

Oldtimer PRAXIS

Juli
7/2021
€ 3,20

DAS SCHRAUBER-MAGAZIN



› Autotechnik im Detail:
Simcas ewiger gebauter ohv-Vierzylinder

NUR
3,20€



Fässer ohne Boden
› Marode Tanks retten –
der zweite Teil unseres Rat-
gebers rund ums Spritfass

Akku-Allerlei
› In Sachen Batterietechnik
hat sich viel getan – alle
Infos zum Stand der Dinge



Traumhaft schön!
› Sportlich elegant: BMW 327 Cabrio



Großbaustelle
› Harter Gegner: Citroën DS Break



Oberklasse!
› Rares aus Ingolstadt: Audi 200 Turbo



Sommerzeit!
› Youngtimer-Tipp: Alfas letzter Spider



Ganz heißes Eisen!

Spiess-Fiesta



› Mythos Black Bomber:
Hondas großartige
CB 450 in Topform

TANKSANIERUNG TEIL 1 & 2



Im Detail
› Benellis toller
Tornado-Twin



5 2011 07		
4018	AT	€ 3,50
	CH	CHF 4,90
	NL	€ 3,80
	BE/LU	€ 3,70
	ES/IT	€ 4,00
	GR	€ 4,40
	SI	€ 4,20
	FI	€ 4,60
	CZ	CZK 150
	DK	DKK 35,00
	HU	HUF 1.690

DICHT- KUNST

Dellen, Vibrationsrisse und vor allem Rost sind **die Feinde unserer Kraftstoffbehälter**. Und immer öfter legen auch zerbröselnde Versiegelungen die Spritzzufuhr lahm. Ein Profi zeigt, wie er desolate Tanks rettet

Den Tank reinigen, entrostet, reparieren und vor neuer Korrosion schützen – das ist keine ganz einfache Aufgabe und schon gar nicht mal eben schnell erledigt. Wir schauen einem Experten dabei über die Schulter. Der erste Teil dreht sich um Zweirad-Spritbehälter.

Es ist der Zusammensetzung heutiger Kraftstoffe geschuldet, dass Tankprobleme seit einigen Jahren deutlich zunehmen. Besonders wenn nur kleine Benzinmengen über längere Standzeiten in

dem Behälter bleiben, entstehen bald übelriechende und rostfördernde Feuchtbiotope aus zersetztem Sprit. Hinzu kommt, dass vor Jahren sanierte Tanks plötzlich schlimmere Schäden aufweisen als vor der Restaurierung. Fehlerhaft eingebrachte Versiegelungen reißen auf und werden unterrostet: Der Untergrund war nicht fettfrei oder nicht vollständig entrostet. Oder das Mittel war zentimeterdick im Tank geblieben. Hinzu kommt, dass manche früheren Versiegelungen dem heutigen Kraftstoff ebenfalls nicht auf Dauer standhalten. Sie werden angelöst, und ihre Bestandteile verstopfen Leitungen und Filter.

Die verschiedenen Anbieter von Tanksanierungen gehen unterschiedliche Wege, deren Langzeitwirkung schwer einzuschätzen ist. Selbstermacher haben die Qual der Wahl unter verschiedenen Mitteln und Methoden aus dem Chemiebaukasten zur Reinigung und Rostentfernung. Zuweilen endet diese Arbeit mit Kanistern voller Sondermüll und Frust über suboptimale Ergebnisse. „Nie mehr wieder“ notiert mancher Tüftler anschließend in einschlägigen Internet-Foren.

Wir haben uns deshalb bei Profi Roland Bockisch eingeladen, der sich seit fast 25 Jahren mit Tanksanierungen und -nachfertigungen be-



Der Anspruch

> Eine nachhaltige Tanksanierung ist nicht so profan, wie es auf den ersten Blick scheint. Ohne professionelle Infrastruktur tut man sich damit arg schwer. Und geht das Versiegeln schief, ist der Weg zurück sehr aufwendig.

Die Kosten...

> ...richten sich nach dem Aufwand. Der Profi berechnet für den hier gezeigten Honda-Tank rund 350 Euro.

