

Das Glanzstück

Diesem Mercedes-Benz 230 SL bescheinigt ein Gutachten den makellosen Zustand 1. Der Weg dahin war mehr als steinig.

„**ICH GLAUBE, WIR MÜSSEN IHN WEGSCHMEISSEN.**“ Diese niederschmetternde Nachricht musste Volker Kuhl erst einmal verkraften. Gerade hatte ihn Elmar Hübner angerufen und einen Zustandsbericht über einen Mercedes-Benz 230 SL durchgegeben, den die beiden eigentlich restaurieren wollten. Stand es wirklich so schlimm um den Wagen?

Nein, es war noch schlimmer. Dabei hatte alles so gut angefangen. Kuhl, Geschäftsführer für Marketing und Vertrieb bei Veltins, erinnert sich noch genau an die überraschenden Worte seines Chefs am Ende einer Tagung im Januar 2009: „Sie fahren jetzt nach Düsseldorf, dort habe ich ein altes Auto für uns gekauft.“ Michael Huber, Generalbevollmächtigter

der Brauerei, wusste um die Oldtimer-Liebe seines Mitarbeiters. Und da er sich ebenfalls für klassische Automobile interessierte, hatte er kurzerhand eine Mercedes Pagode erworben, die in seinem Bekanntenkreis zum Verkauf stand – allerdings ohne sie inspiziert zu haben.

Kuhl holte also den mit einem Hardtop versehenen Wagen ab und überführte ihn



AUF DEN ERSTEN BLICK SAH DIE PAGODE GUT AUS

Auf den zweiten Blick offenbarte sich das Dilemma. Nach Demontage einer Zierleiste schoss das Wasser aus dem Seitenteil, und nach dem Abtragen des Unterbodenschutzes wurden viele geflickte Rostlöcher sichtbar



Speziell im unteren Bereich mussten großflächig Blechteile herausgetrennt und durch Neuteile ersetzt werden. Auch Radhaus und Schweller kamen neu. Sämtliche Hohlräume wurden gecheckt und akribisch entrostet

Dieses Glanzstück ist das Ergebnis von überdurchschnittlichem handwerklichen Geschick und großem Kampfgeist

Die Alu-Felgen sind nachgerüstet. Sie gab es auf Wunsch erst für spätere Pagodenmodelle



DATEN & FAKTEN

Mercedes-Benz 230 SL

Baujahr: 1964

Präsentationsjahr: 1963

Neupreis: 20 600 Mark (Grundpreis)

Motor: Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor

Hubraum: 2306 cm³ (Bohrung x Hub 82,0 x 72,8 mm)

Leistung: 150 PS bei 5500/min

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h

Club: Mercedes-Benz SL Club Pagode e. V., Herrenstraße 12, 76437 Rastatt, www.sl-club-pagode.de,

Literatur: Günter Engelen, Vom Barock zur Pagode, Mercedes-Benz 190 SL - 280 SL, Motorbuch Verlag 2001, ISBN-10: 3613013673

Restaurierung

Kaufjahr/Kaufort: 2009 in Düsseldorf

Kaufzustand: Fahrzeug aus zweiter Hand. Laufleistung 112 000 km, Karosserie mit starken Korrosionsschäden, Innenausstattung total vergammelt, Technik funktionsfähig und zum Teil noch in gutem Zustand

Vorgeschichte: Der Erstbesitzer bekam den Wagen 1964 von seinen Eltern zum bestandenen Arzt-Examen geschenkt und fuhr ihn bis 2008 ausschließlich im Großraum Düsseldorf. Der Zweitbesitzer stammte ebenfalls aus Düsseldorf, er behielt den Wagen nur knapp ein Jahr.

Restaurierungsumfang: Komplette Zerlegung in alle Einzelteile, sehr umfangreiche Schweißarbeiten an der Karosserie mit vielen neuen und teils selbst gefertigten Blechen, akribische Entrostung aller Hohlräume, aufwändiger Korrosionsschutz, Neulackierung, Neuverchromung der Anbauteile, Sitze und Innenverkleidungen aufgearbeitet und frisch bezogen, Bodenteppiche und Stoffdach erneuert, neuer Kabelbaum eingezogen, Motor geprüft und komplett neu abgedichtet, Ölkohleablagerungen beseitigt, neues Getriebe eingebaut, Achsen sandgestrahlt und lackiert, Überholung des Fahrwerks und der Bremsanlage

