„Bulli“ T3 California: Der erste werkseigene Camper von VW S. 92

NOV/DEZ 6 / 2013 OLDTIMER & YOUNGTIMER - DAS SERVICEMAGAZIN

AutoClassic

4,20 €
Deutschland
Österreich 4,85 €
Belgien 4,95 €
Luxemburg 4,95 €
Griechenland 6,25 €
Spanien 5,60 €
Finnland 6,50 €
Italien 5,40 €
Schweiz 8,20 SFr
www.autoclassic.de

Früher verheizt – heute begehrt Seite 28

VW Golf GTI I+II

Rover P6 3,5 V8

Citroën DS Pallas

Mercedes-Benz 300 SEL 3,5 (W108/109)

Marktwerte & Trends S. 24

Seite 14

Die S-Klasse und ihre Konkurrenten

Stil ohne Grenzen

SERVICE & WERKSTATT

Spurstangenköpfe tauschen

Seite 94

Bosch-Einspritzanlagen

So erkennen und beheben Sie Fehler selbst Seite 104

Dicht ist Pflicht

Seite 100

Cabrioverdeck erneuern: Das müssen Sie wissen

Die eigene Werkstatt

Neue Serie

Schritt für Schritt zum Schrauber-Paradies Seite 98

Porträt

Seite 34

Toyota Celica

Kaufberatung

Seite 112

Morgan Plus 8

Audi V8

Große Klasse für kleines Geld

Seite 48

Renault R5: Der freche Charmeur im Kaufcheck Seite 116

Robuster Dauerläufer

Peugeot 203

Seite 42

Mercedes-Benz 130H

Seite 52

Hecktriebler im Porträt

Plus: DKW F7 Meisterklasse restauriert | Borgward Hansa 1800 | Hanns Wilhelm Schwacke

Mützen-Montage: Sattler Michele und Kollege setzen das neue Verdeck mit Gestell auf den silbernen Bonsai-Brenner.

Verschlissenes Cabrioverdeck erneuern

Dicht ist Pflicht

Das ständige Auf und Zu, Sonneneinstrahlung, Wind und Wetter – so eine Stoffmütze am Cabrio macht eine Menge mit. Das alte Dach zu ersetzen ist bei ungefütterten Verdecken kein Hexenwerk. AUTO CLASSIC schaut einem Profi über die Schulter und zeigt, wie es geht.

Der geübte Herrenfahrer zieht jederzeit schnell die Mütze – seines Roadsters. Doch so eine Stoffkapuze hält leider nicht ewig. Meist beginnt der Verschleiß an der Kunststoffheckscheibe. Waschstraßenbesuche erzeugen Kratzer, zudem dampfen die Weichmacher im Kunststoff im Laufe der Zeit aus, dann wird die Scheibe milchig und behindert so den Rückblick. Parkt das Cabrio zudem noch häufig an der Laterne, sorgen Wind und Wetter für weiteren Verdruss. Die Plexischeibe altert im Zeitraffer, erste Risse im Plastik sorgen für Wassereinbrüche. Die Folge: Im Innenraum riecht's schnell muffig wie in einem Tigerkäfig. Zudem beschlagen die Scheiben wegen der hohen Luftfeuchtigkeit im Inneren.

Cabrioverdecke halten zehn bis 15 Jahre

Doch auch der Verdeckstoff hat nur eine begrenzte Lebensdauer, er verschleißt im Alter, bekommt zuweilen Risse oder gar Löcher. Besonders beim Aufklappen des Verdecks entstehen Knickstellen, die schnell durchscheuern können. An den Stellen mit hoher Spannung, wie an den Flanken über den Seitenscheiben, reißt meist die seitliche Kedernaht. Die Experten gehen bei guter Pflege, wenig Sonneneinstrahlung und automatischen Autowäschen von einer Lebensdauer von zehn bis 15 Jahren aus. Doch dann ist auch das beste Verdeck in Sonnenlandstoff meist hinüber. Wie auch an unserem Japan-Roadster, dessen arg strapazierte Kunststoffkapuze nur noch in Fragmenten erhalten ist. Der Silberling stand zwar stets in der trockenen Garage, doch nach zwei Jahrzehnten ähnelt der Innenraum bei Regen einer Tropfsteinhöhle: Das Dach ist so dicht wie ein Küchensieb. Höchste Zeit für den Sattler. In unserem Fall heißt er Michele La Piscopia und arbeitet bei Speed & Sport in Ostfildern

Fotos: Stefan Viktor

AUTO CLASSIC-TIPP

Glas- statt Plastik-scheibe

Bei manchen Cabrios, wie beim Mazda MX5, kann man auch ein Verdeck mit gläsernem Fenster einbauen. Das ist zwar etwas teurer, aber haltbarer und weniger pflegeintensiv. Dann ist es oft möglich, eine beheizbare Heckscheibe einzubauen. Bei welchen Typen das geht, weiß der Sattler. An unserem Fotomodell waren dies die Experten von Speed & Sport, 73760 Ostfildern, Tel.: (0711)-475041.

