



SOMMER SPROSSEN

Softlack sollte in den Neunzigern aus spröden Kunststoff-Oberflächen griffige Handschmeichler machen. Heute löst er sich ab, wird klebrig oder schmutzige. Zwei Profis zeigen den langen Rückweg zum ansehnlichen Interieur

1600

EURO

kostet die Komplettkur für den SLK. Wenn Türverkleidungen hinzukommen wird es teurer. Das gilt auch für Viertürer und Kombis

Der Ärger kennt keine Markengrenzen. Beim Renault Avantage werden die Softlack-Oberflächen derart *bappig*, dass man befürchten muss, dauerhaft daran kleben zu bleiben. Beim Maserati 3200 GT kann man an den Fingerabdrücken erkennen, wer zuletzt die Schalter am Armaturenbrett bedient hat, und bei BMW müssen schwarze Fingernägel nicht unbedingt vom Schrauben stammen – es reicht, etwas ungeschickt über die Mittelkonsole eines E46 zu kratzen. Youngtimerfreunde aller Fraktionen sind sich einig: Wie sich der jeweilige Softlack verhält, ist zwar eine Frage der Qualität, so rich-

tig glücklich wird man aber mit keinem. Da kann man froh sein, wenn sich der Hersteller die Beschichtung der strukturierten Plastik-Oberflächen einfach gespart hat.

Es ist ein Luxus-Problem – denn die Hersteller preiswerter Gebrauchswagen hatten offensichtlich weniger Skrupel, ihrer Kundschaft den Kontakt mit unveredelten Kunststoffoberflächen zuzumuten.

Besonders hart trifft es die Besitzer der frühen SLK-Modelle von Mercedes-Benz. Um dem 1996 erschienenen Klappdach-Roadster einen besonders jugendlichen Auftritt zu verschaffen, war das Interieur immer

zweifarbig ausgeführt. Mittelkonsole, Armaturenräger und Handschuhfach kontrastierten in rotem, blauem oder beigem Softlack mit schwarzem Leder oder Kunststoff. Wohl dem, der sich als Zweitfarbe für ein dezentes Anthrazit entschieden hatte, denn da fiel es am wenigsten auf, wenn sich die ersten *Sommersprossen* zeigten, weil der schwarze Kunststoff des Trägermaterials durchblitzte.

„Es ist gerade die durchaus erwünschte Griffigkeit der Softlack-Oberflächen, die dazu führt, dass sich die Beschichtung bei etwas ruppigerem Kontakt ablöst“, erklärt Uwe Schwarz, der sich in Elsdorf bei Köln auf SLK und Co. spezialisiert hat

Die Ausgangslage – kahle Stellen und Sommersprossen



Schon mit dem bloßen Fingernagel lässt sich der Softlack leicht abkratzen (großes Bild links). An besonders belasteten Stellen ist das schwarze...



...Kunststoff-Trägermaterial großflächig zu sehen. Mit Austupfen allein lässt sich hier keine einheitliche Oberfläche mehr erzeugen

(www.der-schwarz.de). Er kennt die verschiedenen Möglichkeiten, das Problem in den Griff zu bekommen: „Es gibt mittlerweile einige Hersteller von Speziallacken, die gut auf die populärsten Farben abgestimmt sind. Die gibt es zum Auftragen mit dem Pinsel oder zum Auftupfen mit dem Schwamm, um kleinere Stellen auszubessern, oder als mehrkomponentiges System aus der Sprühdose für eine großflächigere Neubeschichtung.“

Da sich der Softlack als wenig dauerhaft erwiesen hat, kommen bei der Aufarbeitung heute Beschichtungen zum Einsatz, die zwar die gummiartige Konsistenz der Softlacke vermissen lassen – dafür aber deutlich weniger empfindlich sind.

Uwe Schwarz: „Deshalb ist das Ausbessern kleiner Beschädigungen immer nur die zweitbeste Lösung, denn letztlich spürt man beim Anfassen schon einen Unterschied zwischen Alt und Neu. Wenn es wirklich gut aussehen soll, muss der alte Softlack komplett runter!“

Das ist allerdings leichter gesagt als getan. „Anfangs haben wir mit verschiedenen Lackentfernern experimentiert – bis hin zu Aceton. Dabei hat sich der Kunststoff hellgrau verfärbt und wurde derart spröde, dass man die Oberfläche mit dem Fingernagel abkratzen konnte. Auch bei weniger aggressiven Chemikalien blieb immer die Ungewissheit, ob sich das Trägermaterial nicht später noch verzieht oder seine Festigkeit verändert.

