache sind hier häufig Umbördelungen (weil mal Breitreifen gefahren wurde bzw. das Fahrzeug tiefer gelegt wurde) oder die Entwässerung des Schiebedachs (dessen Abwasserschlauch im Fahrzeuginneren, im Bereich des Radlaufs ins Freie geführt wird und sich oft am Übergang abgelöst hat)

Benzinpumpe:

Wenn man beim hinteren Rad der Fahrerseite in den linken Bereich des Rathauses schaut, sieht man eine Abdeckung. Darüber befindet sich die Benzinpumpe. Wie schaut dieser Bereich aus. Er sollte nicht komplett mit Schmutz befüllt sein. Das die Halteklammern der Rohre vergammelt sind ist normal, die lassen sich meist nicht mehr auf normalem Wege öffnen. Laute mechanische Geräusche der Pumpe sind normal.



Heckbereich:

Heckstoßstange:

Sollten unbeschädigt sein, ist aber vom Material unproblematisch. Die Metallhalterungen in der Stoßstange sind meist an- bzw. weggerostet. Schrauben sind meist nicht mehr zu lösen und werden beim Versuch des LöSENS abreißen.



Innenleben der Heckstoßstange, stark angerostet

Zierstreifen in der Stoßstange:

Sollten vorhanden und unbeschädigt sein. Die vom AF sind geklebt, die vom AS mit Clipsen fest.

Leuchten in der Stoßstange:

Sind unproblematisch. Die Metallhalter dahinter können aber weggerostet sein.

Metallblende zw. Stoßstange und den Rückleuchten:

Sollte rostfrei sein, insbesondere in den Ecken. Sie rosten von innen durch.

Heckblende mit CRX-Schriftzug:

Darauf achten, dass sie nicht eingerissen sind. Bei einem AF sollte der Schriftzug weiß sein, bei einem AS rot. Die Blenden sind von hinten verschraubt und das Gewinde an der Blende selber reißt gerne aus bzw. komplett ab.

Rückleuchten:

Zunächst auch hier erst wieder der Unterschied zw. AS und AF. Beim AS sind sie getönt und beim AF nicht (also heller/farbintensiver). Die Leuchten sind unproblematisch, eventl. die Dichtungsgummis zur Karosserie hin kontrollieren, dies sollten dicht anliegen, damit kein Wasser ins Innere kommt.

Heckklappe:

Wenn sie rostet, dann unter dem original Spoiler (durch den Spoiler bzw. dessen Befestigung bedingt). Unbedingt auf die Dämpfer achten, sie sollten die Heckklappe problemlos oben halten bzw. auch die Heckklappe nicht in halb geöffneten Position zuschlagen lassen. Weiterer Rost kann sich bilden unter der Abdeckung im unteren Bereich der Scheibe.

Heckspoiler:

Der Heckspoiler ist ein wirkliches Problemkind. Seine Befestigungsschrauben und Halter verrosten bzw. blühen so auf, dass man dies von außen an dem Spoiler erkennen kann. Man sieht Wellen in der Gummischicht. Oft sind die Spoiler auch spröde und damit dann kaum mehr rettbar. Ersatz gibt es keinen.

Dach

Schiebedach

Das Dach öffnen. Die Kassette auf Rost kontrollieren, insbesondere im Bereich des Abgangs der Entwässerungsschläuche (Vier Stück / jeweils an jeder Ecke). Undichtigkeiten kann man auch eventl. am Innenhimmel erkennen (Verfärbungen / gewellt). Das Schiebedach ist sehr problematisch, da es doppelagig ist und von innen her durchrostet. Entsprechend mal die Gummilippe lösen und nachschauen. Ist der Rost außen schon sichtbar, ist es oft schon fast durchgerostet. Beim Schließen darauf achten, dass es recht leicht läuft und auch wieder in die richtige Position schließt.

Karosserie

Auf Unfallschäden (Stauchungen achten).

Im Frontbereich darauf achten, dass im unteren Querträger kein Wasser steht. Rund um das Vorderrad ist der Wagen meist problemlos und nicht übermäßig rostanfällig. Anders sieht es im Bereich der Schweller aus. Durch die Überplankungen sind die Durchrostungen nicht immer zu erkennen. Stark befallen sind oft die Endspitzen der Schweller (Bedingt durch die vier Abläufe des Schiebedachs – die Schläuche gehen in diesen Bereichen in den Außenbereich über und lösen sich dort von den Verbindungen, so dass das Wasser ins Karosserieinnere läuft)



Schwellerendspitzen

Die hinteren Radläufe sind ebenfalls stark rostanfällig, insbesondere wenn sie wegen



Schweller vorderer Bereich. Durchrostung des doppelten Bodens. Freie Sicht ins Fahrzeuginnere.