Restaurierungsdauer: Januar bis November 2009

Fachkundige Unterstützung und

Ersatzteillieferanten: AutoFit, KFZ-Meister-Fachbetrieb Hübner, 59581 Warstein-Mülheim, Tel. 0 29 25/5 80 (Werkstatt), Lack Design Wick, 59609 Anröchte, www.wicklack-design.de (Lackierung), Sattlerei Wolfgang Pfeifer, 59581 Warstein, Autohaus Rosier, 59872 Meschede (Teile), SLS, 22885 Barsbüttel (Teile), Sternpark, 59494 Soest (Teile)

Zustandsnote laut Gutachten: 1

Wiederherstellungswert: 130 000 Euro (laut Gutachten)

DIE BLECHARBEITEN WAREN LANGWIERIG

Stück für Stück wurde aus Schrott wieder ein Auto. Hier der instandgesetzte und grundierte Heckbereich vom Kofferraum aus gesehen mit neuer Reserveradmulde und Radhaus



Die Gemischaufbereitung übernimmt eine Sechsstempel-Einspritzpumpe von Bosch



Ein Schema im Schaltknopf informiert über die Lage der Gänge des Vierganggetriebes. Im Mercedes ist ein Becker-Radio fast schon obligatorisch



Auch im Frontbereich und im Motorraum der total entbeinten Karosserie musste geschweißt werden. Zum Glück waren fast alle Blechteile erhältlich, lediglich einige wenige Bleche mussten von Hand gefertigt werden



auf Achse direkt nach Warstein in die Werkstatt von Elmar Hübner, den er schon beim Kauf seines Mercedes R 107 zu Rate gezogen hatte.

„Auf den ersten Blick sah das Auto nicht schlecht aus, innen war es zwar stark verwohnt, aber es lief und hatte kurz zuvor die Hauptuntersuchung bestanden“, weiß Hübner noch. Nur der dick aufgetragene Unterbodenschutz machte ihn etwas misstrauisch.

Volker Kuhl war zunächst noch guter Dinge, besonders, als sich Hübner bereit erklärte, den Wagen wieder schön herzurichten. Für die Aufarbeitung und für benötigte Neuteile wollte er die gleiche Summe bereitstellen, die sein Chef beim Kauf investiert hatte, sodass jedem die Hälfte der Pagode gehörte.

„Innerhalb von zwei Tagen zerlegte Hübner das Auto, und ich war optimistisch, dass es mit dem Zusammenbau ebenfalls so schnell gehen würde“, erzählt Kuhl. Doch nachdem ein Trockeneisstrahler den Unterbodenschutz komplett abgetragen hatte, wurde das Ausmaß der eingangs angedeuteten Katastrophe erst richtig deutlich.

Die Karosserie war über die Jahre hinweg immer mal wieder geschweißt worden, dabei kamen die unterschiedlichsten Schweißarten und -geräte zum Einsatz, je nachdem, was in den Werkstätten gerade zur Verfügung stand. Laut Hübner waren „die neuen Bleche stets über die alten drübergeschweißt worden, und angesichts dieser Flickschusterei blieb nur übrig, das Auto mit geringst möglichem Aufwand

wieder einigermaßen herzurichten oder das volle Programm zu fahren.“

Nachdem Kuhl sich vom ersten Schreck erholt hatte, hielt er Rücksprache mit seinem Vorgesetzten. Die beiden entschieden sich schließlich, das Projekt trotz dann deutlich höherer Kosten durchzuziehen und ein perfektes Ergebnis anzustreben – sozusagen eine Restaurierung nach deutschem Reinheitsgebot, um es in der Bierbrauersprache zu sagen.

Nun war Hübner, der eine Autofit-Werkstatt leitet, die sich üblicherweise mehr der Wartung und Reparatur modernerer Fahrzeuge widmet, extrem gefordert. Doch ihn, der bislang noch keine Restaurierung in diesem Umfang durchgeführt hatte, packte der Ehrgeiz. Gesegnet mit einem überdurchschnittlichen

handwerklichen Geschick und großem Kampfgeist gelang ihm ein wahres Glanzstück.

Wenn in der Werkstatt wenig los war, oder abends und am Wochenende, trennte er die zahllosen rostigen Partien aus der Karosserie heraus, um sie durch Neuteile zu ersetzen. Zwischendurch erinnerte die Karosserie eher an ein grobmaschiges Sieb als an ein Auto. Der Blechteilelieferant ließ keinen Zweifel daran, dass er stark an einem Happy End zweifelte, und Hübners Kunden aus dem Ort, die zum Tanken kamen, schauten immer mal wieder kopfschüttelnd nach dem Stand der Dinge.

