

Angehimmelt



Finanzieller Aufwand: Einzelner Himmel ab 150 Euro, mit Einbau ab 400 Euro



Benötigte Ausrüstung: Nähmaschine, Schere, Cutter, Klebstoff, Klammern



Handwerklicher Anspruch: Geduld, Sorgfalt und Übung sind Trumpf

Wenn für Sie der Himmel nicht voller Geigen, sondern voller dunkler Flecken hängt, wird es Zeit für eine neue Dachbespannung. Wir haben einem Profi beim Anfertigen und Einziehen eines neuen Dachhimmels über die Schulter geschaut

Es sind die braunen Flecken. Mit dem kleinen Riss neben der Sonnenblende könnte man sich ja vielleicht noch arrangieren, aber die dunklen Ränder am Rand des ursprünglich blütenweißen Dachhimmels wollen so gar nicht zum guten Zustand des restlichen Autos passen. Etliche Reinigungsversuche mit allerlei Haushaltsmitteln sind bisher gescheitert, die Flecken gehen nicht weg.

Was bei einem unrestauriertem Klassiker noch als charmante Patina durchgeht, fällt bei einem neu aufgebauten Oldtimer dagegen negativ auf. In diesem Fall bleibt nur das Anfertigen und Einziehen einer neuen Deckenbespannung.

Die beste Vorlage für eine Nachfertigung ist immer der alte Dachhimmel. Denn der dient im ausgebauten Zustand als Schablone, an der sich die Abmessungen und Schnittführungen aller einzelnen Teile prob-

lemlos nachvollziehen lassen. Risse oder kleinere Fehlstellen sind übrigens kein Problem. In nahezu allen Fällen sind die linke und rechte Seite spiegelgleich aufgebaut. Nichtsdestotrotz sollte man schon beim Ausbau mit Sorgfalt vorgehen und den alten Himmel nicht einfach herausreißen, sondern vorsichtig an den Klebestellen lösen. Über Jahre ausgehärtetes Kunstleder ist zudem manchmal geschmeidig wie altes Pergamentpapier, reißt ein oder zerfällt sogar in kleine Schnipsel.

Ebenfalls sollte man schon beim Ausbauen Spannstangen besondere Aufmerksamkeit widmen. Auch wenn die schlanken Streben aus Federstahl auf den ersten Blick alle gleich aussehen mögen, so unterscheiden sie sich doch fast immer in Form und Länge. Das ist auch nötig, denn schließlich verjüngt sich bei den meisten Autos die Dachform nach hinten und die Wölbung ist nur selten über die Länge gleich.

Wer also direkt nach dem Ausbau die Spannstangen von vorne nach hinten durchnummeriert und mit kleinen Klebe-Zetteln kennzeichnet, spart sich oder dem Sattler später einiges an aufwendiger Knobelarbeit. Denn gerade bei einer Restaurierung liegen zwischen Aus- und Einbau oft mehrere Jahre – genügend Zeit, um so einiges zu vergessen...

Ein weiterer Rat bevor Sie oder der Profi loslegen: Wer einen sportlich dunklen und gelochten Dachhimmel in einem hell lackierten Auto einziehen möchte, sollte vorher alle durch den Himmel abgedeckten Bereiche in einem dunklen Farbton lackieren. Sonst scheint der helle Farbton immer durch die winzigen Öffnungen – ein Kontrast, der nur selten wünschenswert ist und der sie sehr lange daran erinnert, dass sie damals nicht nochmal mit ein wenig mattschwarz aus der Dose nachgegangen sind...

ZUSCHNEIDEN



Perfekte Vorlage: Der alte Dachhimmel dient Friedbert Treber als Schablone für den Zuschnitt der neuen Einzelteile



Am alten Himmel lassen sich Details wie die seitlichen Einschnitte recht gut erkennen



Rundherum gibt der Profi einige Zentimeter Materialzugabe



Mit Bleistift markiert sich Treber alle relevanten Maße auf die neuen Teile



Aus Restmaterial schneidet er schmale Streifen, aus denen die Schlaufen für die Spannstangen entstehen

NÄHEN



Mit einer älteren, aber äußerst robusten Industriemaschine näht der Profi die...



