

Swiss Classic Car AG, Fällanden/ZH

Restauration eines Mercedes-Benz 220 S Cabriolet

Okay, Vollrestauration. Das ganze Auto zerlegen und wieder neu aufbauen. 1746 hatte einen anstrengenden Weg vor sich. Und wir, die Swiss Classic Car AG in Fällanden/ZH, auch.

1746 ist ein Mercedes 220 S «Ponton» Cabriolet des Jahrgangs 1957. Den Namen 1746 gaben wir ihm abgeleitet aus der Fahrgestellnummer. Das Fahrzeug haben wir über einen Zwischenhändler in Norddeutschland entdeckt.

Das Ponton-Cabriolet ist ein wunderschöner Zeitzeuge der späten 1950er-Jahre. Sammler schätzen an diesem Modell die solide Konstruktion, die hohe Qualität, die werthaltige Ausstattung und die geringe Stückzahl. Vom Cabriolet des Mercedes 220 S/SE wurden zwischen Juli 1956 und November 1960 lediglich 3290 Stück gefertigt.

Historie

Ein Blick auf das Original-Auslieferungsdokument der Daimler-Benz AG von 1957 gibt einen ersten Hinweis auf die Historie von 1746. Das Fahrzeug wurde in die USA geliefert, via Bremerhaven und New York zur Studebaker-Packard Corporation nach South Bend im Bundesstaat Indiana. Zu Studebaker-Packard, wozu das? Die Firmengeschichte von Studebaker gibt Auskunft: Der dazumal bereits taumelnde Konzern musste seine Vertriebspartner, denen er nicht mehr genügend Fahrzeuge liefern konnte, beruhigen. Und so bewarb Studebaker-Packard sich um den Vertrieb von Mercedes-Benz Fahrzeugen in den USA.

Von South Bend/Indiana ging es weiter nach Kalifornien.

Die Spur findet sich wieder im Jahr 1987. 1746 wurde in Fallbrook, einem Ort zwischen Los Angeles und San Diego, zugelassen. Dort blieb er auch bis etwa 2014, bevor ihn ein holländischer Händler zurück nach Europa holte.

Über den Zwischenhändler in der Nähe von Bremen kam er schliesslich zu uns, der Swiss Classic Car AG, nach Fällanden/Zürich.

Und da stand es nun, das schöne Stück. Ein mittlerweile fast 60-jähriges Fahrzeug, komplett und ziemlich original. Eine solide Grundsubstanz, die sich lohnte, wieder zur vollen Strahlkraft erweckt und auf die Strasse gebracht zu werden.

Das Restaurationsprojekt

Ein solches Projekt bringt viele Unwägbarkeiten mit sich. Man kann den möglichen Aufwand noch so gut abschätzen, aber viele Baustellen offenbaren sich erst, wenn man auch das letzte Teil noch auseinandergenommen hat. Beim Ponton Coupé/Cabriolet kommt dazu, dass diese Autos von Hand gefertigt wurden. Das hat Auswirkungen zum Beispiel auf Spaltmasse und Chromleisten, denn die Passgenauigkeit der Übergänge von einem Karosserieteil zum anderen wurde mit zusätzlich Zinn während der Produktion individuell hergestellt. Will man bei einer Restauration entsprechend Teile wie Hauben, Kotflügel, Türen oder Zierleisten von einem anderen Ponton verwenden, so stellt man schnell fest, dass diese nicht passen. Im Falle von 1746 hatten wir Glück -dachten wir zumindest-, denn alles war dran, inklusive der Zierleisten.

