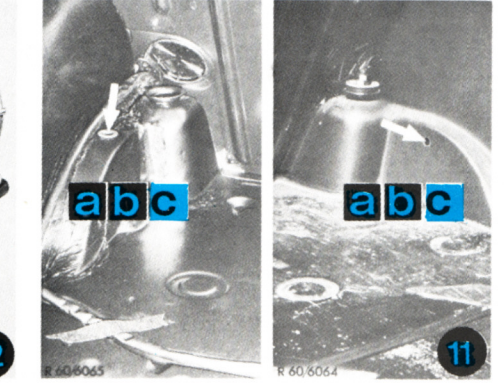
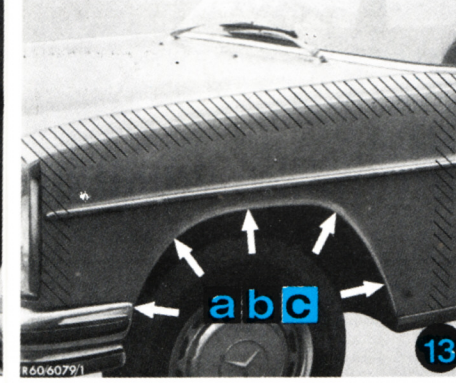
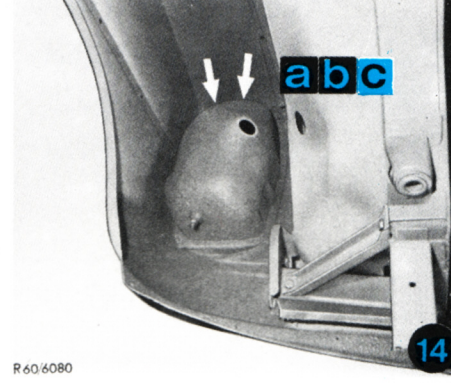
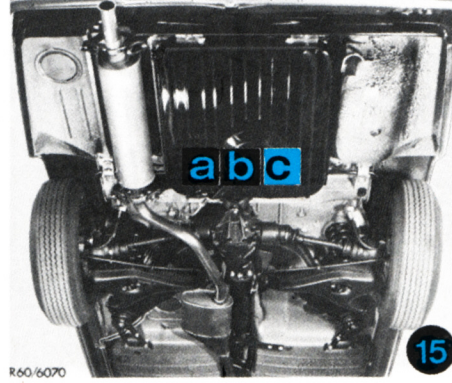
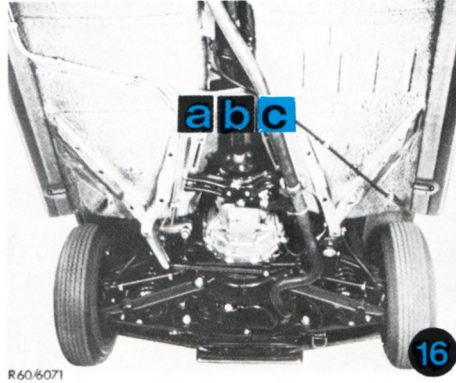
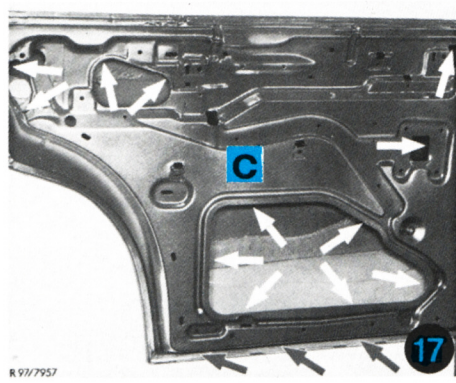
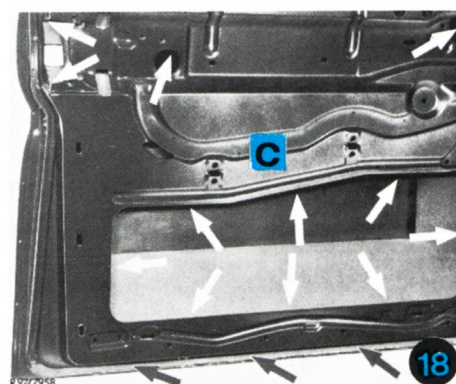