Ein echter Reißer: Kunststoffverdecke werden im Alter spröde und rissig. Weil die Weichmacher aus dem Plastik entschwinden.

(www.speed-sport-cabrio.de), nahe dem Stuttgarter Flughafen. Michele ist seit über zehn Jahren gelernter Autosattler, zusammen mit Chef Mladen Mitrovic prüft er den Verdeckfetzen auf dem kleinen Roadster: „Wir können ja viel reparieren, doch hier lohnt die Arbeit nicht, dieses Verdeck ist fällig, der Reißverschluss der Heckscheibe ist ausgerissen, das Heckfenster trübe wie ein See in Bitterfeld kurz nach der Wende." Also gut, Jungs, ran an die Arbeit.

Runter mit der alten Mütze!

Michele schraubt unterhalb der Heckscheibe die Klemmleiste am Verdeckabschluss ab, dann folgen die hinteren Seitenverkleidungen. Dann löst er die Verdeckschrauben in den B-Säulen des Roadsters. Danach wird das komplette Verdeck inklusive Gestänge schon nach oben abgehoben. Das ging ja fix, und wie geht's weiter? „Jetzt trennen wir den Kunststoff vom Gerippe, du kannst ja schon mal die Wasserabläufe am Auto frei machen", erklärt der 32-jährige Schwabe mit italienischen Wurzeln. Wir kümmern uns also um die Entwässerungslöcher neben der Gurtumlenkung. Die Abläufe verstopfen gern, was für Wasser im Schweller sorgt. Was dann passiert, muss keiner mehr erklären.

Das alte Verdeck ist in einer guten halben Stunde demontiert. Die rissige Hülle wird entsorgt.

In unserem Fall waren die Kanäle glücklicherweise frei. Währenddessen entfernt Michele die Niete, die die Plastikregenrinnen am hinteren Ende des Verdecks halten. Nun werden die oberen Dichtungen der Seitenscheiben und deren Halteleisten demontiert. Am vorderen Spriegel ist der Stoff mit dem Gestell verklebt, das muss mühsam abgepult werden. Nachdem das Ver-

Demontage: So wird das alte Dach entfernt. Problem: Oft sind Befestigungsschrauben versteckt angebracht.

1 Zunächst wird am geschlossenen Verdeck innen die hintere Verschraubung gelöst.

2 Die Gestellschrauben sitzen an den B-Säulen, dann wird das Verdeck abgehoben.

3 Die Regenrinne ab dem hinteren Abschluss ist genietet, sie wird vorsichtig demontiert.

4 Die Halter der seitlichen Verdeckdichtungen werden abgeschraubt.

5 Am Spriegel ist das Verdeck geklebt, nach dem Lösen wird es vom Gestell getrennt.

6 An den vorderen Ecken des Gestells wird Korrosion mit Rostumwandler behandelt.

Montage: So wird das neue Dach auf dem Cabrio montiert. Wichtig: Es muss faltenfrei und dicht sein.

Neuverdeck: Damit die Glasscheibe nicht an den Spriegeln anschlägt, müssen Gummibänder eingearbeitet werden.

Das Gestell wird von innen auf das Stoffverdeck aufgelegt und exakt ausgerichtet, dann wird fixiert.

Der Stoff ist vorn geklebt und verschraubt. An den Seiten halten Schienen für die Dichtungen das Verdeck.

Fertig: Die Mütze sitzt straff und steht vorn etwas über. Gezielte Hammerschläge der Sattler sorgen für die endgültige Passung.

deck vorn gelöst ist, zeigt sich, dass eines der seitlichen Spannseile gerissen ist. Michele löst dessen Verschraubung. Dann trennt er mit einer Art kleinem Kuhfuß die Verklebung an den beiden Spriegeln – Verdeck und Gestell liegen separat auf dem Werktisch. Zeit für einen kritischen Blick auf das Stahlgerippe: An den vorderen Ecken hat sich Oberflächenrost gebildet. Den behandeln wir mit Rostumwandler. Die seitlichen Stahldrähte zieht der Sattlergeselle heraus. Jetzt wird noch die rissige Kunststoffregenrinne mit Panzerklebeband geflickt. Fertig ist die Demontage. Das Ganze dauerte eine gute Stunde.

Anpassen des neuen Verdecks

Und nun? Wir schauen uns das neue Verdeck an. Damit wir nie wieder Probleme mit einer trüben Heckscheibe haben, entscheiden wir uns für eine Variante mit Glasscheibe, die zudem beheizbar ist. Die Scheibenheizung hat natürlich nur Sinn, wenn die benötigte Elektrik vorhanden ist. Beim MX5 sind die Anschlüsse hierfür praktischerweise schon im Innenraum des Roadsters vorhanden. Da beim Aufklappen jedoch das Glas gegen einen der Spriegel schlagen kann, muss an ihm ein zusätzliches Spannband montiert werden. Michele markiert und bohrt die Löcher im Gestell für die Halteniete des Gummibandes. Nun wird der ausgebesserte Regenkanal wieder mit dem Verdeck vernietet und die seitlichen Stahlseile werden eingefädelt. Jetzt legt La Piscopia den Bezug auf das Gestell und richtet ihn aus. Dann fixiert er den Stoff mit den Halteleisten der Gummidichtungen entlang der senkrechten B-Säule. Vorn hält Kleber den Stoff auf dem breiten Spriegel. Hinten wird er mit dem Verdeckgestell vernietet. Jetzt kommen die seitlichen Gummis in ihre Halteschienen, und der vordere Abschluss wird wieder verschraubt. Sieht schon gut aus. Nochmals kontrolliert Sattler Michele sein Werk, prüft die Mechanik.

