

Innenraumrestauration am Beispiel einer 1977er A 310 V6

Das Auto zeigte sich in einem erträglich heruntergekommenen Zustand, Rahmen, Motor, Getriebe und Karosserie schienen gut oder akzeptabel zu sein, nur der Innenraum war von vorne bis hinten komplett erneuerungsbedürftig - eine neue Herausforderung. Mit komplett meine ich auch komplett: ALLE Stoffverkleidungen, ALLE Teppiche, ALLE Sitze und der Dachhimmel mussten erneuert werden.

Zunächst ein paar Eindrücke dessen, was ich vorfand:



1. ARMATURENBRETT UND LENKRAD

Das Armaturenbrett lässt sich recht problemlos zerlegen, man muss nur die entsprechenden Schrauben finden, was aber bei einem Auto dieses Baujahres nicht schwer ist. Ich habe die Einzelteile demontiert, die alten Bezüge abgerissen und nach und nach mit neuem Stoff beklebt. Dies ist eine schöne Winterarbeit, da sie im warmen Haus erledigt werden kann. Bei der Wahl des Bezugsstoffes sollte man darauf achten, dass er möglichst dick ist, damit kleinere Unebenheiten ausgeglichen werden. Mit Hilfe des abgerissenen Musters lassen sich die neuen Bezüge recht gut zurechtschneiden, beklebt habe ich sie immer schrittweise mittels Pattex Teppichkleber. ACHTUNG: Ich habe schwarzen Stoff gewählt, der Kleber ist weiß...!

Das Lenkrad ist eine der leichtesten Übungen, ich habe die Metallteile gereinigt und neu lackiert, der Lederbezug wurde von einer Fachfirma erneuert, da ich vorhatte, die Nähte der Sitze mit rotem Faden ausführen zu lassen, habe ich das Lenkrad auch gleich entsprechend geordnet. Ich hatte das "Glück", dass das Leder nicht mehr entfernt werden musste, es war nur noch der Schaumkranz vorhanden.



Etwas problematisch ist die Erneuerung des Stoffbezuges direkt unterhalb der Windschutzscheibe, unter dem breiten Lüftungsgitter. Die kleine festen Düsegitter rechts und links werden nur vorsichtig ausgehebelt. Nachdem das breite Gitter mit den fünf Blechschrauben sowie die beiden kleinen Luftdüsen entfernt wurden, kann man den Bezug etwas mühselig abreißen, sollte aber aufpassen, dass er möglichst an einem Stück bleibt, um eine Vorlage für das Neuteil zu erhalten. Ist dieses dann zurechtgeschnitten, legt man es ein, klammert es an geeigneten Stellen und kann so nach und nach den endgültigen Schnitt festlegen. Eingeklebt habe ich es dann auch in mehreren Schritten mit einem Universalkleber, die vielleicht nicht so toll gewordenen Randbereiche werden entweder vom Lüftungsgitter oder von anderen Verkleidungsteilen später verdeckt, somit muss es nicht von vornherein 100%ig zugeschnitten sein.

Zu den Anbauteilen sei vor allem noch angemerkt, dass die drehbaren Luftdüsen nur gesteckt sind, man aber tunlichst darauf achten sollte, diese nicht zu beschädigen - es gibt sie nicht mehr. In meinem Fall hatte ich erst vor, die vorhandenen aufzuarbeiten, später hatte ich das Glück, auf privatem Wege doch noch zwei zu ergattern.



2. SITZE

Ein recht einfacher Fall: Sitze werden von Fa. Simon im Tausch gegen die alten mit neuem Bezug geliefert. Schwarzes Leder mit roten Ziernähten wurde geordert, es dauerte erheblich länger als prophezeit, am Ende konnte ich jedoch auf eine gute Arbeit blicken. Ich habe die sitzschiene lose Zeit genutzt, um den Bereich um die Befestigungsschrauben mittels GFK zu verstärken, obwohl ich unter neunzig Kilo wiege dachte ich mir, dass dies am Ende eine gute Investition ist. Zudem ist es endlich mal eine Arbeit, die halbwegs bequem erledigt werden kann. Die Sitzschienen wurden während dieser Zeit auch überholt, technisch waren sie bis auf zwei abgerissene Schrauben okay, aber natürlich gammelig und rostig. Das übliche Spiel entrostet, grundieren, lackieren und schmieren und schon warten sie auf Wiederverwendung.

Die Rücksitzlehne zeigte zwei Schwächen: Erstens fehlten die Bleche, an denen das untere "Scharnier" auf- und abgeleitet, was aber schnell neu angefertigt ist, zweitens waren die Halter der Gurte oben nicht mehr vorhanden. Auf letztere kann man aber durchaus auch verzichten, wenn nicht gerade zig Bierkisten auf den umgeklappten Rückenlehnen deponiert werden. Problem war dann eher, dass die einlaminieren Muttern für die Bleche nicht mehr vorhanden waren. Macht aber auch nichts, man kann recht bequem Durchgangsschrauben mit Sicherungsmuttern und Karoseriescheiben verwenden, da mein Auto seit über einem Jahr ohne Räder auf einer Scherenbühne schlummert, lassen sich die Muttern auch recht einfach festziehen.