Letztlich haben wir uns für eine mechanische Entfernung per Hochdruckreiniger entschieden. Dabei kommt normales Wasser ohne Zusätze zum Einsatz, der scharfe Strahl bläst den Lack problemlos fort. Eine Vorbehandlung mit handelsüblichem Haushaltsreiniger hilft anfangs dabei, das Wasser leichter zwischen Kunststoff und Beschichtung eindringen zu lassen.“

Die größte Schwierigkeit besteht darin, die betreffenden Teile des Interieurs auszubauen, ohne dass kleine Ecken und Befestigungslaschen abbrechen. Schwarz: „Da ist es natürlich hilfreich, wenn man schon öfter am betreffenden Fahrzeug gearbeitet hat und weiß, wie und wo die Teile befes-



»Kunststoff wird im Laufe der Jahre immer spröder und damit brüchiger. Deshalb ist der Ausbau eine Frage der Geduld. Eile schadet nur!«

Uwe Schwarz

Alles muss raus – auf dem Weg zum perfekten Ergebnis



Um sich genügend Bewegungsfreiheit zu schaffen, baut Nico Schwarz die Sitze aus



Eine wahre Fundgrube: Unter dem Fahrersitz tauchten lang vermisste Utensilien wieder auf



Aus optischen Gründen liegen alle Befestigungsschrauben des Instrumententrägers gut versteckt



Das Entfernen des alten Softlacks und die anschließende Neubeschichtung ist schon wegen der notwendigen Trocknungszeiten ziemlich zeitaufwändig. Um die Innenraumkur trotzdem binnen eines Tages abschließen zu können, bereiten Uwe und Nico Schwarz einen kompletten Austauschsatz in der jeweils passenden Farbe vor. Gewusst wo: Die hinteren Haltemuttern der Mittelablage verstecken sich unter dem Teppich

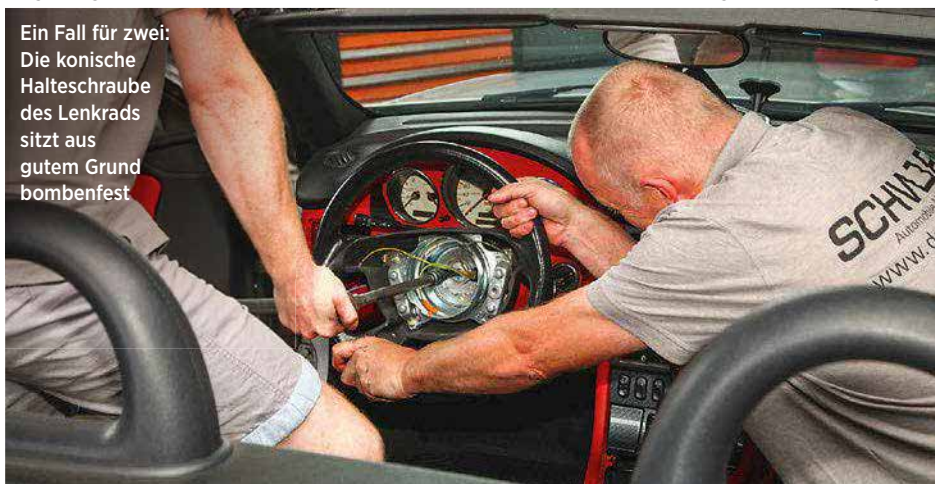


Uwe Schwarz schneidet die Gummiummantelung des Handbremshebels mit einem Teppichmesser auf, obwohl sie sich mit Gewalt auch abziehen ließe. „Dabei würde jedoch eine Sicherungsnase abbrechen und der Griff säße später lose. Deshalb verwende ich später ein Neuteil, das noch problemlos lieferbar ist“, erläutert der Profi. Anschließend hebt er mit einem Plastikspatel vorsichtig die Verkleidung rund um den Automatikwählhebel ab

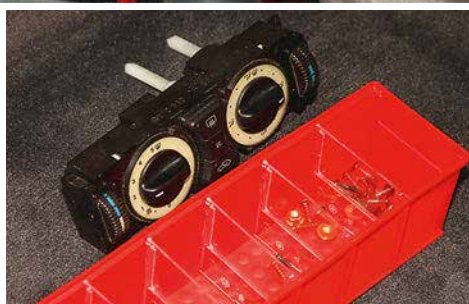


Die richtige Ausbaureihenfolge ergibt sich fast von selbst, wenn man erst einmal den Einstieg gefunden hat. Denn die Befestigungsschrauben des jeweils nächsten Teils werden oft sichtbar, sobald der Vorgänger entfernt ist. Die Mittelablage ist vorn mit vier empfindlichen Kunststoffnasen in die Konsole eingehängt. Darunter sitzen deren hintere Halteschrauben. Vorsicht: Der Airbag darf nur bei abgeklammerter Batterie ausgebaut werden!