Die Schweißarbeiten hielten Hübner lange in Atem – Kuhl erreichten ständig neue Hiobsbotschaften, wenn wieder mal ein weiteres Blechteil herausgetrennt wer-

TECHNIK UND INTERIEUR

Der Vorderachsträger wurde sandgestrahlt, lackiert und dann mit Neuteilen bestückt. Auch die Hinterachse kam in den Genuss einer kompletten Überholung. Der Motor war noch in einem überraschend guten Zustand



Vergleichsweise wenig Mühe machte der 150 PS starke Sechszylindermotor, der sich nach seiner Aufarbeitung auch optisch nahtlos in das perfekte Erscheinungsbild dieser Pagode einfügt



Viel Nerven kostete den Restaurierer die Komplettierung des Instrumentenbretts, hier musste er sich etliches Know-how erarbeiten. Zur angestrebten Perfektion zählte auch der Einsatz korrekter Schrauben und Unterlagscheiben



Abweichend vom Original wurde im Innenraum braunes statt schwarzes Leder verarbeitet. Dank des komplett überholten Fahrwerks lässt sich die Pagode wie einst im Neuzustand problemlos durch die Kurve jagen

den musste. Um ein besonders gutes Ergebnis zu erzielen, wurde sogar mit einem Endoskop in die Hohlräume geschaut, mit dem Erfolg „dass Holme aufgeschnitten wurden, um sie sauber von innen entrostet und dann gegen Korrosion schützen zu können“, berichtet Hübner.

Kuhl kümmerte sich um die Teilebeschaffung. „Zuerst verfolgte ich die Strategie, neue Teile zu besorgen, doch später ließ ich, wenn möglich, die alten Sachen aufbereiten beziehungsweise neuverchromen.“ Das am besten erhaltene Teil war übrigens das Stoffverdeck, das der Erstbesitzer nie genutzt hat. Als Toupet-Träger graute es ihm vor dem Offenfahren in dem von den Eltern zum bestandenen Arzt-



Volker Kuhl und Restaurierer Elmar Hübner

„Anfangs haben wir nicht geahnt, was an Arbeit auf uns zukommen würde“



Typisch für die Pagode sind die breite Spur und die betonten Radläufe

Examen erhaltenen Wagen, und so ließ er stets das Hardtop montiert.

Alle noch brauchbaren Anbauteile sowie alle Elemente des Instrumentenbretts samt der Anzeigen nahm Kuhl nach Hause, wo er sie so weit wie möglich zerlegte, gründlich reinigte und aufpolierte. So richtig aufwärts ging es, nachdem die Karosserie von der Lackiererei zurückkam, und es an die Montage der Teile ging.

Die Achsträger hatte Hübner sandgestrahlt und lackiert. Der Motor war geprüft und dann neu abgedichtet worden. Die Maschine war okay, aber da der Erstbesitzer die Pagode fast ausschließlich im Kurzstreckenbetrieb eingesetzt hatte, mussten mühsam hartnäckige Ölkohle-

ablagerungen entfernt werden. Kuhl hielt sich nun auch öfter in der Werkstatt auf, um Hübner bei der Montage zu helfen. Dessen Leistung schätzt er sehr, mittlerweile zählt er ihn zu seinen besten Freunden.

Neben den Karosseriearbeiten empfand Hübner den Einbau des Interieurs, speziell des Instrumentenbretts, als besonders nervenaufreibend. Erstens, weil er nicht mehr wusste, in welcher Reihenfolge was zu montieren war, und er deshalb zum Beispiel den Tacho mehrfach wieder ausbauen musste. Und zweitens sollten ja überall wieder die originalgetreuen Schrauben samt Unterlegscheiben hin, von denen es etliche verschiedene gab.

Übrigens hatte sich Kuhl zusammen mit seinem Chef für eine braune statt der ursprünglich schwarzen Lederausstattung entschieden. Da Huber ein extrem viel beschäftigter Mann und permanent unterwegs ist, hatte Kuhl das Projekt geleitet, ihn aber ständig auf dem Laufenden gehalten.

Als der Wagen dann endlich fertig war, fuhr ihn Kuhl heimlich in die Brauerei, um ihn tags darauf vor den Augen seines Chefs zu enthüllen. Der durfte sich über die Hälfte einer perfekten Pagode freuen, die fast auf dem Schrott gelandet wäre.

TEXT: Bernd Woytal
FOTOS: FACT