Ein wichtiger Orientierungspunkt für unsere Restaurationen ist die Werks-Datenkarte des Fahrzeugs. Hieraus ersehen wir den Original-Auslieferungszustand des Wagens. Es ist unsere Philosophie, diesen Zustand zu erhalten oder wieder herzustellen. Im Falle von 1746 fanden wir hier schon eine wichtige Information für unsere Arbeit. Offensichtlich ist der

Wagen einmal umlackiert worden, denn vor uns stand ein zweifarbiges Fahrzeug in zwei gut zusammenpassenden Braun- und Beigetönen – aber nicht den Originalfarben. Diese waren ursprünglich oben Hellblau (Farbton 356) und unten Crème (Farbton 439). Also war klar: die Lackierung Hellblau/Crème wird wieder hergestellt.



Ebenfalls ein wichtiges Hilfsmittel für die Restauration ist der Fotoapparat. Das ganze Auto wird von vorne bis hinten, von oben bis unten, von innen und aussen und aus unterschiedlichen Winkeln fotografiert. Erst dann gehen wir dran es Stück für Stück zu demontieren – und auch hier ist der Fotoapparat stets zur Hand. Das Zerlegen muss geordnet und systematisch erfolgen, um Überblick über die Teile und ihren Zustand zu erlangen. Dann kann entschieden werden, was erhaltenswürdig ist, was repariert und wiederverwendet werden kann und was durch Neuteile zu ersetzen ist.

Was ausserdem wichtig ist: die Mercedes-Benz Werkstatt-Handbücher. Da wir über die Original-Handbücher verfügen, können wir beispielsweise das Anzugsdrehmoment von Schrauben gemäss Werksangaben ausrichten.

Demontage

Die ersten Schritte der Demontage bezogen sich karosseriemässig auf alle Anbauteile wie Stossstangen, Kühlergrillmaske, Chromleisten, Typenschild, Griffe, Lampen,

aber auch Scheiben und natürlich das Cabriofaltdach. Ferner wurde das gesamte Intérieur entfernt und in seine Einzelteile zerlegt. Danach folgte die Demontage der gesamten Technik. Nachdem alles abgenommen, auseinandergenommen und sortiert war, konnte die Karosserie von ihrem Lack befreit werden.



Der recht gute äussere Anschein von 1746 musste beim Zerlegen und Entlacken dann doch etwas revidiert werden. Unter der Oberfläche hatte der Rost teilweise fette Beute gemacht. Die solide Grundstruktur war mehr oder weniger in Ordnung, aber beispielsweise die hinteren Radkästen hatten mehr Löcher als Blech und mussten somit ersetzt werden. Entsprechende Teile aber waren im für Ponton-Coupés und -Cabriolets schlecht bestückten Ersatzteilmarkt nicht zu finden. Die Hoffnung, im zahlenmässig grösseren Markt der Ponton-Limousinen fündig zu werden, zerschlägt sich schnell, denn das Ponton Cabriolet teilt sich zwar die Technik mit den Limousinen, nicht aber die Karosserieteile. So entschieden wir uns, selber einen Nachbau der Radkästen zu erstellen.



Beim vollständigen Entlacken der Karosserie traten dann weitere Baustellen in Erscheinung. Das blanke Blech zeigte nicht nur bisher verborgene Roststellen, sondern auch Spachtelmassen von früheren Reparaturen. Bis schlussendlich alle Rost- und Reparaturstellen durch das Entlacken beseitigt waren, war das verbleibende Blech mancher Teile löchrig oder mittlerweile zu dünn, sodass wir uns entscheiden mussten, es durch ein jeweiliges Neuteil zu ersetzen. Um es kurz zu machen: Die Motorhaube und die Kofferraumklappe sind noch Originalteile. Der Rest der Aussenhaut ist neu.



Auch unter der Oberfläche mussten viele Neuteile verbaut werden. So z.B. die gesamte Bodengruppe, die Stellwände, die schon erwähnten Radläufe, die zwei Reserveradmulden (US-Version!), um nur die grossen Teile zu nennen.

