

Tipps und Tricks

Saubere Sache Lederpflege und -restaurierung

Bei der diesjährigen RETRO Classics in Stuttgart hatte ich (Dietmar Munz) ein sehr nettes und informatives Gespräch mit Ciamak Djamchidi vom Mercedes-Benz SL-Club Pagode e.V. über die Lederpflege in unseren Fahrzeugen. Schnell sind wir auf die Produkte von der Lederzentrum GmbH zu sprechen gekommen.

Text und Fotos: Ciamak Djamchidi

Verschiedene Mitglieder im G-Club haben ebenfalls schon positive Erfahrungen mit den unterschiedlichen Produkten von Colourlock gesammelt. Im SL-Club Pagode wurde eine Dokumentation über die Reparatur eines Risses im Bezug des Beifahrersitzes erstellt. Ich möchte mich bei Ciamak ganz herzlich für die Bereitstellung des folgenden Berichts bedanken. Ich wünsche viel Freude beim Lesen und hoffentlich die gleichen guten Erfahrungen bei der Anwendung.

Die S-Klasse vom Typ W 108 hat originale Ledersitzbezüge mit Pfeiffensteppung und Flechtmarbe. Schon seit längerem ärgerte uns der unschöne Riss im Leder des Beifahrersitzes. Direkt auf der Wange des Sitzkissens, wo durch das Ein- und Aussteigen die größte Belastung für den Bezug aus feinstem gegerbter Tierhaut besteht, klappte ein Riss mit den gefühlten Ausmaßen des Grand Canyons.

Eigentlich waren wir fest davon überzeugt, dass hier nur noch der Besuch beim Sattler weiterhelfen kann. Innerlich haben wir uns schon darauf eingestellt, tief in die Tasche greifen zu müssen und uns einen neuen Bezug für den Beifahrersitz anfertigen und diesen durch fachkundige Hand aufziehen zu lassen.

Wir hätten uns geärgert. Zum einen, weil ein Teil der Originalität unseres geschätzten Fortbewegungsmittels unwiederbringlich verloren gewesen wäre und zum anderen, weil nicht nur das geschulte Auge hätte erkennen können, dass nur ein Bezug von zweien erneuert werden wäre. Zu deutlich wäre der Unterschied zwischen den beiden Vordersitzen, der Rückbank und den restlichen lederbezogenen Teilen des Innenraums geworden. Dies liegt daran, dass zum einen jegliche Patina verschwunden wäre und ferner auch daran, dass die Lederhäute heutzutage aus

gutem Grunde anders gegerbt werden als zu der Zeit, als unser Fahrzeug die Werkshallen verlassen hat. Dies wird bei direktem Vergleich zwischen altem und neuem Leder visuell klar deutlich.

Wollte man keinen Unterschied wahrnehmen, so bliebe einem eigentlich nur der Weg, die gesamte Innenausstattung neu zu beledern, was uns mehrere Tausend Euro kosten würde. Hier galt es also abzuwägen. Auf der einen Seite wollten wir das, was unseren treuen Begleiter ausmacht, nämlich seine unwiederbringliche Originalität und die damit verbundene Patina, erhalten. Auf der anderen Seite wollten wir natürlich nicht mit zerrissenem Ledersitz umherfahren, so wie unsere Eltern einst nicht wollten, dass wir mit zerrissenen Jeans umherzogen. Beide, sowohl wir heute als auch unsere Eltern damals, fühlten sich allein bei dem Gedanken nicht wohl. Es fühlt sich irgendwie unangemessen an. Staminten doch beide, Auto und Kind, aus sogenanntem gutem Hause.

Es musste eine andere Lösung her als der Austausch der Lederausstattung des womöglich kompletten Innenraumes. Der Austausch konnte nur die „ultima ratio“ sein.

Wir hatten bereits wiederholt davon gelesen und gehört, dass derartig beschädigte Lederhäute oftmals repariert werden können. Allein ein Bild konnten wir uns nie davon machen. Bis zu dem Tag, an dem die erste Detailing Convention in Deutschland stattgefunden hat. Als Detailing bezeichnet man die professionelle Aufbereitung von Fahrzeugen im Außen- und Innenbereich, quasi bis ins Detail; daher der Name.