...einzelnen Teile des Dachhimmels und die Halteschlaufen zusammen



Zum Schluss näht der Experte noch die beiden Verkleidungen der C-Säulen an



Voilà, der fertige Dachhimmel: Die Schlaufen und Nähte sind nur auf der Rückseite zu sehen

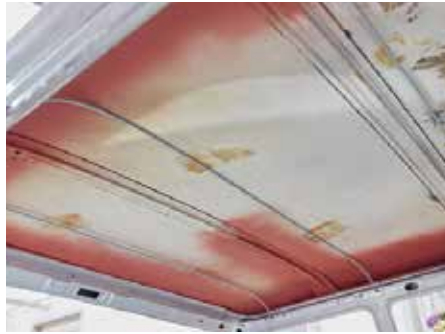


Aber vor allem von der Vorderseite betrachtet sieht das Ergebnis richtig gut aus

VORBEREITEN UND EINHÄNGEN



Mit einem Pinsel trägt Treber den Kleber auf den Stoff auf und lässt ihn einige Minuten anziehen



In der Zwischenzeit prüft er probeweise die korrekte Zuordnung der Spannstäbe



Erst dann schiebt er sie in derselben Reihenfolge in die Schlaufen des neuen Himmels



Vorsicht beim Einfädeln: Allzu leicht kann der Metallstab ein Loch in den Stoff stechen



Bevor der Himmel an seinen Platz kommt, klebt der Experte noch kleine Schaumstoffstreifen...



...ans Dach. Sie sollen sicherstellen, dass die Spannstäbe nicht am Blech scheuern



Zuerst hängt der Profi die mittlere Spannstange mitsamt dem neuen Himmel ein. Dann arbeitet er sich Stange um Stange nach vorne und hinten. Wichtig ist, dass der Himmel längsseits genau mittig sitzt



Die vorderste Spannstange wird in unserem Fall durch Blechklammern fixiert

VORNE UND HINTEN SPANNEN UND KLEBEN



Erst jetzt streicht er auch die karosserieeinseitigen Kontaktflächen mit Kleber ein. Treber beginnt...



...mit dem Verkleben am oberen Heckscheibenausschnitt. Dazu spannt er den Stoff und drückt...



...die Klebestellen von der Mitte ausgehend an. Das gleiche Spiel folgt anschließend vorne

Bei hellen Himmelstoffen fällt dieser Punkt nicht so sehr ins Gewicht, wie man an unserem Fotoauto sehr gut erkennen kann. Und damit sind wir auch schon in der Werkstatt von Friedbert Treber. Der Sattlermeister zeigt uns am Beispiel eines Kundenautos die wichtigsten Arbeitsschritte. „Der Kunde hat uns das Auto zum optimalen Zeitpunkt gebracht: Die Karosserie ist frisch lackiert, die Scheiben und die Innenausstattung noch nicht eingebaut. So kann ich am bequemsten im Auto arbeiten und nichts steht im Weg. In diesem Fall brauchte der Kunde auch den alten Himmel nicht anzuliefern, da wir für viele alte Opel-Modelle noch Altteile oder Schablonen auf Lager haben. Trotzdem ist es im Zweifelsfall immer besser, ein Musterstück mitzubringen, das erleichtert die Arbeit erheblich“, erklärt der Experte.

Auf einem großen Arbeitstisch breitet Treber den vom Kunden ausgewählten Stoff aus. Darauf legt er die Teile des alten Dachhimmels. Mit einer großzügigen Materialzugabe schneidet er anschließend die Teile aus dem neuen Stoff aus. An den Altteilen wird zeigt sich dann auch dem Laien, dass es sich hier nicht nur um rechtwinklige Stoffbahnen handelt,

die miteinander vernäht sind. Zu den Rändern hin verlaufen die Schnitte teilweise nicht gerade. Was in der Abwicklung erst einmal komisch aussieht, sorgt später zusammengeñäht dafür, dass im Auto die nötige Wölbung an den Rändern ohne Faltenwurf entsteht.

Die so entstandenen Teile näht Treber anschließend mit den Schlaufen für die Spannstangen an einer alten Industrienähmaschine zusammen.

Bevor das neue Deckenkleid nun in die Karosserie einzieht, bestreicht der Profi die Randbereiche auf der Rückseite mit Klebstoff. So kann der Kleber schon leicht ablüften. Friedbert Treber vertraut auf einen speziellen Industriekleber, der sich leicht verarbeiten lässt und der über die Jahre nicht, wie eingangs erwähnt, durch den Stoff durchschlägt.

Wollen Sie sich selbst im Einziehen des neuen Dachhimmels versuchen, so empfiehlt sich *Terokal Transparent*. Das ist ein auch für Endverbraucher erhältlicher Klebstoff mit den oben genannten Eigenschaften. Gegen einen kleinen Obolus in die Trinkgeldkasse füllt Ihnen der Sattler Ihres Vertrauens den Profikleber aber auch in ein mitgebrachtes Behältnis.