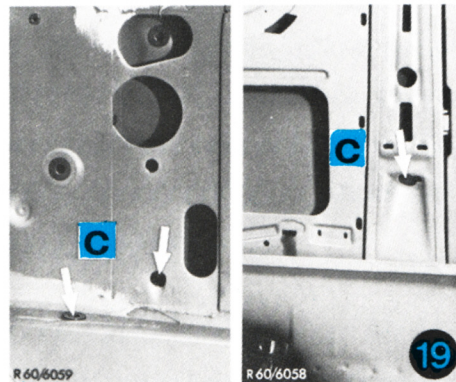
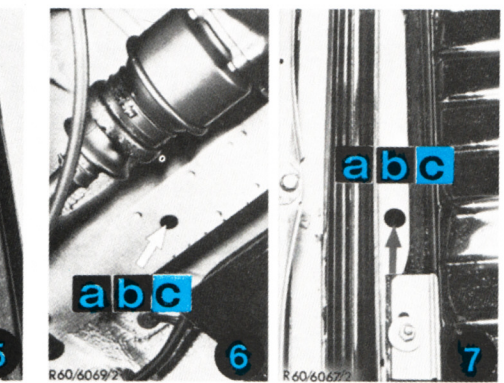
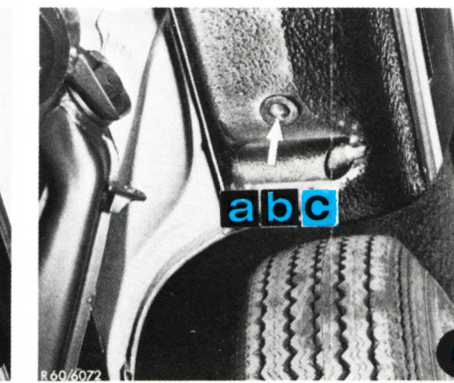
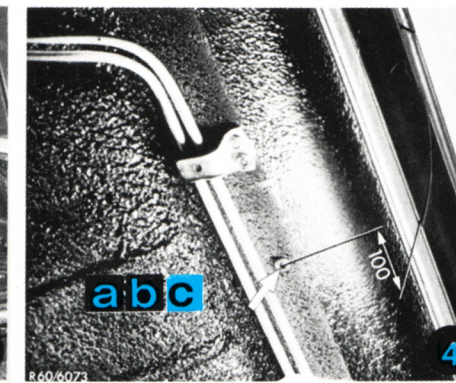
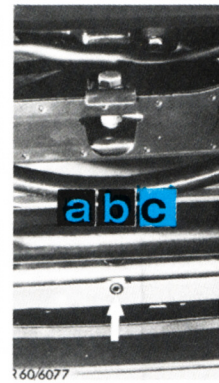
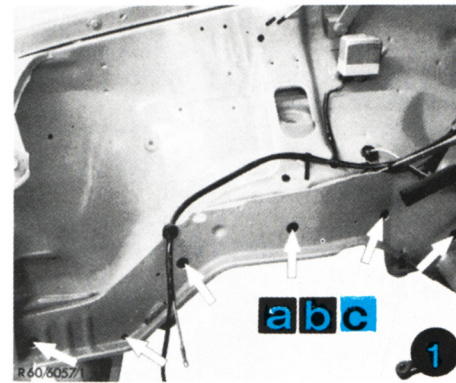
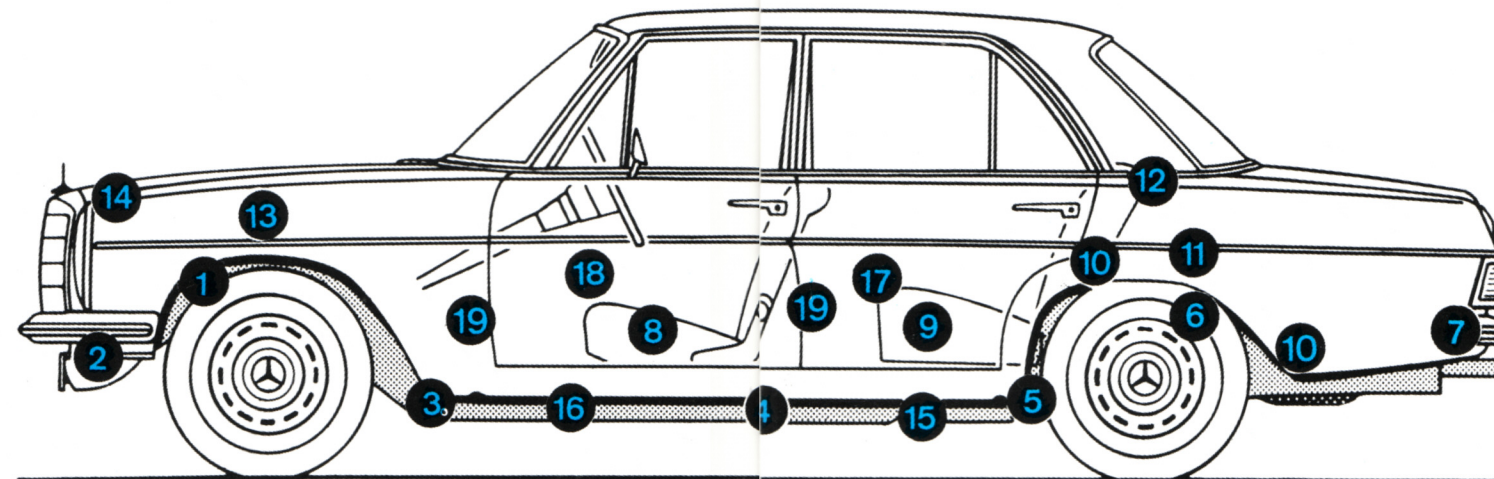