PS: Die Schraube der Halterung für den Schnapper der Lehne kann hervorragend genutzt werden, um eine einfache und wirksame (und zudem kurzschluss-sichere) Batteriehalterung anzufertigen:



3. SEITENVERKLEIDUNGEN

Auch diese wurden von altem Stoff befreit und mit neuem bezogen, Teile der Türverkleidung wurde aus Dibond-Material nachgefertigt (erhältlich beim Schildermacher). Hier einige Bilder, zum Teil vorher / nachher:



In die Türverkleidungen wurden feine ALPINE-Lautsprecher eingebaut.

4. TEPPICHE

Hier gibt es keine großen Probleme, weil es recht ansehnliche Teppichsätze für rund 400,-€ (2021) zu kaufen gibt. Die sind zwar nicht so dick gedämmt wie das originale Material, aber darauf lege ich persönlich auch nicht so viel Wert. Wer mag, kann ja zusätzlich Dämmung unterkleben, ich habe die nur im Fahrer- und Beifahrerfußraum gemacht.

Ich hatte eher im Detail Probleme, z.B. mit dem Handbremshebel. Der ließ sich nicht so einfach abbauen, weil eine Mutter im Rahmen nicht gerade perfekt verschweißt war und sich beim Lösen der Schraube ebenfalls löste. Ich hatte wenig Lust, deshalb das Auto komplett von Rahmen zu trennen und überlegte mir folgende Lösung: Die Schraube wurde getrennt (Flex), dann fällt die Mutter halt in das Rahmenrohr... Ein kräftiges Blech mit passender Mutter wurde mit Blechschrauben so aufgesetzt, dass die Schraube wieder in der ursprünglichen Position

ankommt. Ich denke, für die Positionierung des Handbremshebels sollte diese Krücke allemal reichen.



Eine gute Hilfe beim Einkleben sind mal wieder die Teleskopstützen, ich erwähnte es schon, oder? Ansonsten kommt es im Teil "Dachhimmel" noch einmal zur Erwähnung.

Wenn die Teppiche sortiert und positioniert sind, sollten die Löcher für die Schrauben nicht vergessen

werden, die ich immer zwei Nummern größer gestanzt habe. Die Markierung (auf der Rückseite) funktioniert folgendermaßen ganz gut: Teppich ausrichten, von hinten mittig mit einer Stecknadel durchstechen und dann mit einem Edding das Loch um die Nadel markieren, dann kann mit einem Locheisen fröhlich gestanzt werden.

Anmerkung: Ich habe bei weitem nicht alle Teppiche verklebt, wie es im Original der Fall war. Sollte man mal wieder da ran müssen, hilft es, wenn die Teppiche dort, wo sie sowieso durch Schwerkraft oder Schrauben gehalten werden, nicht verklebt sind.

5. DACHHIMMEL

Meine größte Sorge: Wie bekommt man das am besten hin ohne Falten? Lange habe ich darüber nachgedacht, zumal ich neben der völlig fehlenden Erfahrung auch kein Händchen dafür habe. Ich konnte mir vorstellen, wie ich nach langwierigem Zuschnitt den Himmel einkleben will, mich vertüdele und am Ende den Himmel völlig auf Außen- und Innenseite verklebt entsorge.

Als ich dann einmal die links und rechts verlaufenden Rohre betrachtete fiel mir eine bessere Lösung ein. Ich besorgte mir eine passende Hartfaserplatte aus dem Baumarkt, nachdem ich die Maße grob festgestellt habe. Die verfügbare Größe ist gerade eben so, dass in Länge und Breite etwas (zum abschneiden) übrigbleibt. Den Zuschnitt muss man natürlich behutsam Stück für Stück erledigen, damit es nicht zu klein wird, daher habe ich fünf oder sechs Mal nachbesser müssen, bevor es passte, dann aber auch mit dem gewünschten "Plopp" in der Dachmitte.



Ist die Platte auf Endmaß zugeschnitten, kann sie an den Kanten etwas geschliffen, entstaubt, entfettet und dann mit dem Bezugsstoff beklebt werden. Ich habe hierfür wieder Teppichkleber verwendet.



Nachdem der Kleber getrocknet ist, kann das gute Stück in einem Teil reinzirkuliert werden, das ist etwas fummelig, klappt aber durchaus. Allein hängt der neue Dachhimmel in der Mitte herunter, weil das Ganze auf Spannung montiert wurde. Mittels der Spannstützen drückt man dann in der Mitte den Himmel hoch, bis er umschlägt gen Dachhaut et voilà, er passt und sitzt perfekt.



Erst danach werden die Holmverkleidungen etc. angebracht.



Jörg Menken, 27.10.2022