AUTO CLASSIC-TIPP

Teilaustausch spart Geld

Halbe Sachen sind nicht jedermanns Sache. Doch wenn's ums Geld geht vielleicht schon. Bei manchen Cabrios wie beispielsweise dem Porsche 911 Cabrio lässt sich auch nur der hintere Teil des Verdecks oder nur die Heckscheibe separat erneuern. Es muss also nicht immer eine komplette neue Mütze sein. Auch hier kann der Fachmann sagen, für welche Modelle das möglich ist.

Fertig zum Einbau

Zwei Mann heben das komplette Verdeck nun wieder auf das Cabrio. Doch es braucht einige Anläufe, bis die Mütze richtig in den Haltern sitzt. Doch dann geht wieder alles ganz schnell. Verschraubung am Heck, an den B-Säulen plus deren Verkleidungen. Hoffentlich schließt es

Sattler Michele La Piscopia und Chef Mladen Mitrovic von Speed & Sport
Das Mazda-Verdeck ist nichts für Anfänger. Hier sollten Spezialisten ran, damit hinterher alles dicht ist und auch faltenfrei sitzt.

auch gut? Mit beherztem Schwung drückt Michele das Verdeck nach vorn. Nur mit viel Kraft lassen sich die vorderen Verschlüsse betätigen – zu viel Spannung im neuen Stoff. Doch am Ende klappt die Mütze doch herunter. Speed-&-Sport-Chef Mitrovic kommt zur Endkontrolle: „Hier vorn steht das Verdeck noch am Scheibenrahmen über, da müssen wir nochmal ran.“

Manche Verdecke kann man mit etwas Erfahrung selbst tauschen. Besser wird es beim Fachmann.

Etwas ängstlich beobachtet der Reporter die heftigen Hammerschläge auf einen Holzklotz, der auf der Verdeckvorderkante sitzt. Mehrmals fliegt der Hammer „gefühlvoll“ auf das Holz, dann sitzt das Cabriodach. Zwar bedarf es beider Hände, bis die Mütze zu ist, doch Mladen Mitrovic beruhigt den Kunden: „Der neue Stoff spannt noch sehr, lassen Sie das Verdeck zwei Tage geschlossen, dann dehnt sich der Stoff etwas.“ Und so war es auch, die Stoffmütze passte schließlich perfekt. Und dicht ist sie auch noch. Wir haben’s ausnahmsweise einmal in der Waschstraße ausprobiert. Auch wenn Cabriofachmann Mitrovic davon entschieden abrät. Wir machen es auch nie wieder – versprochen.

Heimarbeit oder Fachmann – beides geht

Und was kostet der Spaß? Ein Tag Arbeit plus ein neues Stoffverdeck mit Glasscheibe machen gut 1.000 Euro. Bei einem Kunststoffdach mit Plexifenster wären es 130 Euro weniger gewesen. An einem Morgan, MG oder Triumph kann fast jeder das Dach selber wechseln. An Fahrzeugen, bei denen der Stoff verschraubt und verklebt ist, sollten joch besser Experten ran. Es gibt einfach zu viele Risiken durch Fehlmontage wie Undichtigkeiten oder Faltenwurf. Passt dagegen alles, kann der Fahrer jederzeit schnell die Mütze ziehen. Hoffentlich möglichst oft bei Sonnenschein!

Stefan Viktor

AUTO CLASSIC-TIPP

So bleibt das Verdeck fit

- Meiden Sie Waschstraßen, die meisten Borsten zerkratzen Kunststoffheckscheiben unrettbar schon nach einem Durchlauf.
- Entfernen Sie Schmutz und besonders Vogelkot sofort, er frisst sich sonst ins Gewebe und kann nach kurzer Zeit nicht mehr restlos entfernt werden.
- Zur Verdeckreinigung reicht eine milde Seifenlauge.
- Konserviert werden Stoff und Nähte mit einem Imprägnierspray.
- Plastikheckscheiben stets feucht mit einem sehr weichen Tuch reinigen. Dabei keine alkoholhaltigen Mittel verwenden, sie können den Kunststoff anlösen.
- Sonneneinstrahlung vermeiden, UV-Strahlung lässt Plastikscheiben schneller altern.
- Im Winterlager Verdeck nie ganz schließen, das entlastet den Stoff, er bleibt so elastischer.
- Scharniere und Gelenke des Gestells leicht schmieren und Gummidichtungen mit Hirschtalg einreiben – so bleiben sie geschmeidig.

Ein Mann und sein Werk: Sattler Michele La Piscopi setzte dem Mazda die neue Stoffmütze auf.