



Einst waren Vinyl-dächer Statussymbole und Ausdruck eines besonderen Geschmacks. Erst nach Jahren offenbart der genarbte Kunststoff seine Schwäche: Er schrumpft und bekommt Risse. Wir zeigen, was bei einem Neubezug auf Sie zukommt

■ Vinyl – schon bei dem Wort leuchten die Augen von Musikfans: Schallplatten. Feine Rillen auf alten Geräten. Spätestens Mitte der 80er-Jahre galten sie als rückständig; heute sind sie Sinnbild für den kleinen Luxus aus einer schönen, weniger hektischen Epoche. Ja, auch ein Statussymbol.

Genau wie Autodächer mit Vinyl. Bei den Amerikanern waren sie schon in den 20er- und 30er-Jahren ganz groß in Mode, weil sie Cabriovertische vortäuschten, in den 50ern erlebten sie eine Renaissance. Noch 2001 bot Lincoln den Continental mit Vinyl an. Europa und Japan entdeckten den Reiz der straffen, weichen Haut etwas später, in den 60er- und 70er-Jahren hatte sie bei uns ihre größte Verbreitung. Von Volvo

über Jaguar und Citroën bis Toyota erwischte es mehr Coupés als Limousinen; die Italiener hielten sich da weitestgehend heraus. Ford und Opel als Ableger amerikanischer Konzerne boten die größte Vielfalt. Mercedes und BMW lehnten den Kunstlederbezug ab, Audi nicht. Den 80 gab es bis 1984 mit abgesetztem Dach.

Während in Europa fast nur die Farben Schwarz und Braun zum Einsatz kamen und der Bezug sich übers komplette Dach bis über die C-Säule erstreckte, war die Modellvielfalt in den USA legendär. Nicht nur die Farbpalette war reichhaltiger, es gab auch mehr Formen. Neben der „Full“-Version gab es die „Landau“-Ausführung – wie bei unserem Lincoln Continental Town Car von 1979. Hier beginnt die Vinyl-

fläche auf Höhe der B-Säule und umrahmt die Heckscheibe komplett. Für das Coupé der Baureihe gab es auch eine „Canopy“ genannte Version (siehe Foto auf Seite 140): Wie das Verdeck eines Vorkriegs-Phaeton spannt sich das Kunstleder nur über die vordere Sitzreihe.

Leider hat das leicht formbare Material entscheidende Nachteile: Mit den Jahren gehen die Weichmacher verloren, und der Kleber löst sich auf. Der Bezug beginnt zu schrumpfen, dadurch entstehen Risse, in denen sich Feuchtigkeit festsetzt – irgendwann quillt meist auch der Rost. Sonne und Hitze beschleunigen diesen Prozess.

Reparaturen an der verschlissenen Dachhaut sind schwierig, das Ergebnis sieht oft schäbig ▶



## Der Abriss

Um das alte Vinyl Dach zu entfernen, müssen alle Zierleisten und Türdichtungen runter. Wichtig bei amerikanischen Autos: viel Platz in der Werkstätt und zölliges Werkzeug. Tipp: Jede Zierleiste hat unterschiedliche Befestigungen, beschriftete Beutel oder Gläser schaffen Ordnung. **1** Vorsichtig werden die gesteckten Leisten mit Kunststoffkeilen angehoben. **2** Die seitliche Beleuchtung außen an der B-Säule („coach lamp“) abschrauben. **3** Die Heckscheibe muss später raus, Kfz-Meister Hendrik Beecken schneidet die alte Dichtung vorsichtig ein.

**4** Die meisten Zierleisten sind geschraubt, deshalb müssen ab der B-Säule alle Innenverkleidungen ausgebaut werden – leider auch der Dachstift und zölliges Werkzeug. **5** Ohne Leisten löst sich das alte Dach fast von selbst, der Kleber hat schon aufgegeben. **6** Die Demontage der Zierleisten ist knifflig, mit Anleitungen und Schnittzeichnungen geht es deutlich besser. **7** Detailfotos zu knipsen hilft später beim Zusammenbau. **8** Beim Abriss kommt der alte Fensterrahmen zum Vorschein. **9** Spannender Moment: Wir finden kaum Rost unter der Haut. Zum Glück.