Früher sagten wir dazu Waschen und Polieren und vielleicht noch Aussaugen. Doch Detailing heute ist viel mehr. Fast schon eine Wissenschaft für sich, der wir uns in den letzten Jahren versucht haben, immer weiter anzunähern. Auf der Detailing Convention, kurz DCon, im September im PS-Speicher in Einbeck, trafen wir auf diverse Anbieter von Detailing-Produkten aus den unterschiedlichsten Bereichen. Wer auf der Suche nach der passenden Politur, der richtigen Poliermaschine und vor allem dem richtigen Umgang mit beidem war, war auf der DCon genau richtig. Unser Interesse richtete sich bald auch auf die Produkte von Colourlock, der Lederzentrum GmbH aus Göttingen. An deren Stand wurden den Besuchern der Messe die diversen Produkte zur Lederpflege, -erhaltung und -restaurierung gezeigt und deren Anwendung an einem Mercedes-Benz Sitz vom Schrottplatz eindrucksvoll demonstriert. Der Fokus lag hier auf der richtigen Reinigung und dem Nachfärben des Sitzleders. Die für uns interessante Reparatur von Rissen im Leder wurde zu unserem Bedauern nicht demonstriert. Wie wir im Nachhinein selbst erfahren durften, liegt dies an dem erforderlichen Zeitfaktor, dem man auf einer eintägigen Messe nicht gerecht werden kann.

Wir haben Colourlock mit unserem speziellen Problem konfrontiert. Um uns zu zeigen, wie einfach die richtige Pflege und auch die Reparatur ist, hat uns Colourlock im Nachgang zur Messe ein Lederreparatur-Komplettset zukommen lassen. Dies beinhaltet unter anderem Reinigungs- und Färbemittel, verschiedene Pflegemittel zur Konservierung, Flüssigleder zur Reparatur und diverses Kleinwerkzeug. Das Set kostet 160,- €, was in unseren Augen bereits durch die Vielzahl der enthaltenen Produkte ein



Finales Ergebnis nach dem Kleben, Füllen, Färben und Wachsen.

angemessener Preis ist, zumal die Produkte auch zur Anwendung in Alltagsfahrzeugen genutzt werden können und sollten.

Ohne jegliche Vorkenntnis haben wir uns die leicht verständliche und kurze Anleitung durchgelesen und uns sogleich ans Werk gemacht. Zunächst stand die gründliche Reinigung an. Wir hatten zu Testzwecken die Sitzfläche mittig mit Kleband in zwei Hälften geteilt, um den Vorher-Nachher-Effekt dokumentieren zu können. Nach der Reinigung waren wir jedoch enttäuscht, da wir keinen großen optischen Unterschied zwischen der gereinigten und der ungereinigten Fläche feststellen konnten. Dies lag insbesondere an der Farbe unseres Leders. Es ist schwarz, sodass die Entfernung von Schmutz und Dreck weitestgehend im Verborgenen bleibt. Lediglich der Glanzgrad des Leders wurde geringer, was wir jedoch mit unserer Kamera und dem künstlichen Licht, welches uns nach Feierabend in der heimischen Garage umgab, nicht festhalten konnten. Doch dies ist genau der Nachweis dafür, dass das Leder gereinigt ist. Dreckiges Leder glänzt speckig. Gereinigtes Leder ist hingegen matt.

Mit Schwamm, Bürste und Reinigungsschaum hatten wir die einzelnen Segmente unseres Sitzes von Naht zu Naht einge-

schäumt, um dann den Schaum mitsamt dem gelösten Dreck mittels eines feuchten Tuchs aufzunehmen. Was wir hier sehen mussten, erschreckte uns. Ganz bewusst hatten wir ein weißes Tuch zur Aufnahme des Schmutzes gewählt. Bereits nach einmaligem Abwischen der Hälfte der Sitzfläche war das Tuch stark verreckt. Ein beindruckender, wenn auch nicht schöner Anblick.