Der Stoff aus dem Himmel sind

Als Materialien für den Dachhimmel kommt meist Kunstleder oder sogenanntes Himmelstuch (Stoff) zum Einsatz. Nachfertigungen gängiger Materialien sind zwar erhältlich, wer aber Wert auf eine originalgetreue Lochung, eine authentische Oberflächenarbug oder ein korrektes Webmuster legt, wird meist enttäuscht. Die Unterschiede beim seinerzeit verwendeten Material sind vielfältig und nur für die wenigsten Fahrzeugtypen lohnt heutzutage eine exakte Reproduktion. Auch bei der Farbauswahl gibt es erhebliche Einschränkungen: Gerade „bunte“ Kunstleder sind meist nur noch mit viel Glück als Restposten zu bekommen. Bezugsquellen für Himmelmaterialien finden Sie in unserem Kleinanzeigenteil, und auch Clubs können manchmal weiterhelfen.



ECKEN UND SEITEN

Bevor es an die seitlichen Bereiche geht, muss der Himmel sauber um...



...die Dachpfosten herumgeführt werden. Dazu schneidet der Sattlermeister den Stoff...



...in den Rundungen ein und verklebt nur kleine Teilbereiche, so dass keine Falten entstehen



Hat er das knifflige Eck gemeistert, sieht es auf der Rückseite ein wenig wild aus. Ein Schnitt zu viel schadet jedenfalls nicht



Bevor er den Bereich am Türausschnitt verklebt, kümmert sich Treber um die Partie an der B-Säule. Erst dann klebt er auch die seitlichen Teile

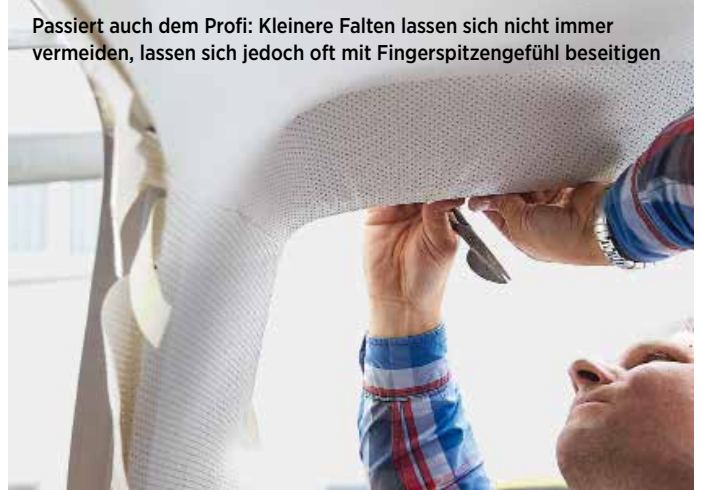


C-SÄULE

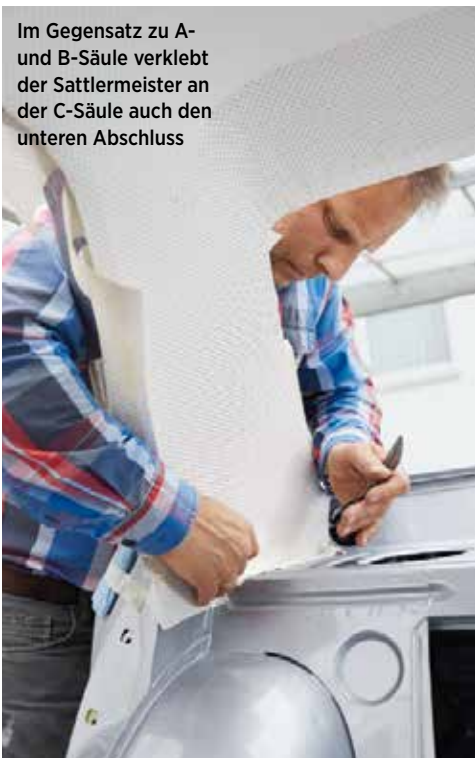
An der C-Säule zeigt sich, ob die beiden Stoffteile im richtigen Winkel vernäht sind und der Himmel mittig sitzt



Passiert auch dem Profi: Kleinere Falten lassen sich nicht immer vermeiden, lassen sich jedoch oft mit Fingerspitzengefühl beseitigen



Im Gegensatz zu A- und B-Säule verklebt der Sattlermeister an der C-Säule auch den unteren Abschluss



Zum Schluss schneidet er auch im Bereich der Hutablage das Material ein, so dass hier keine Falten entstehen können



Mit den Spannstäben bestückt, hängt der Sattlermeister den Himmel ins Auto, beginnend mit der mittleren Stange auf Höhe der B-Säule. Dabei achtet er darauf, dass das Neuteil entlang der Längsachse mittig ausgerichtet ist. Dadurch sitzen die Nähte am C-Säulen-Anschluss links und rechts auf gleicher Höhe und auch das faltenfreie Spannen wird erleichtert. Erst jetzt streicht er auch den Karosseriefalz am Frontscheibenrahmen mit dem Spezialkleber ein.