Vorsicht, Ihr Toupet! Wenn die Vinylperücke flattert, fehlt es dem fast sechs Meter langen Lincoln Continental, Baujahr 1979, deutlich an Würde. Da hilft der Sattler

# AUF zum Dachdecker

## Der Neu- Aufbau

Da das Blechdach zur Hälfte sichtbar bleibt und um eine sichere Grundlage für den Kleber zu schaffen, wurde das Dach neu lackiert. **1** Noch kein Maßanzug: Das bei [www.newstalgiparts.com](http://www.newstalgiparts.com) bestellte Dach wird vorkonfektioniert angeliefert. Unser Sattler ist mit der Qualität von Material und Nähten zufrieden. **2** Vorarbeiten: Vor dem Kleben der einzelnen Lagen muss alles sorgfältig ausgerichtet und angezeichnet werden. Der neue Bezug muss mittig sitzen, die Nähte müssen parallel zu den Dachkanten verlaufen. **3** In der Sattlerei von Auto-Leder Toczek werden die einzelnen Lagen verklebt. **4** Der Profi zieht die neue Dachhaut gleichmäßig über die Unterfütterung. **5** Allmählich werden die Konturen wieder sichtbar. **6** Was zu viel ist, muss ab; die Enden verschwinden unter den Zierleisten. **7** Damit hinterher kein Wasser eindringt, muss der Sattler vor allem an Rundungen sorgfältig arbeiten. Im hinteren Fensterahmen bleibt ein freier Blechstreifen für das Einkleben der alten Heckscheibe. **8** Bei den Fenstern in der C-Säule wird der Stoff nach innen umgeklappt. **9** Der massive Alu-Bügel, der die Vinylfläche oben abschließen wird, muss ebenfalls beklebt werden. **10** Das neue Dach ist fast fertig, nur noch die Zierleisten fehlen. Der schwere Alu-Bügel auf Höhe der B-Säulen wird mit speziellen Federhaltern von unten durchs Blech angeschraubt. **11** Feinarbeiten, damit die Übergänge der Leisten passen. **12** Die alten, überklebten Zierleisten (siehe vorige Seite, Bild 8) haben wir von Hand aufpoliert. **13** Mit neuem Vinyldach zum Diner. Sieht das lecker aus!



aus. Also: Neuaufbau. Die Beschaffung einer Ersatzhaut ist kein Problem. Das Thema Vinyl ist in den USA immer noch sehr lebendig, ein Onlinehändler schnell gefunden. Das vorkonfektionierte Dach kostet um die 200 Dollar zuzüglich Steuern und Versand.

Die Suche nach einem geeigneten Sattler mit Erfahrung erfordert oft mehr Zeit. Genug Geld sollten Flachdach-Sanierer auch einplanen – allein die Lohnkosten für den Sattler summieren sich schnell auf 700 bis 1000 Euro. Also den Preis einer kleinen Plattensammlung.

**Welche Erfahrungen haben Sie mit Vinyl dächern gemacht? Schreiben Sie uns:**

**AUTO BILD KLASSIK**  
 Brieffach 39 10, 20350 Hamburg  
 Fax: 0 18 05-01 52 96  
 E-Mail: [klassik@autobild.de](mailto:klassik@autobild.de)  
 Stichwort: Vinyl

## Fazit

■ Um die Kosten klein zu halten, können Sie sich die Arbeiten mit der Sattlerei teilen. Die Zierleisten selbst ab- und nachher wieder anzubauen ist zeitraubend, spart aber viel Geld. Kleberreste entfernen und Rostspuren abschleifen – auch das lässt sich in der heimischen Garage erledigen. An zwei Stellen würde ich immer investieren: Auch wenn das Dach nur grundriert war, empfiehlt sich eine Lackierung, die vorm Auftragen des Klebers angeschliffen wird. Und: Beim Aufziehen der neuen Haut ist ein erfahrener Profi-Sattler Gold wert.

Henning Klipp



[www.auto-leder.de](http://www.auto-leder.de)