Konservierungsplan
Preservation Plan
Mesures de conservation
Plan de conservación

Typen 200 D - 280 E
Types (114.01, 114.06, 115)
modèles
modelos

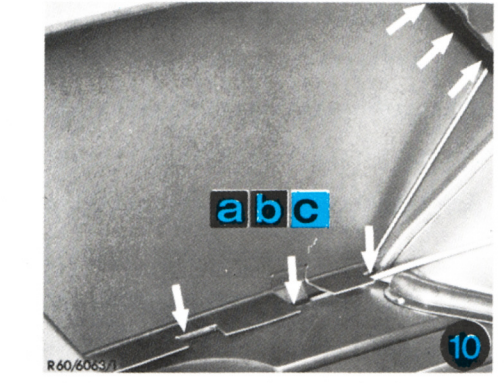
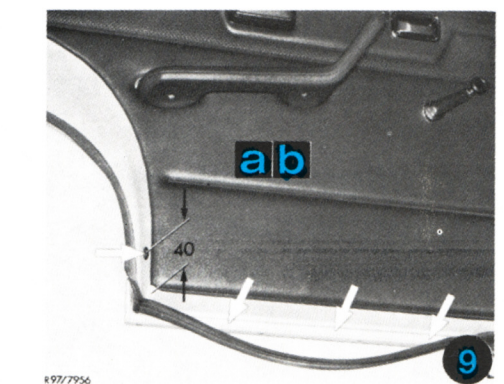
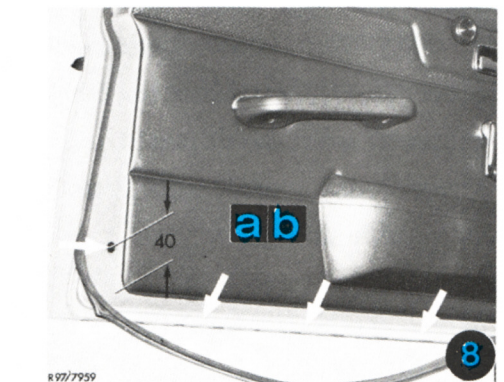


a Erstkonservierung an älteren Fahrzeugen
b Wiederholungskonservierung
c Reparaturkonservierung

a First preservation on older vehicles
b Repeat preservation
c Repair preservation

a Première conservation de véhicules anciens
b Renouvellement de la conservation
c Conservation après réparation

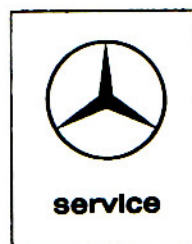
a Primera conservación de vehículos usados
b Renovación de la conservación
c Conservación después de reparaciones



HOHLRAUMKONSERVIERUNG /8

Die folgende Doppelseite zeigt den originalen Versiegelungsplan für die /8-Limousine. Aufgezeigt wird die Erstkonservierung für Fahrzeuge vor August 1970, die 6 bis 12 Monate nach der Auslieferung durchzuführende Wiederholungskonservierung und die Maßnahmen für die Konservierung nach Unfallreparaturen. Für unsere Zwecke kommt dabei höchstens letztere in Frage. Außerdem ist uns natürlich allen klar, daß unsere /8er ab Ende

1970 alle rostfrei wären, wenn Mercedes so ganz genau gewußt hätte wie man die Fahrzeuge richtig hohlraumkonserviert! Also sind einige Kommentare aus heutiger Sicht angebracht.



