

OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTOR

590.000
Leser pro
Ausgabe
(AWA 2020)



**Abgas-Test: Freispruch für
Diesel-Klassiker?**



**Roadster-Duell: MG B
und Alfa Romeo Spider 1600**



Dampf vs. Drehzahl



mit **PORSCHE-V8**

**Thomas Biebert
Der Simson-
Weltmeister**



**Kindliche Prägung
Der Mann,
der K.I.T.T.
nachbaute**



**Farina und Facel vereint im
Ford Comète**



**Strahlend sauber
Motorradtanks
sanieren**



**Besserer Brite?
Yamaha
XS2**



SONDERDRUCK TANK



**Kaufberatung
Opel Rekord E und Commodore C**

Sorge und Elend



**Tipps & Technik
Neue Scheiben
für den Oldie**



TANK TOP



Infolge oft langer Standzeiten setzt heutiger Kraftstoff Motorradtanks besonders zu. Dennoch begnügen sich viele Restaurierer mit einer flotten Versiegelung in Eigenregie. Ein Profi zeigt, wie es richtig geht...

Zwei Hände voll Spaxschrauben oder ESG-Glasbröckchen rein, eine halbe Stunde auf der Mischmaschine rotieren lassen, noch schnell mit Entroster-Chemie nachspülen und rein mit der Tankversiegelung – so ungefähr wurde der Spritbehälter der Yamaha XT500 einst bei der Restaurierung versiegelt. 25 Jahre später hat sich der Enduro-Klassiker in eine penetrante Benzinwolke gehüllt, Spuren auf dem Lack weisen auf ein Leck im Tank hin. Zeit für eine Kernsanierung, die diesmal nicht wieder mit Hausmitteln erfolgen sollte. Denn erstens werden Stahlblech-Tanks früher XT inzwischen mit Gold aufgewogen, und zweitens sollte auf Chemie verzichtet werden, da die nicht immer nur segensreich ist.

„Tatsächlich sind die säurehaltigen Entrostungsmittel dünnflüssiger als

Wasser und können so tief in Falze eindringen, dass man sie nicht mehr herausgespült bekommt. Außerdem setzt das Blech während der Trocknungsphase wieder Flugrost an. Auf diesen Rost die Versiegelung aufzubringen, hat mir widerstrebt“, erklärt Roland Bockisch. Seit 1997 beschäftigt sich der stellvertretende Werkstattmeister der Firma AKS Dommermuth mit Tanksanierungen und -nachfertigungen. „Über die Jahre habe ich mir eine Menge Know-How erarbeitet“, betont er. An diesem Wissen will er uns heute teilhaben lassen.

„Weit entfernt wohnende Kunden schicken uns ihre Tanks. Auf einem Formblatt vermerke ich Vorschäden wie Beulen und erstelle einen verbindlichen Kostenvoranschlag. Nach Abschluss der Arbeiten senden wir den Tank zurück“, erläutert Bockisch das übliche Vorgehen.

Die einzelnen Arbeitsschritte nach Auftragserteilung zeigen wir auf den kommenden Seiten Bild für Bild. Als der Tank innen versiegelt, außen mit Epoxy grundiert und bombensicher verpackt auf die Rückreise zum Kunden geht, sind rund zehn Stunden intensiver Arbeit ins Land gegangen, weil sich – wie so oft – eben doch mehr Baustellen gezeigt haben als zuvor angenommen.

Was die Frage nach den Kosten aufwirft. Bei einem nachweislich intakten – und im Idealfall noch unlackierten – Tank beginnen die Preise für eine Versiegelung bei etwa 250 Euro plus Mehrwertsteuer, das XT-Gefäß kommt etwa auf das Doppelte, muss aber nun nur noch gefüllt und lackiert werden.