Innenraum, bei komplett abgebauter Innenverkleidung. Hier freie Sicht auf die Durchrostungen.

Tieferlegungen bzw. Breitreifen umgebördelt wurden. Sind von außen Blasen zu sehen, ist er bestimmt schon durchgerostet. Lassen sich auch recht gut von innen kontrollieren, indem man im Fahrzeuginneren die Kunststoffverkleidungen der hinteren Federbeine entfernt und schon hat man recht gute Sicht auf die inneren Bleche der Radläufe. Dort sollte es auch trocken sein.

Den kompletten Unterboden auf Beschädigungen überprüfen, dabei kann man auch gleich nach den Wärmeblechen über dem Auspuff achten. Diese sollte vorhanden sein.

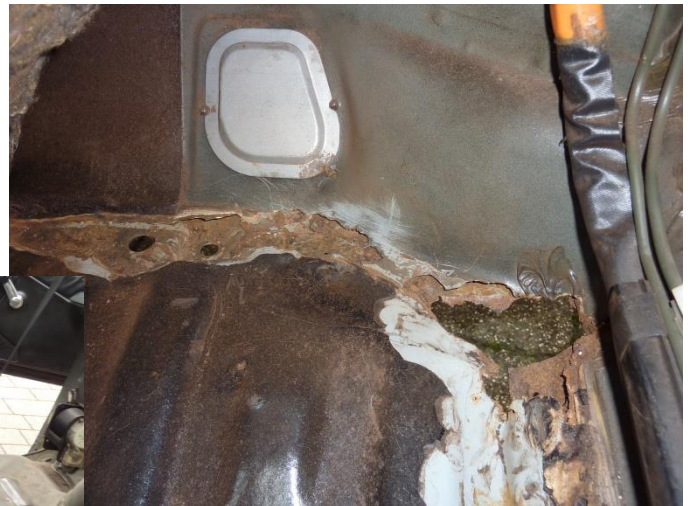
Das Ersatzrad ausbauen und schauen, wie es darunter aussieht. Es sollten keine Durchrostungen vorhanden sein und es sollte auch keine Wasser in der Mulde stehen. Ebenso sollte es unter der Mulde der Rücksitzbank trocken sein.

Tank:

Prüfen ob es stark nach Benzin riecht. Der Tank rostet gerne von oben durch, da sich zw. dem Tank und der Karosserie Schmutz ablagert und dieser dann mit dem Spritzwasser eine immer feuchte Masse bildet.

Innenraum:

Im vorderen Fußraum links und rechts prüfen ob der Teppich feucht ist. Mal kräftig auf diese Stellen drücken, knirscht es, ist oft der Boden



Innenraum. Vorne rechts. Durchrostung. Ursache: Schiebedachablauf.

(in diesem Bereich 2-lagig)
durchgerostet.



Leereräumter Fahrzeuginnenraum. Die Mulde der Rücksitzbank sollte trocken sein.

Armaturenräger:

Grundsätzlich sind die Träger sehr robust, zu Rissen kann es aber in sehr seltenen Einzelfällen kommen, insbesondere wenn der Wagen sehr starken Sonnenbestrahlung ausgesetzt war. Um so problematischer, falls es sich nicht um eine schwarze Innenausstattung handelt.

Technik im Armaturenräger:

Immer davon ausgegangen, dass alles im original Zustand ist, ist nicht mit Problemen in der Elektrik zu rechnen.

Selbst der Ausfall einzelner Birnchen im Armaturenbrett ist sehr selten.

Bei der Heizungs-/Lüftungseinheit das Gebläse testen. Hier ist oft die erste Stufe durchgebrannt. Insbesondere dann, wenn sie nicht regelmäßig genutzt wurde, d.h. bei Betrieb immer die Stufe 1 stehen lassen.

Alle Schalter auf Funktion testen. Diese sind sehr robust, eventl. ist aber die Beschriftung der Zeit zum Opfer gefallen. Leerfelder sollten mit entsprechenden Blindstopfen versehen sein.

Die Uhr auf Funktion prüfen.

Falls kein Radio eingebaut ist, schauen, dass es sich um die original Anschlüsse handelt oder wurde daran herumgebastelt.

Die Ablage im mittleren Teil testen – damit der Deckel nicht ausgerissen ist. Desgleichen beim Handschuhfach.

Den Sicherungskasten überprüfen.

Das Lenkrad auf Sitz und Spiel prüfen. Die Hupe testen.

Die Funktionshebel auf Funktion testen, sind sie unbeschädigt (brechen gerne mal ab und werden dann nur geklebt).

Sitze:

Prüfen ob die original Sitze enthalten sind, passen sie vom Stoffmuster zum Baujahr? Der Stoff sollte unbeschädigt sein.

