

Keine Angst vor gelben Schläuchen

... und schwarzen Löchern

Ich möchte hier von meinen Erfahrungen bezüglich einiger Instandhaltungsmaßnahmen berichten, um auch andere Clubmitglieder die, so wie ich, kein ausgeprägtes Schrauber-Gen in sich tragen, zu ermutigen, selbst am 107er Hand anzulegen. Zum einen macht es Spaß und zum anderen lernt man die Tiefen des Autos kennen. Mein 107er ist ein 280 SL Baujahr 03/1985. Alle Arbeiten, die ich hier kurz schildere, sind allein und ohne umfangreiches Werkzeug in relativ kurzer Zeit durchzuführen.

1. Reparatur der Zentralverriegelung

Nachdem ich die Situation mit meiner Tochter und meinen Freunden besprochen hatte, die bei dem Projekt helfen wollten, wurde beschlossen, ein ehrliches Auto zum richtigen Preis zu kaufen und die Tatsache zu akzeptieren, dass wir das Auto mechanisch, technisch und kosmetisch restaurieren müssten.

Die Zentralverriegelung in meinem 280 SL von 1985 machte schon länger Ärger: Direkt nach dem Erwerb in 2011 funktioniert sie noch, aber dann wurde die Zeitspanne, in der sie schloss immer kürzer und seit ca. vier Jahren hat ein Freundlicher bei Mercedes sie einfach blindgeflanscht und meinte, bei einem Zweitürer braucht man eine ZV nicht und die Fehlersuche sei extrem aufwändig und somit sehr teuer – das sollte ich mir sparen.

Nun, vier Jahre später und umständlichem ums Autolaufen um alles ab- und aufzuschließen, dazu den Kofferraum immer extra ver- oder entriegeln und die Tankklappe immer offen zu wissen, habe ich mich selbst mal damit intensiv beschäftigt. Laut Freundlichem damals „Schuld ist bestimmt ein Unterdruckelement in den Türen, Kofferraum oder Tankklappe, dessen Membran gerissen ist. Am besten alles ausbauen“. Gut dass ich erst mal die WIS studiert habe und systematisch an allen in Frage kommenden Abzweigungen Unterdruck erzeugt habe. Ich habe die gelbe Leitung vorne links an der Schottwand geöffnet und dort einen Unterdruck erzeugt durch kräftiges Saugen. Ich spürte weder im verriegelten noch im geöffneten Zustand einen Druckverlust, ich konnte sogar jeweils mehrmals die Türen und den Kofferraum öffnen oder schließen. Also hätte ich die Türen oder den Kofferraum umsonst zerlegt. Die gelbe Leitung der ZV kommt vom Unterdruckreservoir im rechten Kotflügel. (Eierkarton) . „Ah alles klar,

das Unterdruckreservoir ist undicht. Hat man ja auch schon gehört – Steinschlag und so“. Also, Unterdruckleitung und Dichtung dort rausgezogen: Aber sieht alles heil aus und der Unterdruck hielt auch, keine Leckage. Dann habe ich nur an dieser Leitung kräftig gesaugt und sie auf der anderen Seite zugehalten. Ein Leck! Ich wollte es erst gar nicht glauben, aber die Unterdruckleitung selbst, die an der Spritzwand entlang läuft, dann entlang des Kotflügels rechts verläuft und schließlich in diesem verschwindet und in das Reservoir mündet, ist undicht. Und nicht etwa im Kotflügel, wo ein Stein sie getroffen haben könnte. Also habe ich mir erst mal eine neue Unterdruckleitung (Polyethylen 5x3 gelb 6m Restmenge für ca. 16,- € incl. Versand und MwSt.) bei Fa. Landefeld im Internet besorgt (MB liefert keine gelbe mehr) und schließlich die alte, teilweise von einem schwarzen Schlauch ummantelte Unterdruckleitung aus den Halterungen herausgezogen. Und tatsächlich, kurz vor dem Knick von der Spritzwand zum Kotflügel im schwarzen Schlauch war sie angebrochen und ist beim Herausziehen ganz gebrochen. (Ursachenvermutung: Hitze in Verbindung mit evtl. ausgelaufener Batteriesäure??) Mit etwas Mühe die neue Leitung am Motor vorbei wieder eingefädelt und dann mit dem Motor ein Vakuum gezogen. Siehe da, alles wieder dicht. Und nun geht die Zentralverriegelung wieder wunderbar. Selbst nach Ausschalten des Motors kann ich zigmal öffnen und schließen. Selbst nach sechswöchigem Stillstand! Sachen gibts! Da gehen die Unterdruckleitungen bei MB schon nach 30 Jahren kaputt und MB hat keinen farblich passenden Ersatz mehr (nur noch „transparente“ Leitung). Und verlangt eine Mindestmenge als Abnahme (Packungseinheit) von 25m Kosten ca. 130,-Euro plus MwSt. (Bilder 1 bis 4).