Der Wiederaufbau

Karosserie

Die erwähnte Freude über die Vollständigkeit der Zierleisten an der Karosserie überdauerte die genauere Prüfung nicht. Die vorhandenen Teile konnten unserem Anspruch an Makellosigkeit aufgrund der über die Jahre gesammelten Abnutzungserscheinungen natürlich nicht standhalten. Wir entschieden, die Gesamtheit der Zierleisten durch Neuteile zu ersetzen. Hierzu wurden alle Teile aus Messing neu gefertigt und an die Karosserie angepasst. Aus praktischen Gründen wurden die Leisten etwas länger als notwendig gefertigt, damit wir sie dann auf das perfekte Mass zurückschneiden konnten. Erst als alles passte, wurden die Teile zum Verchromen gegeben.



Und damit der prüfende Blick am fertigen Fahrzeug nicht an irgendeiner unperfekten Stelle hängen bleibt, wurden auch Kühlergrillmaske, Stossstangen, Türgriffe und sämtliche anderen Chromteile entchromt und wieder neu verchromt.

Da auch die Scheiben über die Jahre Abnutzungserscheinungen gesammelt hatten, entschieden wir, diese ebenfalls durch Neuteile zu ersetzen. Das klingt sehr einfach, ist es aber nicht, da die Neuteile z.T. zeitlich sehr aufwändig an die Gegebenheiten der konkreten Fahrzeugstruktur angepasst werden mussten. Ein Tribut an die eingangs erwähnte Handfertigung der Ponton Coupés/Cabriolets.

Intérieur und Cabriodach

Speziell am Intérieur der Ponton Coupés und Cabriolets sieht man den besonderen Qualitäts- und Werthaltigkeitsanspruch, den die Mercedes-Konstrukteure diesem Modell zugedacht hatten. Allein das massive Holzarmaturenbrett, das seinen Schwung in Form der Holzleisten über die Türen bis zur Lehne der hinteren Sitzbank fortsetzt, sucht in der Autowelt seinesgleichen. Weiter geht es mit einer fast verschwenderischen Fülle an Lederausstattung, die auch dort nicht halt macht, wo das Auge nicht automatisch hinguckt.

Bei 1746 mussten wir feststellen, dass das Originalleder schon mehrfach nachgebessert worden war. Die Farbe der sonnenbeschienenen Bereiche unterschied sich mittlerweile von

der Farbe derjenigen Teile, die ihr Dasein eher im schattigen Bereich fristeten. So entschieden wir, die gesamte Lederausstattung neu fertigen zu lassen. Das machte dann auch vor den Füllstoffen der Sitze nicht halt, die dadurch heute wieder ein sehr solides Sitzgefühl vermitteln.



Für das Armaturenbrett und die weiteren Holzbeplankungen im Interieur wurde ein völlig neues Furnier erstellt in der Farbe der Originalauslieferung – die Information dafür lieferten uns die unverbleichten Holzteile. Acht Schichten von Klarlack bieten einen guten Schutz vor zukünftigen Beanspruchungen.



Ergänzt durch neue, dem Original entsprechende Teppiche und Dämmmatten, entspricht das Ambiente von 1946 wieder dem eines Neuwagens.

Dazu gehört dann auch das Cabriodach, von welchem wir das Gestell revidiert und wiederverwendet haben, dessen Bezüge aber komplette Neufertigungen sind.

Technik

Im Bereich der Technik folgte nach dem Zerlegen die sorgfältige Prüfung der Komponenten.



Schnell war klar, dass beispielsweise der Kabelbaum nicht mehr verwendet werden sollte, weil zu viele Stellen brüchig oder im Laufe der Zeit bearbeitet schienen. So wurde ein komplett neuer Kabelbaum von einem Lieferanten gemäss Mercedes-Benz-Werksangaben erstellt.

Die Vorderachse mit Achsträgern und Querlenkern sowie die Hinterachse wurden nach dem Ausbau sorgfältig vermessen und im Labor auf Risse geprüft. Ebenfalls wurden alle Schweissnähte geprüft. Die Achsschenkel wurden geprüft und revidiert.