Ein Fall für zwei:
Die konische
Halteschraube
des Lenkrads
sitzt aus
gutem Grund
bombenfest

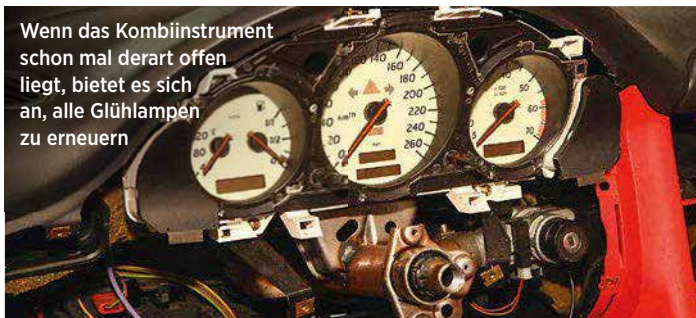


Nachdem das Radio ausgebaut ist und die beiden Schrauben hinter dem Cupholder gelöst sind, lässt sich die Blende abheben



Die Schalterleiste lässt sich mit etwas Geschick durch die Konsole nach vorn schieben, ohne dass die Kabelverbindungen getrennt werden müssen. Die Drehregler für Gebläse und Luftverteilung (Mitte) müssen allerdings raus. Ein Sortimentskasten sorgt für Ordnung unter den gelösten Schrauben. Um die fragile Instrumentenumrandung abziehen zu können, muss das Oberteil des Armaturenbretts leicht angehoben werden

Wenn das Kombiinstrument schon mal derart offen liegt, bietet es sich an, alle Glühlampen zu erneuern



Die Mittelkonsole ist das letzte Teil, das ausgebaut wird



Nico Schwarz reinigt mit einem *Tornado* die nun offen liegenden Bereiche und bläst damit auch die Lüftungsdüsen durch, die ausgebaut auf der Werkbank liegen. Dann legt er die Verkabelung der Mittelkonsole für den Einbau zurecht. Die ausgebauten Teile der Innenausstattung warten auf eine Aufbereitung für das nächste Kundenfahrzeug. Wie das geht, demonstriert Uwe Schwarz auf der nächsten Seite am Beispiel des Handschuhfachdeckels

tigt sind. Der Kunststoff ist im Laufe der Jahre meist spröder geworden, was die Sache nicht einfacher macht. Auch uns bricht gelegentlich noch etwas ab, was aber nicht dramatisch ist. Entweder bauen wir die Stelle dann mit einem Kunststoff-Reparaturkit wieder auf oder sie verschwindet unsichtbar hinter einer Verkleidung.“

Wer zum ersten Mal größere Kunststoffelemente eines Interieurs demontiert, sollte sich vor allem Zeit nehmen. Mit ein wenig Nachdenken wird meist klar, in welcher Reihenfolge der Ausbau erfolgen muss. Allerdings sind die Verschraubungen oft gut versteckt. So muss beim SLK zunächst der Teppich im Ablagefach der Mittelkonsole ange-

hoben werden, ehe die die beiden Befestigungsmuttern zu sehen sind. Für populäre Fahrzeuge finden sich sogar detaillierte Anleitungsvideos im Internet.

An einem Tag wäre die Neubeschichtung einschließlich Aus- und Einbau der Teile auch für Uwe Schwarz und seinen Sohn Nico

WIEDER IM HANDEL!

Es geht aufwärts – aber nicht für alle!