› Waschen, föhnen und versiegeln



Ein schnelles und denkbar schonendes Entlackungsverfahren ist das Wasserstrahlen. Die Anlage arbeitet mit gut 2000 bar



Der Blick in den Einfüllstutzen offenbart Handlungsbedarf

Dieser Tank einer Honda CB 500 Four ist recht gut erhalten, muss aber gereinigt, entrostet und versiegelt werden



Die Bestandsaufnahme ergibt kleinere Dellen, die vor dem Versiegeln entfernt werden müssen. Auf das Wasserstrahlen folgt die Hochdruckspülung mit entfettendem Reinigungsmittel. Nach dem Trockenblasen mit Druckluft kommt der Tank für einige Zeit zum gründlichen Austrocknen in den Heizöfen



Als erstes kümmert sich Roland Bockisch um die Delle in der Seitenwand. Mit dem Spotter heftet er einen Zugschraube an, der sich mit dem Ziehgewicht-Gleithammer packen lässt. Ein wohldosierter Ruck egalisiert die Delle weitgehend. Der Nagel kann abgetrennt und der verbliebene Stumpf abgeschliffen werden



Mittels LötKolben und Zinn verschwindet die letzte Unebenheit. Überstehendes Material nimmt der Karosseriehebel ab. Danach geht es in die Strahlkabine. Die speziell gebogenen Mundstücke sind schon nach kurzer Zeit löchrig



Links die makellose Optik nach dem Glasperlenbeschuss. Für den Drucktest auf Dichtheit im Wasserbecken montiert der Profi eine Blechstrebe. Sonst bestünde die Gefahr, dass sich die Seiten auseinanderbiegen

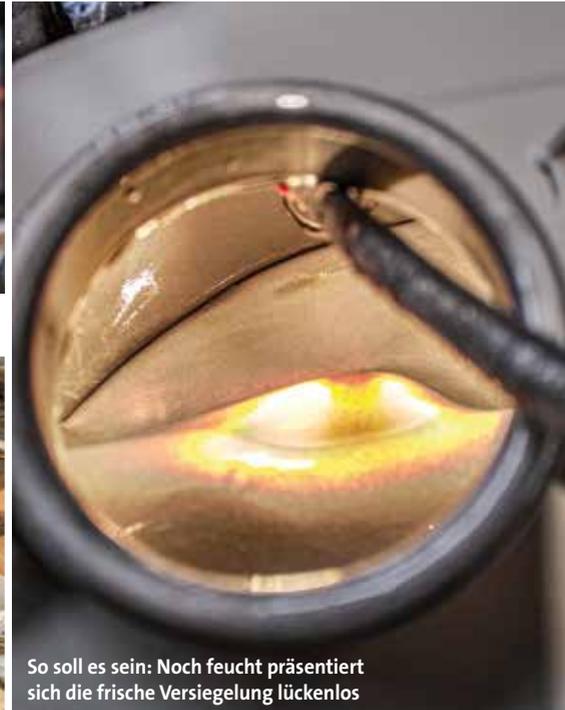


Trockenblasen und kurz in den Heizofen, dann folgt die Epoxy-Grundierung, hier nur zur Anschauung schon vor der Versiegelung, sonst erst nachher

Roland Bockisch gießt die Versiegelung in den Tank, den er nicht nur schwenkt: In allen Positionen hält er eine Minute inne. So verteilt sich das Mittel optimal



Nach dem Ablassen des überschüssigen Mittels zeigt sich, dass nur sehr wenig im Tank verblieben ist. Auch den Einfüllstutzen behandelt der Profi, damit die Schicht nicht von außen unterwandert wird



So soll es sein: Noch feucht präsentiert sich die frische Versiegelung lückenlos

Es dürfen keine Pfützen in den Tiefen stehen bleiben. Jedoch verhindert der nach innen ragende Stutzen das vollständige Entleeren. Den Rest saugt Roland Bockisch mit der Einwegspritze ab

schäftigt und einen reichen Erfahrungsschatz gesammelt hat. Besonders die inneren Komplikationen von Automobiltanks stellen den stellvertretenden Werkstattmeister der Firma AKS Dommermuth in Mülheim-Kärlich immer wieder vor neue Herausforderungen, wie er berichtet (näheres dazu in Teil zwei im nächsten Heft).

