

Hardtop 230 SL restaurieren

Nach fast einem halben Jahrhundert hat das für die Pagode namengebende Blechdach – im MB-Wortlaut offiziell „Coupédach“ genannt – häufig doch schon etwas mehr Patina angesetzt, als einem lieb sein kann. Der Bereich der hinteren unteren Rahmenecken ist meist bereits dabei, seinen Aggregatzustand bedenklich zu verändern und aus den Perforationslöchern des Hardtophimmels bröseln einem die Schaumstoffreste der 1960er Jahre in den Nacken. Also ist es Zeit, auch dem Blechdeckel dieselbe Fürsorge zukommen zu lassen wie dem Rest des SL.



1. Akt – das Zerlegen

Zunächst das Dach auf einer geeigneten, gepolsterten Arbeitsfläche auf den Rücken legen. Insbesondere bei Hardtops mit montierten Dachzierleisten darauf achten, dass diese dabei nicht beschädigt werden. Anschließend die frei zugänglichen Dichtungen vorne und hinten am Hardtop sowie die Dichtungen für die Türscheiben entfernen. Bei Letzteren finden sich nach dem Abziehen Metallklammern, welche beim Zusammenbau wieder an Ort und Stelle gehören. Wer sie verliert, darf sich über die MB-typischen Ersatzteilpreise nicht wundern...



Anschließend können die Beschlagteile demontiert werden wie die Verschlüsse vorne, die Haltegriffe, die seitlichen Verschlüsse sowie der hölzerne Fensterschlüssel der Heckscheibe. Zur Demontage der seitlichen Hardtopverriegelungen müssen zunächst deren untere Verschlussbolzen, welche für die Verriegelung sorgen, entfernt werden. Soweit das Dach hier noch original ist, sitzen die Bolzen in einer Hülse, welche zunächst seitlich aufgetrennt werden muss. Dann lässt sich der Bolzen heraustreiben und die von unten mit dem Hardtop verschraubte Verschlusskonstruktion lässt sich vollständig zerlegen. Rechts und links merken. Die Verschlüsse sind unterschiedlich!



Spätestens jetzt sollte man vor dem weiteren Zerlegen und der Demontage der Chromleisten tunlichst für eine geordnete und beschriftete Aufbewahrungsmöglichkeit der diversen Schrauben sorgen! Das Hardtop verfügt (incl. Zierleisten Dach) über insgesamt 21 Zierleisten sowie eine Aluleiste unter dem vorderen Dachhimmel. Die Leisten sind mit zum Teil sehr unterschiedlichen Schraubenformaten befestigt. Nicht alle davon sind noch lieferbar. Wer hier also nicht aufpasst, hat später ein Problem.

Die weitere Demontage ist im Prinzip selbsterklärend. Lediglich Folgendes ist zu beachten:

Um den über den Seitenscheiben liegenden Teil der Chrom-Regenleiste zu demontieren, muss zunächst die Scheibe ausgebaut werden. Dies geht nur nach vorheriger Entfernung der Dichtungen. Dabei handelt es sich je Scheibe um zwei verschiedene Dichtungen: Eine ist von innen vor die Verglasung gesetzt. Sie lässt sich einfach herausziehen.



Die zweite ist die Hauptdichtung, welche um den gesamten Scheibenrand herumgezogen ist. Sie lässt sich i. d. R. nicht beschädigungsfrei demontieren, also wird sie zerschnitten und die Teile werden herausgezogen. Danach lässt sich die Scheibe herausnehmen und die Verschraubungen der oberen Chromleiste sind zugänglich.

Die beiden Hälften des Heckscheibenchromes sind jeweils unten verschraubt, oben und seitlich aber nur eingesteckt und müssen dort zur Demontage jeweils nach außen gedrückt werden. Um zuvor an die Schrauben zu gelangen, muss aber erst der breite Chromrahmen unter der Heckscheibe abgebaut werden. Er ist lediglich von unten verschraubt.



Sind Dichtungen, Chrom, Verglasungen und Beschläge demontiert, können die Leder- oder Kunstlederbezüge unterhalb der Scheiben sowie der Himmel ausgebaut werden. Die Leder-, bzw. Kunstlederteile, auch wenn sie nicht wieder verwendet werden sollen, möglichst heile demontieren und als Schnittmuster aufbewahren. Außerdem am besten einige Fotos machen, die später genau zeigen, welche Bereiche darunter mit Schaumstoff unterfüttert waren. Gerade im Bereich der Seitenscheiben wird später jeder Millimeter zu viel an Material kritisch. Falls der Himmel nicht wieder verwendet werden soll, geht es am schnellsten, ihn aufzuschneiden und die Reste einfach heraus zu reißen. Gehalten wird der Dachhimmel von vier in Längsrichtung montierten Spriegelstangen, einer hinteren Querstange sowie einer geschraubten Aluleiste vorne am HT-Dachrahmen sowie von vier Spannschlaufen aus Presspappe im Bereich der B- und C-Säulen (auf dem Foto fehlt eine).



Die vordere Aluleiste wird sichtbar, sobald der am vorderen Dachrahmen verklebte Himmelstreifen von vorne abgezogen wurde.



Soweit vorhanden, können nun auch die Zierleisten des Daches abgeschraubt werden. Je Seite sind sie mit sechs Schrauben befestigt, die zur Freude des Restaurierers satt in Dichtmasse sitzen. Hat man sie zerstörungsfrei heraus bekommen, lassen sich die Dichtmassenreste daran meist anlösen, wenn man die Teile längere Zeit in WD 40 einlegt.

Ist nun alles demontiert, können Hardtop und Leisten von steinharten Kittresten, Resten der Dämmung und sonstigem Schmutz befreit werden, bevor es an die Aufarbeitung geht. Wer sich beim Verchromer keinen Ärger einhandeln möchte, sorgt insbesondere bei den Zierteilen dafür, dass diese frei von jeglichen Rückständen sind.



Für das Blechdach folgen nun in der Regel Sandstrahlen, Schweißen und Lackieren. Darauf achten, ob die kleinen Blechnasen vorne am unteren Hardtoprahmen neben den Verschlüssen noch vorhanden sind. Dort wird das untere Dichtungsende eingesteckt.



Vor dem Verchromen der Zierteile diese ordentlich fotografieren, um Anzahl und Zustand zu dokumentieren. So gibt es hinterher keine Differenzen.