Nun wird's spannend: Beginnend mit der Front zieht Treber den Stoff in Längsrichtung und klebt ihn mit kurzem aber festem Druck an. Dabei hält er den Stoff gleichmäßig auf Zug, spannt ihn aber nur mäßig fest. Der hier verwendete Klebstoff hält direkt und benötigt keinerlei weitere Fixierung. Wer jedoch auf Nummer sicher gehen möchte, kann mit sogenannten *Foldback-Klammern* die Klebestelle vorübergehend fixieren.

Als nächstes folgt das Spannen und Kleben am Heckscheibenausschnitt, anschließend die Bereiche um A- und B-Säulen mit den Seiten und zum Schluss die Verkleidungen beider C-Säulen. Jetzt muss der Profi nur noch das überschüssige Material wegschneiden – und der Dachhimmel ist fertig.

Bleibt die Frage nach den Kosten: Das gezeigte Anfertigen und Einziehen des Dachhimmels beim Opel kostet rund 400 Euro. Die Preise für einzelne Himmel zum Selbsteinbau starten schon bei zirka 150 Euro. Teurere Materialien und kompliziertere Einbausituationen (beispielsweise bei Autos mit Schiebedach) können den Preis jedoch nach oben treiben. Aber was tut man nicht alles für einen wolkenfreien Himmel?

TEXT **Florian Schwaab**
FOTOS **Britta Hüning**
f.schwaab@oldtimer-markt.de

Sattler aus Leidenschaft

In dritter Generation führt Friedbert Treber nun schon den 1950 gegründeten Sattlereibetrieb im hessischen Rüsselsheim. Durch die räumliche Nähe zum Werk sind die Spezilität des Hauses vor allem Fahrzeuge der Marke Opel. Egal ob Dachhimmel oder Vinyldachbezug, Treber hat die Schnittschablonen bereits seit Jahrzehnten im Gebrauch und kennt die Tricks bei Kadett, Rekord und Co. aus dem Effeff. Selbstverständlich kümmert sich der sympathische Sattlermeister auch um Innenausstattungen und Cabriovertische sowie um alle sattlereitechnischen Belange von Klassikern und modernen Fahrzeugen anderer Marken.

Autosattlerei Treber

Breslauer Straße 51, 65428 Rüsselsheim
Telefon 0 6142/46637, 0 171/7533940
www.autosattlerei-treber.de
friedbert@autosattlerei-treber.de



ERGEBNIS



Der letzte Arbeitsschritt ist das Entfernen des überschüssigen Materials mit einem Messer



Himmel ohne Wolken: Strahlend weiß und faltenfrei präsentiert sich der neue Dachhimmel in der frisch restaurierten Opel-Commodore-Karosserie. Jetzt macht der weitere Zusammenbau noch mehr Spaß!

NUR FÜR KURZE ZEIT

WIEDER IM HANDEL!

Ihr Klassiker springt schlecht an oder verbraucht zu viel? Die Kupplung rutscht oder die Ladekontrollleuchte flackert? In diesem Heft steht, woran es liegt, und was Sie dagegen tun können – verständlich erklärt und reich bebildert. Eine Anleitung zur Selbsthilfe, die in jedes Handschuhfach gehört!

- Die Haupt-Problemzonen stehen im Vordergrund: Elektrik, Zündung, Vergaser, Einspritzanlagen, Kühlung...
- Praxisnah: 178 Einzelbeiträge sind nach Fehlersymptomen sortiert und im Pannenfall unterwegs schnell zu finden
- Weit über 300 Fotos und Zeichnungen erleichtern die Orientierung am eigenen Oldtimer

**AB
SOFORT**

IM GUT SORTIERTEN ZEITSCHRIFTENHANDEL
ODER DIREKT BEIM LESERSERVICE **VERSANDKOSTENFREI***

© 0 6131/992-101

WWW.OLDTIMER-MARKT.DE

*NUR IM INLAND

OLDTIMER SONDER HEFT **Oldtimer PRAXIS**

MARKT

100
Die populärsten
TECHNIK
PROBLEME
& wie man sie löst!

NUR €5,80