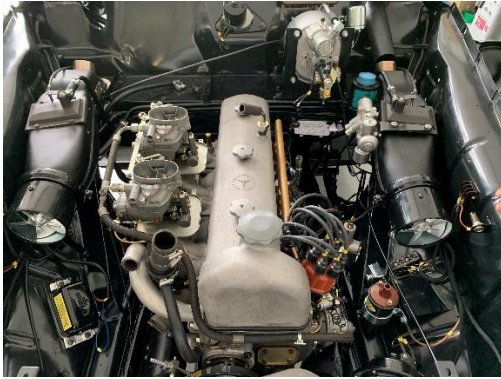
Im Bereich des Fahrwerks und der Aufhängung wurden selbstverständlich alle Gummilager durch neue ersetzt, genauso wie die Stossdämpfer.

Die Kardanwelle wurde nach dem Vermessen und der Rissprüfung komplett in Stand gesetzt und gewuchtet.

Motor und Getriebe

Selbstverständlich wurde auch der Motor komplett demontiert und dann revidiert. Zylinderbohrung und Kurbelwelle wurden auf die nächste Stufe geschliffen, dazu wurden neue Kolben, neue Pleuel und neue Hauptlager verbaut. Der Zylinderkopf wurde plangeschliffen und durch neue Ventilsitze an Bleifrei-Benzin angepasst. Ventile und Ventilsfedern wurden durch neue ersetzt.

Anlasser, Vergaser, Zündverteiler und Lichtmaschine wurden revidiert.



Komplett erneuert wurden die Abgasanlage sowie Kraftstoff-Tank, -Leitungen und -Filter.

Besondere Aufmerksamkeit verlangte natürlich das Hydrakgetriebe, dieses spezielle halbautomatische Schaltgetriebe ohne Kupplungspedal, welches damals optional erhältlich war. Es wurde von Mercedes in Zusammenarbeit mit Fichtel & Sachs für den Rennsport entwickelt, um dort im Mercedes «Silberpfeil» pro Schaltvorgang eine Zehntelsekunde einzusparen. In den Mercedes Pontonmodellen sollte es dagegen die Exklusivität steigern. Auch hier lieferte für die perfekte Abstimmung das entsprechende Original-Werkstatthandbuch die unabdingbare Richtschnur.

Zeitraumen

Das ganze Projekt benötigte einiges mehr an Zeit, als wir veranschlagt hatten. Zeitfresser, die in der Projektierung schwer zu erfassen sind, sind zum Beispiel Lieferengpässe oder Falschliefereien von Ersatzteillieferanten, die Suche nach speziellen Teilen, die im Ersatzteilhandel nicht zu finden sind, der eigene Nachbau von Teilen. Auch die gute Auslastung von Spezialisten, auf deren Dienstleistung wir angewiesen sind, aber dort in der Warteschleife hängen, trägt nicht zum schnellen Projektdurchlauf bei.

Am zeitlich aufwändigsten aber waren die unzähligen kleinen und mittleren Anpassungen von Teilen an die konkreten Gegebenheiten der Karosserie und ihrer Komponenten.

Projektabschluss

Alle Mühen und Umtriebe, alle unvorhergesehenen Frustrationen und Wiederholungsschleifen, die ein solch grosses Projekt unweigerlich mit sich bringt, haben sich schlussendlich aber gelohnt. Mit Stolz und Freude können wir heute auf ein Auto blicken, welches in makelloser Schönheit vor uns steht und mit dem wir bereits über 500 Testkilometer hinter uns gebracht haben. Ein bisschen ist es, als hätten wir die Zeit zurückgedreht, denn so, wie er heute dasteht, hat er Ende September 1957 seine grosse Reise begonnen, von Stuttgart über Bremerhaven und New York nach South Bend, Indiana und weiter nach ...



Autor:

Swiss Classic Car, Fällanden/ZH

www.swiss-classic-car.ch