

Dachschaden

Verdeckaufziehen in Eigenregie
am Beispiel Fiat 124 Spider

„Es ist erstaunlich, wie selten es regnet, wenn das Dach offen ist“, behaupten hartgesottene britische Roadsterfans. Ebenso erstaunlich ist es, wie oft es regnet, wenn das Verdeck eingerissen oder undicht ist. Am Beispiel eines Fiat 124 Spider zeigt MARKT die Tricks beim „automobilten Dachdecken“.

Ähnlich unverkrampft wie ihr Verhältnis zum (meist miserablen) Wetter auf der britischen Insel steht die Roadster-Fraktion dem Phänomen „Dach“ gegenüber: Nicht ein waschstraßentauglicher Rundumwitterschutz ohne Windgeräusche ist gefragt, sondern ein eher unscheinbarer Fetzen Kunstleder, der im Schutz einer Brücke binnen fünf Minuten auf das kleine Auto geknüpft wird. Da geeignete Brücken in Great Britain allerdings eher Mangelware sind, lassen die meisten Morgan- oder MG-Piloten die Plane lieber gleich zu Hause, getreu dem Motto: Es gibt kein schlechtes Wetter — nur unpassende Kleidung! Vergessen wir also die beneidenswerten Naturburschen, die ein neues Verdeck im Teileversand bestellen und es beim nächsten Regen einfach anstelle des alten aufknöpfen — nice and easy, isn't it?

Auch die roßhaargepolsterten „Nobelhüte“ eines Vorkriegs-Mercedes oder eines Käfer Kabrioletts bleiben hier außen vor: Selbst Sattlermeister treibt die Komplettrestaurierung solcher Verdecke gelegentlich den Angstschweiß auf die Stirn. Das Aufziehen der verbreiteten, einfacheren Faltdächer italienischer, französischer und englischer Machart ist hingegen kein Geheimnis, wenn man ein paar Tricks beachtet. Wir schauten Adam Sosna, Fiat-Spider-Spezialist aus Bielefeld, beim Aufziehen zweier neuer Dächer über die Schulter.

„Der Arbeitsablauf ist auch bei anderen Cabrios ähnlich“, schildert Sosna. „Lediglich die Befestigung unterhalb des Heckfensters, die Führung der Wasserabflüsse und die Befestigung an der B-Säule sind von Hersteller zu Hersteller unterschiedlich.“ Rund zwei Tage sollte der Nachwuchs-Sattler für den Dachwechsel veranschlagen, wenn die Klebestellen vor der ersten Fahrt ordentlich trocknen sollen. Weitere Verzögerungen hängen vom Zustand des Ver-



Bei vielen Cabrios ist Verdeckaufziehen keine Hexerei. MARKT schaute dem Bielefelder Fiat-Spider-Spezialisten Adam Sosna bei der „Dachdeckerlei“ über die Schulter.



Zuerst wird die vordere Gummidichtung entfernt. Mit etwas Vorsicht läßt sie sich wiederverwenden.



Das alte Dach wird von den Spiegeln heruntergerissen. Verdünnung löst Kleberreste.



Der besonders anfällige erste Spiegel zeigt oft Rostansatz. In diesem Fall genügt Abschleifen.



Nach Rostschutzanstrich und Lackierung aus der Sprühdose sieht der Spiegel wie neu aus.

deckgestänges und der Dichtungen ab. Nur jede zweite Frontscheibendichtung ist nach der Demontage noch wiederverwendbar. Soll das Cabrio sofort fahrbereit sein, empfiehlt es sich, gleich einen kompletten Dichtungssatz mitzubestellen. Womit wir bei der zentralen Frage wären: Wo gibt es das richtige Dach für welches Auto?

Für weitverbreitete Fahrzeuge wie Alfa Spider, Fiat 124 Spider, Mercedes 190 SL, MGB, Peugeot 304 und 504 Cabrio oder Triumph TR 6 bietet eine Vielzahl von Händlern im MARKT-Kleinanzeigenteil die verschiedensten Verdeckausführungen an. Die Palette reicht vom billigsten Kunstleder über die „Originalqualität“ des jeweiligen Herstellers bis hin zum legendären „Sonnenland-Stoff“ in „Mercedes-Qualität“. Letzterer gilt zurecht als besonders widerstandsfähig und lichtecht, wirkt auf manchem Italo-Klassiker allerdings auch ein wenig steif. Ein Alfa-Verdeck, das sich mit etwas Kraftaufwand auch noch bei 80 km/h schließen läßt, ist eben kein SL-Dach...

Preisunterschiede schlagen sich vor allem in der Paßgenauigkeit nieder — ein Phänomen, das wir bei unseren beiden Test-Dächern zu spüren bekamen. Absolut gleichwertige Dachhäute, die offensichtlich vom selben Hersteller stammen, werden übrigens sehr unterschiedlich gehandelt. Das gleiche Stoffdach in „Originalqualität“ für einen Alfa Fastback-Spider lag bei der Techno-Classica in Essen je nach Anbieter zwischen 490 und 650 Mark — Preisvergleiche lohnen sich also!