Derartige Lederreiniger gibt es viele am Markt, sei es von den Fahrzeugherstellern direkt, großen Marken aus der Autopflegebranche wie Nigrin oder Sonax oder auch No-Name-Produkte aus dem Internet. Diese Produkte erzielen sicherlich ein ähnlich beeindruckendes Ergebnis wie der Reiniger von Colourlock. Was für uns aber neu war, sind die sich anschließenden weiteren Schritte aus dem Baukasten von Colourlock, hin zu einem perfekt gepflegten und vor allem reparierten Leder.

War die Reinigung des Leders noch sehr einfach, so mussten wir uns beim nächsten Schritt richtig überwinden. Im Set von Colourlock befindet sich ein Schleifpad. Dieses wird zum Glätten rauer Stellen vor Lederreparaturen, aber auch zum Korrigieren ungleichmäßiger oder rauer Farbaufträge eingesetzt. Wir setzten das Schleifpad zum

Glätten der Kraterränder unseres Risses ein. Dabei wird das Leder richtiggehend abgeschmirgelt und in der Folge deutlich heller. Wir fragten uns, ob wir um den Austausch des Leders jetzt noch herumkommen würden.

Bei diesem Arbeitsschritt stellten wir fest, dass in dem Riss bereits eine gummiartige Masse eingebracht wurde. Diese konnten wir aber nicht schleifen. Wir zögerten nicht lange und schnitten mit einem Skalpell recht großzügig die Gummifüllung aus. Das Leder war nun richtig durchtrennt, und wir konnten die darunter liegende Füllung betrachten.

Die Zweifel an uns und einer erfolgreichen Reparatur wurden immer größer!

In dem Komplettset von Colourlock befindet sich für derartige Beschädigungen ein Unterstoff und passender Lederklebstoff. Wir schnitten den Unterstoff passend zu und stopften ihn vorsichtig mittels eines mitgelieferten Spatels unter das Leder. Wir entfetteten und entstaubten die behandelte Stelle mit dem mitgelieferten Reinigungsbenzin und einem fusselfreien Viskosetuch. Mit ei-

ner Nadel fixierten wir den Stoff, bevor wir den Kleber aufbrachten. Nach kurzer Trocknungszeit, die wir mit einem Heißluftföhn beschleunigten, sah die Welt schon ganz anders aus. Erste Hoffnung keimte in uns auf, dass das Ergebnis der Reparatur zumindest nicht schlimmer werden würde als der vorherige Zustand. Wir entfetteten erneut und griffen nun zur Tube mit dem eigentlichen Reparaturmittel, dem Flüssigleder. Dies gibt es in unterschiedlichen Farben, passend zum Farbton des Leders. Das erleichtert das Einfärben zu einem späteren Zeitpunkt.

Das Flüssigleder ist nicht wirklich flüssig. Es hat eher eine cremearartige Konsistenz. Mit dem bereits erwähnten Spatel konnten wir dadurch das Produkt in und um den Riss zu verteilen. Hierbei ist jedoch etwas Fingerspitzengefühl gefragt, da man mit dem Spatel dazu neigt, das Flüssigleder recht großflächig zu verteilen. Nach einem Tag Trocknungszeit stellten wir fest, dass sich das Flüssigleder in dem Riss gesetzt hatte, sodass die zuvor erstellte ebene Fläche nunmehr abgesackt war. Wir haben einfach eine weitere Schicht Flüssigleder mit dem Spatel aufgetragen. Nach einer weiteren Nacht, in der die Masse völlig austrocknen konnte, waren wir mit dem Ergebnis bereits zufrieden. Die letzten Unebenheiten haben wir mit einem speziellen Stift aus dem Set beseitigt, der uns an einen sehr dicken Edding erinnerte. Der Stift hat eine breite Filzspitze, die durch Drücken mit einer durchsichtigen Flüssigkeit getränkt wird. Wenn die Spitze vollständig getränkt ist, fährt man über das getrocknete Flüssigleder. Dieses verflüssigt sich wieder, sodass eine sehr glatte und homogene Fläche entsteht. Wir waren vom Ergebnis beeindruckt, auch wenn die reparierte Stelle immer noch deutlich zu erkennen war. Dies lag vor allem am unterschiedlichen Farb- und Glanzgrad des Flüssig- und des echten Leders.

