

2. Akt – der Zusammenbau (Himmel und Leisten)

Als erstes werden die Zierleisten auf dem Dach montiert. Es empfiehlt sich, die Messingklötze für die Schraubenaufnahme mit etwas Kitt oder fester Dichtmasse in der Zierleiste zu fixieren, damit sie nicht verrutschen. Wurden die Schrauben erneuert, vorher auf identische (Alt-)Länge prüfen. Sonst sagt es beim Anziehen einmal knack und die neu verchromte Leiste ist Müll. Die Schraubverbindungen wieder gut mit Dichtmasse abdichten.



Als nächstes wird die Dämmung eingeklebt. Entsprechendes Dämmmaterial gibt es bei MB. Alternativ geht auch rd. 8 mm dicker Schaumstoff. Zum Einkleben Sattlerkleber verwenden!



Danach wird die Polsterung unterhalb der Seitenscheiben sowie unter der Heckscheibe verklebt – ebenfalls mit Sattlerkleber. Wer Echtleder verwenden möchte, sollte bedenken, dass der Bezug unter der Heckscheibe einteilig ist. Es wird also eine große Fläche (ca. eine halbe Haut) mit erheblichem Verschnitt benötigt. Kunstleder geht genauso gut (sh. Fotos) und kostet nur einen Bruchteil. Der Bezug wird mit 5 mm Schaumstoff unterfüttert.



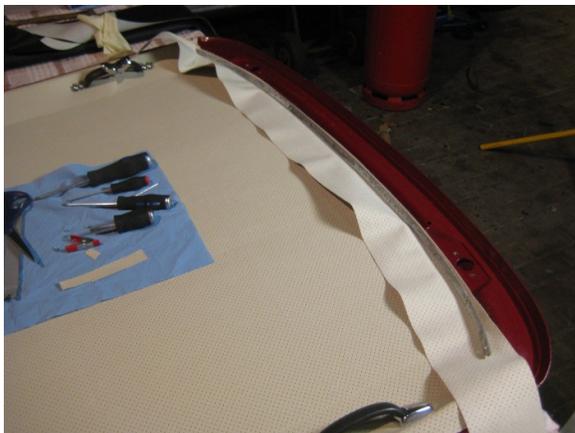
Danach wird der Himmel eingezogen. Hierfür zunächst die Spiegel einziehen sowie die vier seitlichen Haltelaschen. Da die Altteile aus Pappe meist nicht mehr zu verwenden sind, lässt sich Ersatz aus einem etwas dickeren Kunststoffeimer zurechtschneiden. Dann den Himmel einhängen und grob ausrichten.



Anschließend den Himmel hinten mit Klammern spannen und fixieren und ihn vorne im Bereich unterhalb der Aluleiste von innen nach außen verkleben und die Leiste aufschrauben. Die Leiste wird später für das Anbringen des vorderen Himmelstreifens noch einmal gelöst.



Anschließend die Außenkanten des Himmels ebenfalls unter leichter Spannung bis zum Ansatz der C-Säule verkleben und die Haltegriffe durch die zuvor per Kreuzschnitt eingeschnittenen Löcher einschrauben. Hierdurch können sich leichte Falten bilden, so dass der Himmel stellenweise wieder etwas gelöst werden muss, um einen glatten und faltenfreien Sitz herzustellen. Dann die Verklebung im oberen Heckscheibenbereich –wiederum von innen nach außen – vornehmen. Zum Schluss werden die C-Säulen vom Dach bis nach unten unter gleichzeitigem Zug rechts und links verklebt. Das letzte Stück in der unteren Ecke kann nach innen umgeschlagen werden. Als Letztes ist noch das vordere Teilstück an der Dachvorderkante einzukleben. Hierzu zunächst die Aluleiste wieder lösen. Den Blechbereich wieder mit Schaumstoff unterpolstern – aber Ausschnitte für die Dachverriegelungen lassen.



Ist er Himmel fertig und auch die vorderen Dachverriegelungen sitzen wieder an Ort und Stelle, geht es an die Zierleisten. Zunächst die umlaufenden Regeleisten vorne und oberhalb der Seitenscheiben montieren. Sie werden mit Dichtmasse eingesetzt. Dabei ist etwas Fingerspitzengefühl für die richtige Menge nötig. Bei zu viel Dichtmasse gibt es später Passungsprobleme. Da die übliche Dichtmasse zum Verschmieren neigt – was vor allem auf der Himmelseite zum Ärgernis werden kann, entweder weiße Dichtmasse nehmen oder auf die dauerelastische Fensterdichtmasse von MB umsteigen. Die ist zwar schwarz, lässt sich aber nach dem Antrocknen problemlos und vollständig abrubbeln. Zudem ist sie angenehmer zu verarbeiten.



Anschließend können die jeweils inneren und äußeren Einfassungen der hinteren Seitenscheiben eingeschraubt werden. Darüber sowie auf die obere Regenleiste werden dann auf beiden Seiten noch mit Dichtmasse die beiden Chromdeckleisten eingesetzt werden, welche später die Dichtungen für die vorderen Seitenscheiben aufnehmen. Ist dies erledigt, dann als Nächstes die Chromleisten außen vor den hinteren Seitenscheiben wieder montieren. Sie sind von unten verschraubt und müssen oben über die vor der Seitenscheibe liegende äußere Karosseriekante gehoben werden.

3. Akt – Die Seitenscheiben

Alptraum aller Hardtop-Restaurierer sind die Seitenscheiben. Sie wieder zu montieren, ist eine Aufgabe, die zuweilen harte Nerven und Geduld erfordert. Wichtiger noch ist aber ein geeignetes Werkzeug, mit welchem Scheibe und Dichtung über den Rand der Chromleiste gehoben werden können.