Als erstes öffnet der Profi einige Plastikbeutel aus seiner Asservatenkammer. Jeweils purzeln bis über einen Zentimeter dicke Plastik- und

Harz-Chips heraus, die von untauglichen Altversiegelungen stammen. Warum auch immer, blieben statt der erwünschten hauchdünnen Schicht offenbar richtige Pfützen des Mittels im Tank und härteten aus. Nicht selten landen löchrige Behälter auf der Werkbank von Meister Bockisch, die auf diese Weise „abdichtet“ wurden. Auf Dauer halten kann solcher Pfusch nicht. Ihn zu entfernen, verursacht oft erheblichen Aufwand. Weil mit Strahlen nicht auszurichten ist, bleibt nur

„E5- und E10-Benzin greift manche alten Versiegelungen an, auch die ab Werk eingebrachten. Das Entfernen der Reste ist mühsam.“

Roland Bockisch

tagelanges Einweichen mit Lösemittel oder im Entlackbad, Heißluft und chirurgisches Herauspulpen.

Die Grundregel des Profis lautet, dass zuerst die mechanische Funktion des Tanks in Ordnung zu bringen ist. Das Schema demonstriert er zunächst an einem der unkomplizierteren Patienten. Der Tank einer Honda CB 500 Four ist unversiegelt und hat Rostansätze im Innern sowie kleinere Dellen. Solch minimale Schönheitsfehler kann der Experte bei der Sanierung per Dellen-

> Dellenziehen mit Klebetechnik



An diesem Honda-Tank probierten wir das Dellenziehen mit Klebepilzen und Gleitgewicht-Ziehhammer (siehe Heft 12/2020), da die Hitze beim Aufschweißen von Zugankern die bereits früher eingebrachte Versiegelung zerstört hätte. Es funktionierte, war aufgrund der Blechstärke allerdings sehr langwierig



Im Bereich der Delle überlebte die innere Schutzschicht tatsächlich, jedoch entdeckte Experte Roland Bockisch an anderer Stelle Ungemach: Die Altversiegelung hat Risse an der Fuge zwischen Boden und Seitenwand und sollte komplett entfernt werden. Dazu muss der Tank mit Lösemittel gefüllt zwei Wochen stehen

**> TEIL 2
TANKSANIERUNG**

Automobiltanks sind mit ihrem oft komplexen Innenleben besonders anspruchsvolle Restaurierungsobjekte. Wir schauen hinein.



ziehen und Aufzinnen beheben, ansonsten aber empfiehlt sich vorab der Gang zum Karosserieprofi.

Unser Honda-Tank wird zuerst im Wasserstrahlverfahren schonend entlackt, dann mit 90 Grad heißem Hochdruckstrahl und Reinigungsmittel innen von Fett und loseem Rost gesäubert und schließlich eine Stunde lang mit Druckluft trockengeblasen. Es folgt ein halbstündiges Trocknen bei 120 Grad im Heizofen. Danach zieht Roland Bockisch die Dellen heraus und ebnet die Fläche mit Zinn, Karosseriehobel und Exzenter-

schleifer ein. Der Profi arbeitet beim Verzinnen nicht mit der Flamme, sondern mit dem Elektrolötkolben. „Damit kann ich gezielter Wärme einbringen und verringere die Gefahr, dass sich das Blech durch die Hitze verzieht.“ In diesem Stadium würden auch offensichtliche Leckstellen mit Silberlot verschlossen, was in diesem Fall nicht notwendig ist. Recht häufig hat es Bockisch neben Rostschäden mit Vibrationsbrüchen im Bereich von angeschweißten oder verlöteten Haltelaschen zu tun.