Nachdem alles getrocknet war, haben wir den betroffenen Bereich erneut mit dem Reinigungsbenzin entfettet. Die letzte Runde im Wiederaufbau unseres Leders wurde eingeläutet. Wir haben dem Colourlock-Set die Flasche mit dem Leder Fresh Farbauffrischer in schwarz und einen kleinen Schwamm entnommen. Wir haben die Farbe mit dem Schwamm aufgenommen und tupfend auf unsere Reparaturstelle aufgetragen. Die Trocknung haben wir mit unserem Heißluftföhn beschleunigt, sodass wir binnen weniger Minuten das Resultat betrachten konnten. Bereits nach dem Auftragen von nur einer Schicht Farbe war das Ergebnis absolut faszinierend. Die Reparaturstelle war farblich perfekt angepasst, sodass sie nahezu verschwunden war. Natürlich kann man noch die unterschiedliche



Unbehandelter Sitz.



Unterfütterung zur Vorbereitung fürs Kleben.

Struktur an der Reparaturstelle erkennen. Diesen Effekt kann man aber durch wiederholtes Anschleifen mit dem Schleifpad und Auftragen weiterer Farbschichten immer weiter verringern.

Nachdem wir ein für uns mehr als akzeptables Ergebnis erzielt hatten, ließen wir die Farbe zunächst vollständig austrocknen. Nach 24 Stunden sind wir zum letzten Schritt unserer Lederaufarbeitung übergegangen. Das Leder war nun sauber und repariert. Es musste im finalen Schritt nur noch vor zukünftiger Verschmutzung geschützt werden. Hierfür stellt Colourlock in seinem Set drei verschiedene Mittel zur Auswahl. Bei Ledern, die nicht älter als drei Jahre alt sind, empfiehlt Colourlock die Lederversiege-

lung. Diese haben wir nicht ausprobiert, da unser Leder bereits deutlich älter ist. Wenn das Leder noch sehr weich und geschmeidig ist, empfiehlt Colourlock den Leder Protector. Eine Emulsion, die mit einem weichen Tuch aufgetragen und deren Überschuss im Anschluss mit einem frischen Tuch aufgenommen wird. Im Ergebnis bekommt das Leder einen seidenmatten Schimmer. Wenn das Leder bereits älter und entsprechend härter ist, so empfiehlt Colourlock den Elephant Leather Preserver. Dieses Wachs ist sehr reichhaltig und macht das Leder wieder sehr geschmeidig. Wir haben es von Hand aufgetragen und richtig ins Leder einmassiert. Die Anwendung des „Elephant“ hat einen erhöhten Glanzgrad zur Folge, was nach unserem



Auffüllen des Risses mit Flüssigleder.



Schleifen des geklebten Leders.



Aufgefüllter Riss, ungeglättet.



Aufgefüllter geglätteter Riss.

Geschmack bei Fahrzeugen dieses Alters durchaus angemessen ist.

Es bleibt festzuhalten, dass wir von den verwendeten Mitteln und der auch für Laien sehr einfachen Anwendung absolut überzeugt sind. Wir haben es nicht bereut, dass wir den beschädigten Bezug nicht haben austauschen lassen. Auch wirtschaftlich betrachtet würden wir die Reparatur des Leders, die man wie gezeigt einfach selber durchführen kann, stets der Erneuerung vorziehen.

Hinweis der Redaktion: Das Unternehmen hat dem Autor die genannten Produkte kostenfrei zu Testzwecken zur Verfügung gestellt.