Zunächst wird die umlaufende Dichtung auf die Seitenscheibe aufgezogen. Die mit der Dichtung versehene Scheibe wird dann zunächst an der inneren Unterkante des Hardtops in dem vertieften Bereich zwischen Polsterung und Außenkante angesetzt und positioniert (dort insbesondere in den Ecken vorher Dichtmasse einsetzen!) und dann von der gegenüber liegenden oberen Seite im Bereich der Rundung eingehebelt. Hierfür müssen Dichtung und Chromrahmen zuvor an den übereinander gleitenden Bereichen gut mit Vaseline versehen worden sein. Ebenso das Hebelwerkzeug. Ansonsten zieht sich die Dichtung beim Einbau von der Scheibe und die Probleme fangen erst richtig an.

Zum Einhebeln ist ein möglichst schmales, aber stabiles Werkzeug erforderlich. Diese Funktion erfüllt z. B. eine per Flex eingekürzte Maurerkelle. Um den Chromrahmen nicht zu beschädigen, den Hebelbereich ggf. zuvor mit dünnem Isolierband abkleben. Außerdem darauf achten, dass beim Einhebeln der Himmel nicht beschädigt wird, denn es steht nur ein sehr kurzer Hebelweg zur Verfügung.



Da die Scheibe später mit ihrer Dichtung sehr stramm im Rahmen sitzt, ist der Hebel- und Einpressdruck, mit dem sie über den Rand gehebelt werden muss, entsprechend groß. Deswegen sollte man sich einen zweiten Mann zum Eindrücken besorgen, optimal wären zwei Helfer. Beide drücken jeweils an den Außenseiten die Scheibe in ihren Sitz, während sie in der Mitte nach oben und über den Rand gehebelt wird. Dabei darauf achten, dass die Dichtung nicht verrutscht! Sind die Scheiben drin, noch auf jeder Seite die innere weitere Dichtung zuschneiden und in den Chromrahmen drücken und fertig.

4. Akt : Heckscheibe und Einfassung

Die Heckscheibe wurde ab Werk umlaufend massiv eingedichtet, was schon bei der Demontage durch die große Menge von steinharten Kittresten sichtbar wird. Für den Wiedereinbau kann man nun entweder vor dem Einsetzen der Scheibe die Ränder der Karosserie mit Dichtmasse ausspritzen oder zunächst Scheibe und Dichtung einsetzen und dann von außen die dauerelastische Fensterdichtmasse von MB umlaufend und satt unter die Gummidichtung spritzen. Vorteil ist, dass hierbei der Himmel nicht verschmutzt wird, wenn die Kordel zum Einziehen der Fensterdichtung nach innen herausgezogen wird. Dichtung auf die Heckscheibe aufziehen und eine dünne Kordel so in die

Dichtungsnut einlegen, dass sich die beiden sich zuvor überlappenden Enden bei dem auf dem Rücken liegenden Hardtop oben befinden und zur Innenseite herausschauen. Scheibe von außen mittig einsetzen und die beiden innen liegenden Enden der Kordel vorsichtig umlaufend herausziehen, bis die Dichtung auch an der Hardtop-Innenseite vollständig anliegt. Den zweiteiligen äußeren Fenster-Chromrahmen einstecken und unten verschrauben - die kleine Nutabdeckung nicht vergessen – und zum Schluss die breite Zierleiste unter der Heckscheibe anschrauben. Damit diese später nicht auf der Karosserie scheuert und Korrosion verursacht, diesen Bereich vorher wieder – wie ab Werk - mit Textilklebeband schützen. Zum Schluss das Fensterholz wieder anbringen. Beim Suchen der Bohrlöcher hilft eine dickere Nadel.

Anschließend können die seitlichen Hardtop-Verriegelungen an der B-Säule wieder montiert werden. Achtung, sie sind rechts und links unterschiedlich! Der Winkel vom oberen Hebel zum Verriegelungsbolzen ist auf jeder Seite anders. Stößt der Hebel bereits ans Glas, obwohl der Bolzen unten noch nicht ganz eingerastet ist, hat man die falsche Seite erwischt.

Ist auch dieses erledigt, bleiben noch die beiden Dichtungen vorne und hinten an der Hardtop-Unterkante einzukleben. Die hintere Dichtung ist so einzukleben, dass die geschlossene Seite nach außen zeigt. Die Enden werden dann in die dafür vorgesehenen Blechnasen im Bereich der B-Säulen-Verriegelungen eingesteckt.

Ein kleiner Tipp zum Schluss: Sollte sich nach der Fertigstellung doch noch die eine oder andere kleine Falte im Himmel zeigen, lässt sich die Bespannung unter vorsichtiger Erwärmung mit einem Föhn oder Warmluftgebläse wieder glätten. Und das ist dann zum Schluss der Lohn der Mühe:



Gerade für die kühlere Jahreszeit oder für längere Fahrtstrecken ist das Hardtop mit seiner unvergleichlichen Panorama-Rundumsicht alles andere als ein überflüssiges Zubehörteil. Aufgrund des Dachformbedingten hohen Verglasungsanteils erreichen selbst B-Säulenfreie Coupés nicht diese Helligkeit im Innenraum sowie das dadurch bedingte Fahrgefühl. Eine Restaurierung ist deshalb in jedem Fall lohnenswert.



11.10.2012

Ulli

Anmerkung: Diese Beschreibung gibt den Reparaturweg des Autors wieder. Eine Gewähr für die Richtigkeit der Angaben wird nicht übernommen. Für Fehler oder Schäden durch Nachahmung wird nicht gehaftet. Jegliche Vervielfältigung, welche über den zur Restaurierung erforderlichen persönlichen eigenen Bedarf hinausgeht, bedarf der Zustimmung des Autors.