NOCH DICKER: 388 Seiten, über 2.000 Fotos und mehr als 25.000 brandaktuelle Preisnotierungen

165 MARKEN: Von Abarth bis Zündapp und Sonderteile für Exoten, US-Cars und Rollermobile

ZEICHEN SETZEN: Ein Ausrufezeichen soll künftig Ausreißer des Zustandsnoten-Systems berücksichtigen

MARK-WERTE: Ein BMW 507 für 20.000 DM? Neupreise im historischen Zusammenhang gesehen

PREISBAROMETER: Prozentgenaue Angaben machen den Fünf-Jahres-Trend einschätzbar

KONKURRENZLOS: Das günstige Nachschlagewerk mit den aktuellen CLASSIC-DATA-Marktwerten

AB SOFORT

IM GUT SORTIERTEN ZEITSCHRIFTENHANDEL
ODER DIREKT BEIM LESERSERVICE **VERSANDKOSTENFREI***

© 0 61 31/992-101

WWW.OLDTIMER-MARKT.DE

*nur im Inland. Ihre Daten werden im Rahmen der DSGVO verarbeitet. Weitere Infos zum Datenschutz: ds-vf.vfmz.de.
VF Verlagsgesellschaft mbH, Lise-Meitner-Str. 2, 55129 Mainz

128 Sonderheft Nr. 65 2020 € 7,90

OLDTIMER MARKT

KLASSISCHE AUTOS VON 1920 BIS 1995

2020

NUR €7,90

388 SEITEN

SZENE IM WERTE-WANDEL

Wenige Verlierer – viele Gewinner

165 Marken

27 Seiten US-Cars

13 Seiten Exoten

Über 2000 Fotos

Fünf-Jahres-Preistrend

KAR.	BAUZEIT	ZYL.	LTB.	PS	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5	NOTE 6	NOTE 7
COMMODORE A	21L	67-71	6	2,5	130	22.800 €	15.200 €	10.200 €	75%	4.200 €	1.500 €
Commadore GS	41L	67-71	6	2,5	130	21.500 €	15.200 €	9.900 €	71%	4.200 €	1.500 €
Commadore GS	CP4	67-71	6	2,5	130	24.700 €	18.500 €	11.300 €	71%	5.700 €	2.000 €
Commadore GS Coupé	21L	70-71	6	2,5	150	28.300 €	20.000 €	13.300 €	85%	5.500 €	2.800 €
Commadore GS/E	41L	70-71	6	2,5	150	22.400 €	19.300 €	12.300 €	87%	6.200 €	2.900 €
Commadore GS/E	CP4	70-71	6	2,5	150	23.200 €	19.600 €	14.600 €	79%	5.600 €	2.800 €
Commadore GS/E Coupé	21L	70-71	6	2,8	145	27.800 €	19.600 €	13.200 €	80%	5.000 €	2.700 €

Neuer Glanz – vier Schichten und ein harter Wasserstrahl



Uwe Schwarz hat mit einigen Chemikalien experimentiert, ehe er sich für die Wasserstrahl-Methode ganz ohne Chemie entschied. Links ein frühes Versuchsobjekt, bei dem Aceton zum Einsatz kam. Das Vorsprühen mit handelsüblichem Haushaltsreiniger dient lediglich dazu, dem Wasserstrahl das Eindringen zwischen Softlack und Kunststoff zu erleichtern. Unter hohem Druck wird die Beschichtung dann Streifen für Streifen abgetragen



Mit einem Schleifvlies raut Schwarz anschließend das getrocknete Teil etwas an, damit die spätere Beschichtung besser hält. Dann trägt er einen Spezialreiniger auf, der die Oberfläche von Staub und Fett befreit. Der Reiniger ist Teil eines Vier-Komponenten-Pakets, das eigens auf die Beschichtung von Kunststoff- und Lederflächen im Auto abgestimmt ist. Ein sauberes Tuch nimmt beim Nachwischen den gelösten Schmutz auf



Als Nächstes trägt Uwe Schwarz einen farblosen Haftgrund auf, der nur wenige Minuten trocknen muss, ehe die Lackierung in *Scarletrot* beginnt. Dabei beschichtet er zuerst die Kanten und den Bereich um das Handschuhfachschloss, ehe er in mehreren Durchgängen per Kreuzgang eine deckende Schicht erzeugt. Nach einer kurzen Abluftzeit folgt noch eine hauchdünne transparente Schutzschicht, die für matten Glanz sorgt (Bild unten)



Die Produkte der Fima Volico (www.volico.de) sind speziell für die Beschichtung von Kunststoff und Leder im Automobilbereich gedacht