Weitere anerkannte deutsche Mercedes-Benz Markenclubs

Unimog-Club Gaggenau e.V.
Rainer Hildebrandt, Eichetstraße 4
76456 Kuppenheim
Tel. 07222 80 89 938
info@unimog-club-gaggenau.de
www.unimog-club-gaggenau.de

Mercedes-Benz SL-Club Pagode
Falkenried 82, 20251 Hamburg
vorstand@sl-club-pagode.de
www.sl-club-pagode.de

Mercedes-Benz W123-Club e.V.
Paarener Straße 9, 14621 Schönwalde-Glien
Tel. 0332 30 20 963
Fax 0332 30 20 964
info@w123-club.de, www.w123-club.de

Mercedes-Benz Veteranen Club von Deutschland
Stiftsbogen 124, 81375 München
Tel. 0174 7896 104
zentrale@mvconline.de, www.mvconline.de

Mercedes-Benz 190 SL-Club e.V.
Wilfried Steer, Wittinger Straße 154
29223 Celle, Tel. 0173 28 12 912
f.erbeck@mercedes-benz190sl-club.de
190sl-club.mercedes-benz-clubs.com

Mercedes-Benz R/C 107 SL-Club Deutschland e.V.
Plettenbergstr. 49, 70186 Stuttgart
Tel. 0711 88 95 252
Fax 0711 88 95 254
info@rc107sl.club, www.107sl-club.de

Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e.V.
Im Hang 16, 52428 Jülich
Tel. 02461 34 98 24
Fax 02461 34 98 26
info@mbig.de, www.mbig.de

Mercedes-Benz W124-Club e.V.
Thomas Fietzke, Julius-Leber-Straße 16,
38116 Braunschweig
Tel. 0531 12 86 89 50
info@mbw124-club.de
www.w124-club.mercedes-benz-clubs.com

Mercedes-Benz 300 SL Club e.V.
Geschäftsstelle, Abraham-Wolf-Straße 18
70597 Stuttgart
Präsident: Wilfried Porth
Tel. 0170 77 24 774
info@mercedesbenz300sl-club.de
www.mercedesbenz300sl-club.de

Mercedes-Benz Modellauto-Club
Reichenhaller Straße 53, 70372 Stuttgart
Tel. 0711 55 82 49, Fax 0711 55 82 49
info@mbmc.de
www.mbmc.de

Mercedes-Benz Kompressor-Club e.V.
Kurfürstenstr. 110, 10787 Berlin
Tel. 06172 96 500
Fax 06172 96 50 50
info@kompressor-club.de
www.kompressor-club.de

Mercedes-Benz SLK-Club e.V.
Dieter Jakubik, Dornröschenweg 12
51515 Kürten
Tel. 02268 90 90 553
info@slk-club.de, www.slk-club.de

Mercedes-Benz R 129 SL-Club e.V.
Rudolf-Breitscheid Str. 70, 16775 Gransee
Tel. 0800 01 29 129
kontakt@r129sl-club.de, www.r129sl-club.de

Mercedes-Benz SLR Club e.V.
Daimler Str. 15, 31275 Lehrte
office@slr-club.com, www.slr-club.com
www.mercedesclub.de

vdh e.V.
Horst Stumpfing, Weidenbacher Str. 11,
91737 Ornbau
Tel. 09826 91 66
vdh@mercedesclubs.de, www.mercedesclub.de

AMG Owners Club e.V.
Bonholzstr. 2/2, 71111 Waldenbuch
Tel. 01511 4168067
info@amg-owners-club.org
www.amg-owners-club.de

Mercedes-Benz S-Klasse Club e.V.
Bösinghofener Str. 98, 40668 Meerbusch
Tel. 0172 2104750
info@s-klasse-club.de, www.s-klasse-club.de

Mercedes-Benz W201 16V Club e.V.
Christoph Rieger, Graf-Eberhard-Weg 2
71706 Markgröningen
Tel. 0171 87 43 5 54
info@w201-16v-club.de, www.mb-w201-16.de

Mercedes-Benz W201/C-Klasse Club e.V.
Herbert Schwan, Gildenweg 14, 52428 Jülich
Tel. 0157 57180387
info@c-klasse-club, www.c-klasse-club