Die Verstellschienen testen – wackelt der Sitz, dann ist diese verschlissen.

Die Sitze der AS Modelle haben seitlich eine Keder, die meist beschädigt ist.

Ist die Bespannung der Rücksitzbank unbeschädigt. Die Sitzbank testen, ob der Unterbau stabil ist. Wenn möglich die Rückbank ausbauen und schauen, ob darunter Wasser steht.



AS-Sitze, Beschädigte Keder.

Innenhimmel:

Auf Beschädigungen prüfen (Wellen, Verfärbungen). Deuten auf Feuchtigkeit hin, die von Schiebedach kommen kann.

Innenraumverkleidung:

Man muss sagen, dass die komplette Innenraumverkleidung aus einem sehr robusten und stabilen Kunststoff besteht. Mechanische Beschädigungen hinterlassen aber ihrer Spuren. Wichtig ist, dass alles vorhanden ist und nicht durch nachträgliche Löcher für Lautsprecher beschädigt ist. Sollte die Innenverkleidung schon mehrfach ausgebaut worden sein, wird es sich nicht vermeiden lassen, dass mal eine Halterung bricht und sie dann nicht mehr einwandfrei sitzt.

Teppich:

Der im Fußraum verlegte Teppich ist sehr robust und lässt sich recht gut reinigen. Nur Löcher sollte er keine haben, oder länger Dauerfeucht gewesen sein. Beim Öffnen des Fahrzeuginneren mal riechen ob es vermodert riecht.

Türverkleidung:

Auch diese ist zum größten Teil sehr robust, wobei der obere Teil gerne Wellen wirft. Unschön sieht oft die Bespannung der Lautsprecherabdeckungen aus. Die Fensterheber mal testen – das Fenster sollte recht problemlos zu kurbeln sein. Die Mechanik ist eigentlich unkaputtbar – braucht aber hier und da mal etwas Fett.

Motor

Grundsätzlich sind die Motoren unproblematisch, insofern sie regelmäßig gewartet wurden. Um einen Motor aber wirklich zu überprüfen ist ein Besuch einer Fachwerkstatt wohl kaum zu umgehen und auch mit Sicherheit gut angelegtes Geld.

Fahrwerk / Bremsen / Lenkung

Bremsen:

AF: Es gibt zwei verschiedene Bremsenhersteller. (Scheibenbremsen) Man muss auf der Bremse nachschauen, von welcher Hersteller verbaut wurde. Die Bremsanlage kann eigentlich immer wieder aufgebaut/restauriert werden. Überprüfen, ob sich der Kolben noch bewegen lässt – nach längerer Standzeit rostet dieser oft fest. (Scheibenbremse). Auch die Bremstrommeln hinten, sollten sich leicht drehen lassen.

Fahrwerk:

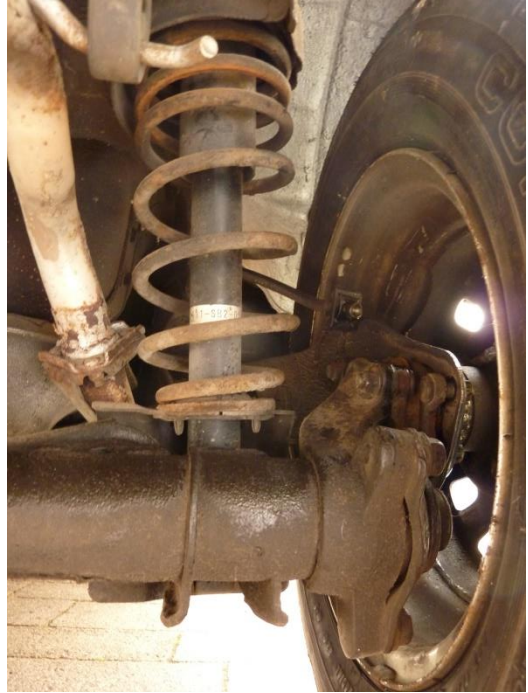
Meist unproblematisch. Die Gummi-Teile überprüfen, diese sollten nicht brüchig sein. Die Stoßdämpfer auf Undichtigkeiten prüfen, ob sie noch ordnungsgemäß arbeiten, kann aber nur wieder bei einem Fachbetrieb überprüft werden.



Einblick in eine Bremstrommel. Auf Undichtigkeiten und Gängigkeit des Radbremszylinders achten.



Aufhängung eines Vorderrades



Hinterradaufhängung / Fahrwerk

:

Getriebe:

Selbst bis zu hohen Laufleistungen unproblematisch.

Wir hoffen, wir konnten Dir bei Deiner Kaufentscheidung etwas helfen. Wobei uns durchaus bewusst ist, dass diese Kaufberatung nicht vollständig und abschließend ist.