KONTAKT

Uwe Schwarz

Ottostraße 4
50189 Elsdorf
Telefon: 0 2274/70 44 55
Fax: 0 2274/70 44 56
www.der-schwarz.de
info@der-schwarz.de

nicht zu schaffen, obwohl die Arbeit mittlerweile zum Standardrepertoire der beiden gehört. „Deshalb bereiten wir meist einen kompletten Austausatz vor und behalten die Altteile zur späteren Bearbeitung hier bei uns. Sobald der alte Softlack entfernt ist, können die Teile in jeder beliebigen Farbe beschichtet werden. So wäre theoretisch auch ein Farbwechsel von Rot auf Anthrazit möglich, allerdings würden dann die übrigen Teile der Innenausstattung nicht mehr dazu passen – also Türverkleidungen, Sitze und einige Kleinteile“, erklärt Nico Schwarz. „Wenn wir im Voraus wissen, welche Farbe der Kunde will, und wir die Teile entsprechend vor-

bereiten können, ist der Austausch binnen eines Tages machbar.“ In unserem Fall bleibt es bei *Scarletrot*, aber auch wenn Vater und Sohn Hand in Hand gemeinsam am Auto arbeiten, ist es ein strammer Zeitplan.

Der Zusammenbau nimmt dabei deutlich mehr Zeit in Anspruch als der Ausbau, was nicht daran liegt, dass die beiden die Gelegenheit nutzen, alle Glühlampen der Instrumentenbeleuchtung auszuwechseln – wann kommt man da schon mal so leicht dran? Es geht vielmehr darum, die makellos beschichteten Teile bei der Rückkehr ins Cockpit nicht gleich wieder zu verkratzen. Deshalb

tragen die beiden jetzt Handschuhe und polstern scharfe Kanten mit Handtüchern und Putzlappen ab, bis das jeweilige Teil seine endgültige Position eingenommen hat. Auch hier hilft die Erfahrung, wenn es darum geht, ob ein Kabel über oder unter einer Strebe hindurchgeführt werden muss oder ob der Schalter für die elektrische Dachbetätigung richtig herum aufgesteckt wurde. Es geht nämlich auch andersrum, was man jedoch nicht erst feststellen sollte, nachdem alles wieder eingebaut ist. Generell empfiehlt es sich, die Verkabelung und die Funktion der Schalter zu testen, so lange sich beides noch korrigieren lässt.

Der Wiedereinbau – Scarlet kehrt zurück



Auch bei den Lüftungsreglern bietet sich ein Austausch der Glühlämpchen an, solange man noch so gut drankommt. Beim Einbau der Konsole achtet Uwe Schwarz darauf, dass alle Kabel in den richtigen Schächten landen, während Sohn Nico das große Kunststoffteil vorsichtig in Position schiebt. Um die neue Beschichtung nicht zu beschädigen, tragen die beiden Handschuhe und polstern neuralgische Stellen mit Handtüchern ab



Die Funktion aller Schalter sollte man prüfen, sobald es möglich ist. Das erspart erneutes Zerlegen



Gewusst wie: Die Verkleidung der Instrumente wird unters Armaturenbrett geschoben



Die üppige Verkabelung im Bereich der Lenksäule macht das Einsetzen der unteren Verkleidung zum Geduldspiel, während sich die rechte Seite des Armaturenbretts samt Handschuhfach recht einfach festschrauben lässt. Die Anschlusskabel der Schalter in der Mittelablage sind derart kurz, dass sie blind aufgesteckt werden müssen. Heikel: Der Stecker der Dachbetätigung lässt sich auch verkehrtherum aufstecken



Ein paar abgeschuerte Stellen am Türgriff lassen sich durch Tupfen beseitigen



Die äußere Verkleidung des Türgriffs lässt sich abnehmen und wurde ebenfalls neu beschichtet



Zuletzt steckt Uwe Schwarz noch den neuen Handgriff der Feststellbremse auf

Und was kostet der Spaß? „Wenn die Teile, die wir im Austausch erhalten, nicht durch Risse oder Bohrungen beschädigt sind, berechnen wir rund 1600 Euro. Wenn die Türverkleidungen aufgearbeitet werden sollen, kommen noch einmal 180 Euro hinzu“, rechnet Uwe Schwarz.

Sogar zur Wertsteigerung im Fall eines geplanten Wiederverkaufs kann sich diese Investition lohnen, denn innen wirkt der Klappdach-Roadster nun fast wieder wie ein Neuwagen.

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



Wie Sie sehen, sehen Sie nichts: Das Interieur des 23 Jahre alten SLK wirkt fast wie neu