Das anschließende Entrosten geschieht ausschließlich per Glasperl-

strahlen. Bockisch hält nichts von chemischer Entrostung, wie er erklärt, „da die säurehaltigen Mittel dünnflüssiger als Wasser sind und bis in die Falze vordringen. Man bekommt sie nicht mehr zuverlässig herausgespült und provoziert somit womöglich schon die nächsten Rostschäden. Auch entsteht schon in der Trocknungsphase wieder Flugrost, auf dem ich nicht versiegeln möchte.“ Dagegen helfe auch ein konservierender Rostumwandler nicht, „da darauf die Versiegelung nicht haftet. Außerdem genügt schon ein Tropfen chemischen Entrosters, um die Ober-

> Beschichtungs-Archäologie: Viel hilft nicht viel, sondern schadet



Zentimeterdicke Fragmente einer 1K-Epoxy-Versiegelung aus dem Tank einer BMW R90 S



Ein weiteres Beispiel: Der unbekannte Versiegler versäumte es, das überschüssige Harz vor dem Aushärten zu entfernen



So ist es richtig: Die Versiegelung kleidet den Tank nur als papierdünne Folie aus



› Wenn die Lackierung erhalten werden soll



Über lange Jahre eingedickter Sprit und Rost im Zündapp-Mofatank: Zum Schutz der Originallackierung wird eine lückenlose Panzerung mit Papier, Kleband und vielen Lagen elastischer Verpackungsfolie hergestellt



Nach mehrstündigem Durchlüften mit Druckluft ist die feuchte Masse am Tankboden abgetrocknet. Rückstände verschwinden beim Glasperlstrahlen



Nach dem Strahlen ist der Mofatank bereit zum Versiegeln. Die Sanierungskosten: rund 200 Euro



Der Experte

› Der stellvertretende Werkstattmeister **Roland Bockisch** befasst sich seit fast 25 Jahren mit Tanksanierungen.

Kontakt:

AKS Dasis Dommermuth GmbH & Co. KG
Auf dem Hahnenberg 14
56218 Mülheim-Kärlich
Tel. 02630/9412-0
www.aks-dommermuth.de

fläche eines verchromten Tanks zu beschädigen.“

Allerdings ist es nicht einfach, mit dem Glasperlbeschuss jeden Winkel eines kompliziert geformten Motorradtanks zu erreichen. Dem Spezialisten gelingt es mit eigens zurechtgebogenen Mundstücken, die er unablässig dreht und wendet. Die Stahlröhrchen werden schnell löchrig und müssen geschweißt oder ersetzt werden. Roland Bockisch unterbricht das Strahlen mehrmals, schüttelt das Strahlgut heraus und kontrolliert, ob alle Ebenen erreicht wurden. Rund eine halbe Stunde

dauert die Prozedur, bis er mit dem Ergebnis zufrieden ist und zum Industriesauger greift, um mit einem dünnen Schlauch auch den letzten Krümel aus den Tiefen des Behälters zu entfernen.

Anschließend geht der Tank mit zugestöpselten Öffnungen und Manometer baden. Ganz geringer Überdruck genügt, um Leckstellen anhand von Luftbläschen zu detektieren und gegebenenfalls nachzulöten. Nach gründlichem Trocknen kann schließlich versiegelt werden. Der Experte füllt einen halben Liter des recht dünnflüssigen „Spezial-

mittels“ ein und verschließt die Öffnung mit einem expandierbaren Gummipfropfen. Dann dreht und wendet er den Tank mit ruhigen Bewegungen und verharrt einen Moment in jeder Lage. So hat das Mittel Zeit, sich überall zu verteilen und einen dünnen Film zu bilden. Gut 80 Prozent fließen am Ende wieder in die Dose. Am nächsten Tag kann außen mit Epoxy grundiert und mit 60 Grad eingebrannt werden. Idealerweise wartet man dann noch zwei Wochen bis zum ersten Auftanken.

Text und Fotos: Alexander Polaschek

„Von chemischer Entrostung halte ich nichts. Reste der säurehaltigen Mittel können aus den Falzen nicht entfernt werden.“

Roland Bockisch

› Beispiele aus der Praxis



Ein Fall für Silberlot: Ducati-Tanks werden oft an den Schweißpunkten der hinteren Haltetasche undicht



Die Rettung ist schwierig, aber nicht unmöglich: Eine echte Herausforderung sind derart kompliziert geformte Tanks



Auch hier findet sich ein kleines Leck an der verschweißten Haltetasche



TANKWART

Kraftstofftanks rosten meist so lange unbemerkt, bis der Schaden wahrhaft ruchbar wird. Ersatz ist selbst für jüngere klassische Automobile kaum erhältlich und kostet leicht vierstellige Beträge. **Solide Reparatur und sorgfältige Konservierung** sind ein Ausweg

Ein paar Handvoll Splitt oder Spaxschrauben hinein, dann auf der Betonmischmaschine drehen lassen, bis aller Rost herausgeschliffen ist, kurz mit Siegellack ausschwenken und der Tank ist wieder fit und dicht für Jahrzehnte? Zu schön um wahr zu sein – spätestens bei Autotanks, die häufig ein überraschend komplexes Innenleben haben.