Verarbeitungshinweise

Die Empfehlung des richtigen Konservierungsmittels ist eine Religion für sich. Wachsprodukte sind Fetten, die vor allem auf angerosteten Blechen Vorteile zeigen, in der Summe ihrer Eigenschaften überlegen. Die Diskussion um die Qual der Herstellerwahl läßt sich mit dem Hinweis darauf beenden, daß auch Mercedes-Benz ein gutes Wachs im Angebot hat. Zur ordentlichen Verteilung des Materials ist unbedingt Druckluft erforderlich, Sprühdosen sind nur ein besseres Spielzeug. Die preisgünstige Saugpistole, die auf die Wachskartuschen direkt aufgeschraubt wird reicht meistens aus. Nur wenn durch sehr enge Öffnungen versiegelt werden muß bietet die Druckbecherpistole Vorteile. Die Hohlräume müssen sauber und trocken sein. Es sollte eine Temperatur von mindestens + 15° Celsius herrschen. Man sollte unbedingt vermeiden Löcher in die Karosserie zu bohren, wie in der Anleitung stellenweise vorgegeben, weil Bohrloch und Bohrspäne eine neue Rostquelle darstellen. Vollständiges Zerlegen des Wagens (z.B. Türverkleidung) war für den Werkstattbetrieb zu aufwendig, für uns ist es kein Problem. Wenn uns die eigene Druckluft fehlt, können wir unseren Wagen weiträumig zerlegt bei der Werkstatt unseres Vertrauens anliefern. Auch bieten Zierleistenlöcher gute Möglichkeiten zur Versorgung der wenigen noch übrigen Originalfahrzeuge vor Modelljahr 1971. Die eingeleitete Menge ist dann ausreichend, wenn das Wachs an anderer Stelle wieder austritt. Die dabei entstehende Schweinerei auf der Außenlackierung muß sofort mit Waschbenzin entfernt werden. Im Rahmen einer Restaurierung erfolgt eine Hohlraumkonservierung immer nach der Lackierung (und der ausreichenden Durchtrocknung derselben) und vor der Montage. Abschließend sollte man regelmäßig die Durchlässigkeit der Ablauflöcher prüfen, denn das beste Wachs nützt nichts, wenn das Auto dauerhaft voller Wasser steht.

Extrem wichtig ist, daß keine heißen (Auspuff) oder beweglichen Teile (Kardan) aber auch keine Gummiteile eingewachst werden! Ganz besonders empfindlich sind die Bremsen!

SEI WACH(S)SAM

Zum Konservierungsplan

Vier sehr wichtige Versiegelungsstellen sind leider nicht abgebildet.

A: Der Lüftungswasserkasten. Scheibenwischerarme abmontieren, Muttern der Wischerachsen entfernen, Kunststoffclipse entlang der Lüftungsgittervorderseite in der Mitte durchstoßen und das Außenteil abziehen, Lüftungsgitter abnehmen. Wasserkasten reinigen und Wachs mit wenig Druck einleiten (seitliche Ausläufer zum Kotflügel nicht vergessen, auf den Lüftermotor achten!).

B: Der Rahmenbogen über der Hinterachse und der vordere Teil des hinteren Radlaufs lassen sich bei ausgebauter Rückbank vom Innenraum aus hervorragend erreichen.

C: Die Stoßdämpferstreben vorn lassen sich vom Motorraum aus konservieren.

D: Die Diagonalträger unter den vorderen Fußräumen sind durch große Öffnungen leicht zu versiegeln (Auf Bild 3 unten sichtbar)

Zu den Abbildungen:

2a: Kühlergummiringe lösen und Kühler leicht nach oben schieben

3a/4: keine Löcher bohren, vom Innenraum oder durch Zierleistenlöcher vorgehen

8/9: Türverkleidung demontieren dann siehe Bild 17/18

10: Verkleidungspappe in Sicherheit bringen, Wiedereinbau nicht vergessen (Beulengefahr)

13: geschraubte Schottwände hinten im Radkasten entfernen, beim Einbau Wasserablauf freilassen.

17/18: Türen besonders in den äußeren Ecken versorgen, hintere Tür vor allem auch oben hinten, dabei Scheiben und Schlösser sauberhalten.

19: Säulenansätze in verschiedenen Sprühhrichtungen behandeln, verwinkelte Bleche.

rohde