



Finales Ergebnis nach dem Kleben, Füllen, Färben und Wachsen

SAUBERE SACHE – LEDERPFLEGE UND -RESTAURIERUNG

An unserer Pagode wurde bisher nur wenig ausgetauscht. Die Lederbezüge unserer Sitze gehören leider dazu. Leider, weil der Vorbesitzer beide Bezüge hat austauschen lassen, obwohl dies nicht nötig gewesen wäre. Woher wir dies wissen? Zum einen hat uns der Vorbesitzer dies selbst mitgeteilt. Er ärgerte sich noch beim Verkauf der Pagode darüber, dass er dies beauftragt hatte. Hatte der Wagen dadurch doch von seinem sehr originalen Erscheinungsbild unwiederbringlich an Ausstrahlung eingebüßt. Zum anderen lag uns eine ausführliche Fotodokumentation aus dem Jahr 2007 vor. Auf den Fotos sind die originalen Bezüge bestens zu erkennen, und wir würden sie höchstens als leicht patiniert bezeichnen. Wir hätten sie sicherlich nicht ausgetauscht und den unverfälschten Charakter unserer Pagode zu erhalten versucht.

Nun, zwölf Jahre später, stehen wir vor einem ähnlichen Problem wie der Verkäufer unserer Pagode anno 2007. Das Fahrzeug ist ein anderes, aber vom selben Hersteller und ungefähr genauso alt. Auch das Material ist das gleiche: Originale Ledersitzbezüge mit Pfeiffensteppung und Flechtnarbe. 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 feinsten gegerbter Tierhaut besteht, klafte 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 worden 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. Stammten doch beide, Auto und Kind, aus sogenanntem gutem Hause. Außerdem wollten wir unser Handeln später nicht bereuen, wie einst der Verkäufer unserer Pagode.

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 -restauration 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 130,- €, was in unseren Augen bereits durch die Vielzahl der enthaltenen Produkte ein 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 Klebeband 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 Feierabenden in der heimischen Garage umgab, nicht festhalten konnten.

Mit Schwamm, Bürste und Reinigungsschaum hatten wir die einzelnen Segmente unseres Sitzes von Naht zu Naht eingeschäumt, um dann den Schaum mit dem gelösten Dreck mittels eines feuchten >

- 2 Unbehandelter Sitz
- 3 Gereinigter Sitz
- 4 Unterfütterung zur Vorbereitung für Kleben des Leders
- 5 Schleifen des geklebten Leders



> 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 beeindruckender, wenn auch nicht schöner Anblick.

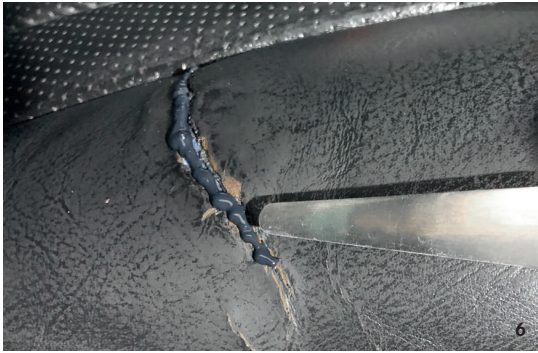
Derartige Lederreiniger gibt es viele am Markt, sei es von den Fahrzeugherstellern direkt, großen Marken aus der Autopflegebranche wie Nigrin oder Sonax, oder auch No-Name-Produkte aus dem Internet. Diese Produkte erzielen sicherlich ein ähnlich beeindruckendes Ergebnis wie der Reiniger von Colourlock. 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 Kraterländer 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 Komplettsset 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 einer Nadel fixierten wir den Stoff, bevor wir den Kleber aufbrachten. Nach kurzer Trocknungszeit, die wir mit einem Heißluftfön 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.



- 6 Auffüllen des Risses mit Flüssigleder
- 7 Aufgefüllter Riss, ungeglättet
- 8 Aufgefüllter und geglätteter Riss
- 9 Aufgefüllter, geglätteter und angeschliffener Riss

(Endzustand s. Foto 1)

Das Flüssigleder ist nicht wirklich flüssig. Es hat eher eine cremartige Konsistenz. Mit dem bereits erwähnten Spatel konnten wir dadurch das Produkt in und um den Riss gut 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 Wiederauf-

bau 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 Heißluftfön 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 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 Leder-versiegelung. 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 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. Hätte der Vorbesitzer unserer Pagode die Möglichkeiten der Lederreparatur gekannt und selbst angewandt, hätte er sich wahrscheinlich nicht so sehr geärgert.

Text und Fotos: Mäki

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

KLEINANZEIGEN

BIETE >

▶ **MB 200/8**

Bj. Anf. 70, beige, Leder braun, el. FH, Grünkeil, Zustand 4, Preis: VB

▶ **MB 280 E (W 123)**

Bj. 83, braunmetallic, Stoffsitze beige, Automatic, SD, AHK, Alu, Sitzheizung Fahrersitz, Zustand 4, Preis: VB

▶ **Original Mercedes Teilebuch für 230 SL**

Gebrauchsspuren, aber keine Öl- oder Fettflecken. Preis: VB 145 € plus Versand

Kontakt: F. Finke, Tel. 0160-94196185 ◀

▶ **230 SL Pagode**

Bj. 1964, weiß, innen Leder blau, 76.000 km, Automatic, Zustand 2 -, mit Hardtop

Preis: VB 72.500 €

Kontakt: 0172-2606065 oder Ch.Russe@gmx.de ◀



▶ **Pagodenschnäppchen**

Leider ist es soweit, dass ich mich von meiner Pagode Bj. 1966, trennen muss. Verkaufspreis: 88.000,- €.

Zustand 1. Einige Hinweise zur Restauration, die bei der Fa. Automobile Hahn in Hamburg ausgeführt wurden: Bodengruppe neu, gesamter Motor, Aufhängung, Aggregate etc. erneuert bzw. überarbeitet. Benzinpumpe und Einspritzanlage restauriert, Instrumente erneuert, Becker Oldtimerradio mit Tel., Navi, etc. Innenraum neu gestaltet, Neu: Ledersitze mit Kopfstützen und Sicherheitsgurten, Velourteppiche und Softtop rot. Außenfarbe Silber. Seit Restaurierung ca. 2.500 km gefahren. Die Firmen sind bereit, Auskünfte über mein Fahrzeug zu geben. Gunnar Hahn, Fa. Wegner vormals Kroll, MB LaKaZe NL Berlin. Weitere Auskünfte unter: 030-58891042 oder 0172-3132123. ◀