Tatsächlich währt die Freude am selbst restaurierten Benzintank mitunter nur kurz. Plötzlich bleibt die Spritzzufuhr aus, weil feine Strukturen zugestopft wurden, vielleicht ein innerer Rückhaltetank mit nur wenige Millimeter großen Löchern verstopft oder eine dünne Saugleitung blockiert ist. Oder es tropft bald wieder, weil Kunstharz nicht die ideale Kur für Rostlöcher ist. Dass einiger handwerklicher Auf-

wand ratsam ist, wenn die Restaurierung von Dauer sein soll, demonstriert uns Roland Bockisch, der Tankspezialist bei der Firma *AKS Dasis Dommermuth* in Mülheim-Kärlich.

In Teil 1 im vorigen Heft schauten wir dem Profi bei der Reparatur, Reinigung und Rostschutz-Versiegelung von Zweiradtanks über die Schulter. Nun geht es um die Spritbehälter der Autos, die schon durch ihre pure Größe eine Herausforderung sind, aber eben auch deshalb, weil es sich nicht um einfache Hohlkörper handelt. Das gilt selbst für Tanks von Vorkriegsfahrzeugen. Bockisch hebt ein Beispiel aus dem Regal, mit dem wir beginnen wollen: Das Kraftstoffreservoir eines Chenard & Walcker sieht in seiner Tonnenform nun wirklich nach einer leichten Übung aus. „Abwarten“, schmunzelt der Experte und setzt zu unserer Überraschung als erstes die Bohrmaschine mit der Lochsäge an, um eine kreisrunde Öffnung von



Der Anspruch

» Automobil tanks sind nicht einfach bloß Hohlkörper aus Blech. Ihr unsichtbares Innenleben kann sehr kompliziert sein. Schon deshalb sind Reparaturen und Konservierung mitunter sehr aufwendig. Sie sollten genau wissen was Sie tun, denn Fehler können lebensgefährlich werden.

Die Kosten...

» ...richten sich nach dem Aufwand. Autotanks saniert der Profi ab etwa 500 Euro.

70 Millimeter Durchmesser in die Wandung zu fabrizieren. Weshalb, erklärt sich beim anschließenden Blick hinein von selbst. In der Mitte unterteilt eine Trennwand das Fass, die bis auf wenige, nicht allzu große Bohrungen geschlossen ist. Der Bereich jenseits dieses Schwallblechs ist durch den Einfüllstutzen und die Öffnung für den Füllstandsgeber zugänglich, diesseits erst durch die neue Bohrung. Solche Eingriffe in die Substanz sind häufig unvermeidlich, wie Roland Bockisch erklärt, wenn Schmutz und Rost zuverlässig entfernt werden sollen.

Den Rand der Bohrung bearbeitet der Profi rundum mit einer Absetz zange, denn später soll das Loch mit einem Blechflicken bündig verschlossen werden. Doch zunächst geht es nach draußen zum Waschplatz, um den Tank per 90 Grad heißem Hochdruckstrahl mit einem entfettenden Reinigungsmittel gründlich ab- und auszuspülen. An-

➤ Der rostigen Wahrheit auf der Spur



Mit Hochdruck wird der Tank gereinigt und entfettet

Der Tank eines Chenard-Vorkriegsoldies ist leider nicht bloß eine Tonne, sondern intern durch ein Schwallblech unterteilt. Deshalb fräst Roland Bockisch eine 70-Millimeter-Arbeitsöffnung in die Wandung und begutachtet das Innere



Die Vorreinigung endet mit Durchlüften und Trocknen mit Druckluft



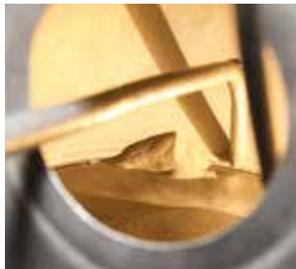
Der Behälter soll bis in die letzte Ritze austrocknen. Deshalb parkt er noch für einige Zeit im Ofen



Nach der Reinigung bleibt Oberflächenrost übrig. Der Profi entfernt die Korrosion per Glasperlstrahlen, wobei er mit Eigenbau-Mundstücken jeden Winkel erreicht



Zwischenkontrolle mit Lampe und Staubsäuger: Alles sauber?