2. Revision des Wasserkasten des Lüftermotors

Wer kennt es schon genau, das Loch unter der schwarzen Plastikabdeckung am Ende des Motorraums? Selbst bei sonst total rostfreien Exemplaren unserer 107er kann hier der Feind jeden Oldtimers sitzen: **Rost.**

Vorsichtig alle Schrauben der schwarzen Abdeckung mit passender Nuss und kleiner Knarre lösen. Wenn man Glück hat ist die Dichtung noch in Ordnung (wie bei mir). Sonst muss man Ersatz besorgen. Dann löst man die vier Muttern des Lüfters von den Stehbolzen (etwas fummelig aber geht) und hebt den ganzen Lüfter vorsichtig aus der Höhle heraus. Das Kabel ist lang genug. Hat man Pech, sind die Stehbolzen schon weggegemmt, dann wird es kompliziert. In der Sternzeit 107 ist eine gute Anleitung, wie man das reparieren kann. Bei mir waren alle vier noch in sehr gutem Zustand.

Jetzt habe ich einen starken Staubsauger mit sehr kleiner und schmaler Düse genommen und alle Ecken und Tiefen dieser Höhle gründlich ausgesaugt. Bei mir war sehr viel „Gebrösel“, bestehend aus Rost und anderem Gammel, und es hat mächtig im Saugrohr geklackert.

Anschließend so weit ich kam alles sauber gewischt, die Roststellen mechanisch entrostet und dann mit Rostumwandler (Fertan) behandelt, anschließend die Stellen grundiert und manganbraun lackiert. Vor dem Zusammenbau alles großzügig mit Sprühwachs beschichtet und die Wellen des Lüftermotors mit WD 40 geölt.

Jetzt habe ich hoffentlich dort die nächsten 30 Jahre Ruhe. (Bilder 5 bis 8)

3. Motorhaubendämmmatten erneuert

Beim letzten Techniktreff war es soweit: Beim Öffnen der Motorhaube kam mir die große Matte stellenweise entgegen, nachdem sich die kleinere schon vor einem Jahr komplett aufgelöst hatte.

Zunächst habe ich für passenden Ersatz gesorgt und bei Cabriodoc das komplette Set incl. einer Dose Sprühkleber für 99 Euronen als Aktionspreis bestellt. Dann ging es ans Werk. Ich habe mich dazu entschlossen, die Motorhaube nicht dafür



Salon Schnese

Mercedes für
Damen und Herren



Ständig über 15-mal
R/C 107 am Start.
Da ist sicherlich auch
das passende Auto
für Sie dabei.

Sie möchten Ihren
R/C 107 verkaufen?
Sprechen Sie mit uns.



Salon Schnese

Handelshof 30 a

Gewerbegebiet Seckenhausen West

28816 Stuhr (bei Bremen)

Telefon 0421 809480

Mobil 0172 4222211

www.schnese.com

info@schnese.com

abzumontieren. Das war auch gut, denn es ging problemlos auch so. Bei der kleinen Matte muss man lediglich die Schläuche der Waschdüsen abziehen. Die gesamte Motorhaube muss man nun von den Klebe- und Schaumstoffresten der alten Matte befreien. Bei mir ging das sehr gut mit einem alten Holzschaber für Teflonpfannen. Man muß hier nur eine gut tragende Oberfläche schaffen und nicht penibel den letzten Krümel von dem alten Gammel entfernen, denn die neue Matte kommt ja wieder drüber.

Ach so, bevor man die alten Matten entfernt und die Brösel abkratzt empfiehlt es sich, den gesamten Motorraum mit einem alten Bettlaken oder Spannbettuch abzudecken!!