Damit der textile Wetterschutz später auch faltenfrei sitzt, muß die vordere Kante millimetergenau auf die Mitte des vordersten Spriegels geklebt werden. Jedes Verziehen nach rechts oder links verursacht später Wellen in der Heckscheibenfolie. Besonders heikel wird die Sache auch, wenn das Gestänge in den Gelenken ausgeschlagen ist. Dann nämlich läßt sich die ganze Konstruktion in halbgeöffnetem Zustand um mehrere Zentimeter hin und herbewegen, was das Ende einer hundertprozentigen Paßform bedeutet. Zwar wird das Verdeck in geschlossenem Zustand meistens von Führungsdornen am Windschutzscheibenrahmen zentriert — beim Aufziehen des Dachs ist eine millimetergenaue Ausrichtung allerdings nicht mehr möglich. Positiv macht sich beim Fiat und TR 6 die hintere Befestigungsleiste bemerkbar, die im Gegensatz zu den Alfa-Stehbolzen spätere Korrekturen zuläßt.

Die einzelnen Arbeitsschritte finden sich auf den hier gezeigten Bildern wieder. Ein Trick aus der Sattlerwerkstatt sei jedoch noch zusätzlich verraten: Stellt man nach getaner Arbeit einen Topf mit kochendem Wasser in das Wageninnere, zieht sich das Dach schneller in seine endgültige Form, und man kann unterscheiden, welche Fal-



Schönheits-Tip: Der „Dachdecker“ klebt dünnen Schaumstoff auf die vordere Spriegelkante.



Unglaublich, aber wahr: Damit die Kante später gut sitzt, muß sie beim Kleben nach unten zeigen!



Achten Sie vor dem Anschrauben der Schiene auf den richtigen Verlauf der Spanndrähte.



Beim Fiat 124 Spider wird die Halteschiene von innen mit der Karosserie verschraubt.



Mit einem Blindniet wird die obere Dichtung der Seitenscheibe am Gestänge befestigt.



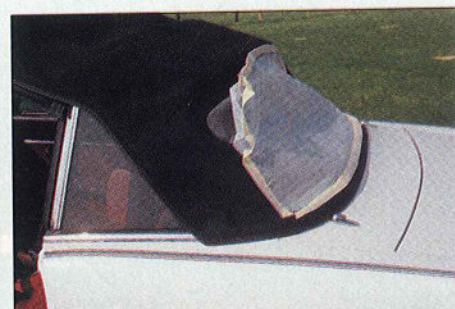
Das Polster sorgt für eine glatte Dachkante. Beim Fiat ist sogar eine Sicke dafür vorgesehen.



Einfaches Prinzip beim Fiat: Eine Blechschiene hält die Leisten unterhalb der Heckscheibe.



Der Eindruck täuscht: Die Langlöcher lassen kaum Korrekturen am Verdeckabschluß zu.



Erst jetzt sollte die schützende Transportfolie von der Heckscheibe entfernt werden.



Bei anderen Verdecken verschwindet der Niet unter einer speziellen Abdeckklasse.



Auch oben, an der versenkbaren „B-Säule“ wird die Stoffhaut angenietet.



Die Stunde der Wahrheit: Beim Schließen der Tür klemmt die Scheibe das Verdeck ein.



Erst wenn die seitliche Ausrichtung stimmt, werden die inneren Spiegel angeklebt.



Flüssiger Spezialkleber vom Sattler ist kein Wundermittel — es geht auch mit Pattex.



Die seitlichen Spanndrähte verhindern, daß die seitlichen Verdeckkanten im Fahrtwind flattern.



Die gereinigte und entfettete vordere Dichtung wird wieder eingeklebt.



Die hier sichtbaren Falten verschwanden binnen weniger Stunden von selbst.



Dieses Dach hat sehr flache Fensterausschnitte. Beide Seitenscheiben blieben hängen.



Das zweite Dach ließ den Fenstern mehr Platz und war insgesamt zwei Zentimeter länger!



Durch die Spannung hat sich die umgelegte Vorderkante in die richtige Position geschoben. Nachdem das Gestänge insgesamt höher gesetzt worden war, paßten auch die Fensterausschnitte einigermaßen.

ten vorübergehend und welche von Dauer sind. Das Kondenswasser verflüchtigt sich bei der nächsten Cabriotour ganz von allein. Im eiskalten Winterlager sollte man auf diese Anti-Falten-Kur besser verzichten, da das Wasser nicht nur Korrosion fördert, sondern auch einen muffigen Geruch hinterläßt.

Während des Cabrio-Winterschlafes sollten auch ältere Stoffverdecke stets einen Spalt geöffnet bleiben — das erhält die Spannung im Gewebe und sorgt so für einen flatterfreien Sitz. Blicke nur noch der Hinweis auf die Überholung des Verdeckgestänges, die sich nach Demontage der Stoffhaut anbietet. Rost läßt sich durch Sandstrahlen oder Abschleifen beseitigen. In besonders aussichtslosen Fällen muß auch schon mal der erste Spiegel neu eingeschweißt werden. Er gilt als neuralgischer Punkt aller Gestänge, sitzt er doch direkt im „Abwasserstrom“ der Windschutzscheibe.

Mit etwas Geduld und vorsichtiger Dosierung des Klebers bleiben Sie so nicht lange im Regen stehen.

Adam Sosna/Peter Steinfurth