Glasmehl und Strahlstaub müssen akribisch abgesaugt werden. Dann werden alle Öffnungen mit Stopfen verschlossen und es geht mit minimalem Überdruck in die Badewanne zur Dichtheitsprüfung



Von der Arbeitsöffnung soll später nichts mehr zu sehen sein. Dafür wird ein Blechdeckel mit Elektrolötkolben und Zinn eingesetzt. Der Exzentrerschleifer ebnet die Naht ein. Ein weiterer Dichtheitstest schließt sich an, bevor die Versiegelung beginnt



Knochenarbeit: Eine Viertelstunde lang ist der Tank langsam zu drehen, damit der Siegellack alle Stellen erreicht



Wo der Stopfen saß, wird mit dem Pinsel nachgearbeitet. Ein kurzer Druckluftstoß reinigt die Gewindebohrungen für den Füllstandsanzeiger



Alles frisch: Nach dem Trocknen der Innenbeschichtung (I.) folgt die Außenlackierung

› Erst reparieren, dann konservieren



Bei diesem Tank treten nach dem Strahlen zahlreiche Rostlöcher zutage. Sie mit Versiegelung zuzukleistern, wäre keine dauerhafte Lösung



Auch hier ist das Schleifen der Reparaturstelle obligatorisch



Roland Bockisch füllt die Krater und Durchbrüche mit dem Brenner und Silberlot. Danach muss außen und innen nochmals per Strahlen gereinigt werden

schließlich wird der Behälter mit Druckluft trockengeblasen und parkt dann noch für eine halbe Stunde bei 60 Grad im Ofen. Nach dem Trocknen zeigt der Blick in die Arbeitsöffnung einigen Oberflächenrost. Zur Entfernung setzt Roland Bockisch wie bei den Zweiradtanks ausschließlich auf das Glasperlstrahlen. Chemisches Entrosten beinhaltet nach seiner Meinung die Gefahr, dass Reste der aggressiven Mittel in Falzen und Fugen verblei-

„Gründliches Entrosten bis in den letzten Winkel ist elementar. Sonst hält keine Versiegelung.“

Roland Bockisch

ben und mit der Zeit Schäden verursachen. „Außerdem setzt das Blech während der Trocknungsphase schon wieder Flugrost an. Darauf möchte ich keine Versiegelung aufbringen.“

Zum Strahlen verwendet der Experte selbstgefertigte, unterschiedlich lange und gebogene Düsenrohre, um alle Winkel zu erreichen. Je nachdem, wie kompliziert die Geometrie des Tanks ist, kann die Prozedur in der Druckstrahlkabine über

eine Stunde dauern. Zwischendurch und zum Schluss wird Strahlgut herausgeschüttelt und per Industriesauger mit einem dünnen Eigenbaumundstück abgesaugt. Wenn kein Rostfleck und kein Körnchen mehr stört, folgt ein letztes Ausblasen mit Druckluft. Dann verschließt der Spezialist alle Öffnungen mit passenden Exemplaren aus seinem Arsenal unterschiedlicher Stopfen und prüft im Wasserbad die Dichtheit des Behälters, den er unter minimalen

› Alles muss raus: der Kniff mit der Buchse



Bei diesem Mercedes-G-Tank ist das Problem der nach innen ragende Füllstutzen, der die völlige Entleerung von Strahlmittel und überschüssigem Siegelack verhindert. Deshalb bohrt Roland Bockisch ein 30-Millimeter-Loch zum späteren Einsetzen einer Gewindebuchse. Die Glasperlen können komplett herausrieseln