Zum Üben beginnt man mit der kleinen Matte und passt diese vorher trocken ein und nimmt als Zentrierung die beiden Waschdüsen und fixiert sie mittig provisorisch mit Hilfe von Klebeband. Dann sprüht man auf einer Seite ein Drittel der Motorhaube ein, wartet die angegebene Abluftzeit ab und presst die Matte an. Dann arbeitet man sich zum anderen Ende vor. Wer wie ich etwas länger ist als der Durchschnitt (1,97) tut sich da leichter!

Ansonsten bittet man um zwei weitere helfende Hände, was bei der großen Matte besser wäre, aber es geht auch allein.

Auch hier die Matte trocken einpassen und dann an der vorderen Seite am Kühlergrill mit Klebeband fixieren. An der anderen Seite die Matte auf der kompletten Breite 30cm lösen und die Motorhaube mit dem Sprühkleber gleichmäßig besprühen. Auch jetzt die Abluftzeit einhalten und von hinten nach vorn und von der Mitte nach links und rechts die Matte fest andrücken. Jetzt arbeitet man sich in zwei bis drei Schritten vor, bis die gesamte Matte sauber unter der Haube klebt. Zum Schluß die Schläuche wieder an die Waschdüsen klemmen und die Baustelle ist geschlossen. (keine Bilder)

4. Revision der Türzierleisten

Bei der Saisonabschlußfahrt unseres RT40 im Oktober in die Eifel meinte Omer, dass die Türzierleisten meines 107er einer Überholung bedürften. Man sah, dass sich die Leiste am Türende vom Lack leicht abhob, ein untrügliches Zeichen für Auflösungserscheinungen der Befestigungsschraube. Ausbau: Türgummi aus der Nut rausporkeln und mit siebener Nuß mit Verlängerung die Mutter entfernen. Bei meinem 107er kam der ganze Bolzen mit raus, der Rest war weggegemelt. Dann die Leiste mit Gefühl ausclippen und vorne den Haken aushebeln (der sah noch aus wie neu!). Jetzt die Leiste mit dem vergammelten Ende in heißes Wasser stellen und warten, bis das Gummi der Leiste butterweich ist.



Bolzen und Edelstahlschiene wieder mit einander vereint.

Sollte das Gummi bei aller Vorsicht doch etwas eingerissen sein, hilft ein wenig Sekundenkleber, der aber für Gummi geeignet sein sollte.

Vor dem Anschrauben habe ich die Tür gut mit Carnaubawachs behandelt und in die Löcher der Clipse vorsorglich Fluid Film gesprüht und die Leiste auch damit behandelt!

Einbau dann in umgekehrter Reihenfolge: Vorne einhaken, dann Clipse andrücken und zum Schluß wieder die Mutter auf den nun neuen Bolzen schrauben und das Türgummi wieder in die Nut drücken.

Bilder 9 bis 14



5. Sitzschienen gangbar machen ohne Ausbau!

Auf dem Fahrersitz sitze nur ich und auf dem Beifahrersitz nur meine Frau – das ist im Club wahrscheinlich bei 90% aller Mitglieder so. Man verstellt also die Sitze (fast!) nie.

Neulich aber fuhr mein Schwager und wollte mit dem Sitz weiter nach vorn, Schwerstarbeit war das und ich sagte mir: Da mußst du ran!

Wieder zu Hause habe ich mich mit einer Dose WD40 und der roten Sprühverlängerung in meinen SL hineingefaltet und die Schienen und Schlitten der Sitzverstellung damit bearbeitet.

Immer ein Stückchen weiter und zum Schluss flutschte die Verstellung wieder wie „geschmiert“. (keine Fotos)

Andreas Fremerey RT40

Dann kann man ganz einfach die Edelstahlleiste vom Gummi trennen und die Reste der Befestigungsschraube problemlos aus der Schiene entfernen.

Es ist nicht nur Rost, der hier sein Unheil anrichtet, sondern galvanische Ströme, die das unedlere Material = Befestigungsschraube einfach im Lauf der Jahre weggefressen haben!

Das heißt auch Autos komplett ohne Rost werden hier ein Problem haben oder bekommen!

Die neuen Befestigungsschrauben Teilnr. : A 000 990 46 33 gibts an der Teiletheke bei MB und kosten 0,72 Euro das Stück plus MwSt. Ich habe, weil es mir bei der Summe peinlich war, auf den Clubrabatt verzichtet!

Beim Einbau habe ich dann eine Gummimasse in der Zierleiste, die mich beim Zusammenfummeln gestört hat, einfach weggeschnitten: Die Leiste wieder im Wasserbad erhitzt und Gummi, neuen