Die Gewindebuchse M22 x 1,5 passt genau in die Öffnung. Sie ist für den besonderen Zweck modifiziert. Drei Bohrungen im Gewinde sorgen dafür, dass nun nicht die Buchse den Abfluss behindert. Schließlich wird die Buchse mit Hartlot in der Öffnung fixiert und kann mit einem Schraubstopfen verschlossen werden

> **Totaloperation**



Dieser Benzintank eines 107er-Mercedes musste an der Schweißnaht aufgesägt werden, da sich in seinem Innern nicht nur Röhrchen befinden, sondern auch Kunststoffteile, die eine Versiegelung unmöglich machen, wenn sie an Ort und Stelle bleiben



Die Versiegelung wird aufgepinselt, wobei ein Streifen für die spätere Schweißnaht frei bleibt und die Randzone angeschliffen wird. Dann kommen Dämmmatte und Rückhaltebecher aus Plastik wieder an Ort und Stelle, und die Hälften werden verschweißt

Überdruck setzt. Das geschieht sehr behutsam, denn schon leichter Überdruck kann den Tank deformieren. Es steigen keine Blasen auf, also darf als nächstes die Wunde in der Außenhaut wieder verschlossen werden. Dazu dient ein passend hergestellter Blechflicken, den der Werkstattmeister mit Weichlot anbringt. Er wählt diese Methode, weil so nur wenig Wärme in das Material eingebracht wird, was Verformungen verhindert. Schweißverfahren

würden außerdem noch vorhandene Zinkschichten auf der Innenseite verbrennen und durch Verzunderung die Haftung der späteren Versiegelung stören. Man kann ja nicht nochmals strahlen, wenn die Bohrung verschlossen ist. Die Lötnaht ebnet der Fachmann mit dem Exzenter ein. Später wird er noch mit etwas Spachtel nacharbeiten, so dass die Reparaturstelle nach der Lackierung nicht mehr erkennbar sein wird.

Die Innenbeschichtung funktioniert wie in Heft 6/2021 am Motorradtank gezeigt. Der Fachmann rührt einen Liter des Mittels auf und lässt es durch den Einfüllstutzen in den Tank laufen. Der muss eine Viertelstunde lang gedreht und gewendet werden, dann lässt der Profi den übrigen Lack herauslaufen und saugt etwaige Restpfützen mit Einwegspritze und Schlauch heraus.

Durch nahezu 25 Jahre Erfahrung kennt Bockisch den Aufbau vieler Tanks und weiß somit genau, wo und wie er Arbeitsöffnungen herstellen muss. Mitunter ist eine Buchse mit einem Schraubstopfen einzulöten, damit Strahlmittel und überschüssiger Siegelack herauslaufen können. Beispiel Mercedes-G-Tank: Hier ragt der Einfüllstutzen so weit ins Innere, dass der Kragen das völlige Entleeren verhindert. Nun bildet aber auch die eingelötete Buchse innen eine Kante. Deshalb bringt der Profi Bohrlöcher in ihrer



Der Experte

> Der stellvertretende Werkstattmeister **Roland Bockisch** befasst sich in dem Kühlerbau- und Klimaanlage-Fachbetrieb AKS Dasis Dommermuth seit fast 25 Jahren mit Reparaturen, Sanierungen und dem Neubau von Kraftstofftanks für Autos und Zweiräder.

Kontakt:

AKS Dasis Dommermuth GmbH & Co. KG
Auf dem Hahnenberg 14
56218 Mülheim-Kärlich
Tel. 02630/9412-0
www.aks-dommermuth.de



So sieht das Blech außen aus, wenn von innen zu intensiv gestrahlt wurde. Fatal, wenn die originale Tank-Außenlackierung erhalten werden soll

„Viel hilft nicht viel. Es darf nur ein hauchdünner Film des Siegelacks auf dem Blech bleiben. Überschüssiges Material, das nicht von alleine aus dem Tank läuft, wird abgesaugt.“

Roland Bockisch

Ganz großes Kino: Auch den Tank für einen Mercedes SSK hat Roland Bockisch schon angefertigt. Für Seitenteile und Schwallbleche stellte er Klopfformen her



Die Entfernung der rissigen Altbeschichtung des Honda-Tanks (siehe Teil 1) hat leider nicht funktioniert. Der Behälter muss ins Bad eines Entlackungs-Profis



Wandung an, die bündig mit der inneren Oberfläche als Abflussöffnungen dienen. „Das ist wichtig, denn am Ende der Prozedur soll nur eine hauchdünne Schutzschicht auf dem Blech verbleiben“, erklärt er. „Besonders Hobbybastlern passiert es leicht, dass zu viel von dem eingefüllten Mittel im Tank bleibt und millimeterstark antrocknet. Dann kann es zu Rissbildung, Ablösen und Unterrostung des Lacks kommen.“

Richtig kompliziert wird die Tankrettung bei jüngeren Exemplaren, die nicht bloß aus ein paar Blechsegmenten bestehen, sondern ganze Landschaften aus inneren Röhren und sogar Kunststoffeinbauten beherbergen. Hier erreicht die Schlüsseloch-Chirurgie ihre Grenze,

wie das Beispiel eines Mercedes-Tanks aus der Baureihe 107 illustriert. Der Behälter ist aus zwei Halbschalen zusammengesetzt, deren umlaufende Falzkanten verschweißt sind. Nach sorgfältiger Reinigung im bereits beschriebenen Verfahren öffnet der Experte diese Naht rundum mit dem Trennschleifer und separiert die Hälften. Im Innern befinden sich in diesem Fall Entlüftungsröhrchen, eine Plastikmatte zur Geräuschkämpfung und ein Sumpf aus Kunststoff am Anschluss der Rücklaufleitung. Diese Teile müssen ausgebaut werden, bevor der Tank entrostet und versiegelt werden kann. Hierbei ist Vorsicht geboten: „Alles muss wiederverwendet werden, denn es gibt keine Ersatzteile.“

> TIPPS ZUM TANK-DEKOR

Aufkleber richtig kleben

Nach der Innensanierung von Zweiradtanks steht häufig eine neue Lackierung an. Und danach kommt der Angstgegner schlecht hin: Neue Klebedekore müssen angebracht werden, wenn das Werk originalgetreu aussehen soll. **Aber wie fabriziert man die Folien faltenfrei an die richtige Stelle?** Es gibt jedenfalls nur einen Versuch. In der aktuellen Ausgabe der **OLDTIMER MARKT** (Heft 6/2021) zeigt Dekor-Profi Ekrem Pala wie der knifflige Job perfekt klappt.



Den Sieglack trägt Bockisch in diesem Fall mit dem Pinsel auf. Er hält dabei etwas Abstand zum Rand, der später wieder verschweißt wird. Die Versiegelung würde dort verbrennen. Erst anschließend ergänzt er die Schutzschicht. „In jedem Fall muss der Tank erst mechanisch tadellos sein, bevor ich ihn beschichte“, betont der Werkstattmeister, „Löcher mit Versiegelung kaschieren zu wollen, ist immer grober Pfusch.“ Wie es ordentlich geht, zeigt der Profi anhand eines von außen stark verrosteten Probanden. Nach dem Strahlen sind etliche kleine Krater und Löcher zu erkennen. Zuerst füllt der Fachmann die gravierenden Stellen mit Silberlot, dann glättet er die Fläche mit Verzinnungspaste und Brenner.

Der Aufwand hat seinen Preis. Rund 600 Euro kostet die gezeigte Sanierung des Chenard-Tanks, was eine gängige Größenordnung ist. Sind zusätzlich Rostlöcher zu verlöten, stehen je nach Umfang 800 Euro und mehr auf der Rechnung. Viele Oldiefans werden das gerne investieren, da es selbst für jüngere Volumenmodelle keine Neuteile mehr gibt. In Roland Bockischs Regal warten zwei Mercedes-123-Tanks auf die Sanierung. „Ein neuer würde 2500 Euro kosten, sagen die Besitzer.“

Text: A. Polaschek / Fotos: ap, privat



AKS Dommermuth GmbH & Co. KG

Auf dem Hahnenberg 14
56218 Mülheim-Kärlich

Tel: +49 (0) 2630/9412-0
Fax: +49 (0) 2630/9412-49

E-Mail: info@aks.dommermuth.de
Internet: www.aks-dommermuth.de