TEXT UND FOTOS **Dirk Ramackers**
d.ramackers@oldtimer-markt.de

Die Bestandsaufnahme – ein Loch zu viel

Es dauert nur wenige Sekunden, bis Roland Bockisch das Leck anhand von Benzinspuren entdeckt hat. Die innere Bestandsaufnahme fällt gemischt aus: Einerseits weist der Tank nur moderaten Rostbefall auf, andererseits zeigen beide Flanken Falten im Blech. Die äußerliche Kontrolle per Magnet bestätigt: Das Behältnis ist beidseitig dick gespachtelt. Als Bockisch vom Waschplatz

zurückkehrt, wo er den Tank von außen und innen mit einem entfettenden Schaum überzogen und dann mit einem 90 Grad heißen Hochdruckstrahl gespült hat, zeigen sich zu dem Risse im Lack der gespachtelten Bereiche. Dermaßen onduliertes Blech zu versiegeln, ist dem Perfektionisten ein Graus – er rät zur Kernsanierung. „Mit unserer neuen Wasserstrahlanlage ist der Tank von außen

blitzschnell blank“, beruhigt er. Tatsächlich fliegen Spachtel- und Lackteile unter dem 2400 bar harten Wasseranprall im hohen Bogen davon. Als der Tank eine 20-minütige Trockenphase mit Druckluft durchlaufen hat, zeigen sich die Schäden in vollem Umfang: Speziell rechts ist die Flanke handtellergroß zerknittert und weist Spuren erfolgloser Reparaturversuche auf...



Nach wenigen Sekunden hat Bockisch die von feuchtem Lack umgebene Scheuerstelle als mutmaßliches Leck ausgemacht. Als er das Tankinnere ausleuchtet, zeigen sich erfreulich wenig Rostansätze, dafür aber einige Beulen an beiden Flanken – der ursprüngliche Plan, den Lack zu erhalten, steht auf dem Prüfstand. Nachdem Anbauteile wie Benzinbahn und Haltegummis demontiert sind, geht es zum Waschplatz, wo der Spritbehälter innen...



...und außen mit einem entfettenden Schaumreiniger eingesprüht und dann mit einem 90 Grad heißen Hochdruckstrahl gesäubert wird. Nun zeigt sich, dass der Lack in den gespachtelten Bereichen bereits Haarrisse aufweist. Nach Rücksprache fällt die Entscheidung: Runter damit! Die Entlackung erfolgt mit einem 2400-bar-Wasserstrahl schnell und schonend. Sie entblößt links eine eher großflächige Beule und rechts eine scharfkantige Deformation

Außenarbeiten – drücken, zinnen, schleifen



Um die Zinnschicht möglichst dünn zu halten, versucht Bockisch zunächst, die Beulen so weit wie möglich herauszudrücken, was wegen des kleinen, asymmetrisch platzierten Einfüllstutzens und des großen Tunnels nicht einfach ist. Beim Drüberstreichen mit der flachen Hand spürt der Fachmann: An manchen Stellen hat sich das überstreckte Blech nun nach außen gewölbt. Mit gefühlvollen Hammerschlägen glättet Bockisch die Ausstülpungen



Die rechte Flanke ist von innen mit Hebeln nicht zu erreichen, jetzt muss der Beulenziehhammer ran. Vier Nägel heftet Bockisch in der vertikal verlaufenden Beule an, an denen er das Blech mit wohl dosierter Kraft herauszieht. Danach flexiert er die Nägel knapp über dem Blech ab. Zum Glätten der Schweißpunkte greift der Fachmann zum Exzentrerschleifer – per Flex wäre allzu flott ein Loch ins dünne Blech geschliffen!



Nach einem letzten Check auf überstehendes Blech beginnt Bockisch mit dem Verzinnen. Wie das geht, haben wir in Ausgabe 6/2013 detailliert gezeigt. „Ich bevorzuge den Elektro-Lötkolben, weil sich damit viel gezielter Wärme einbringen lässt als mit einer Flamme und die Gefahr geringer ist, dass sich das Blech durch die Hitze verzieht“, erklärt er. Jetzt bewährt sich zudem, dass der Tank nicht sandgestrahlt ist, denn auf der rauen Oberfläche würden...



...Flussmittelreste die Anhaftung des Zinns behindern. Als die üppig aufgetragene Zinnschicht abgekühlt ist, nebelt Bockisch sie schwarz ein. Dank des Kontrollacks lassen sich Überstände beim Glätten leichter erkennen. Der erste Schritt zur Formgebung erfolgt mit einer Karosseriefeile. Deren Blatt ist flexibel und lässt sich über die Rändelschraube grob der Rundung des Tanks anpassen



Nachdem die Feile größtenteils beseitigt hat, greift Bockisch für den Feinschliff zum Exzentrerschleifer. Achtung: Wer noch altes, bleihaltiges Zinn verwendet, sollte zum Schutz seiner Gesundheit unbedingt eine perfekt sitzende Staub- oder Lackiermaske tragen! Auch die für den Spritverlust verantwortliche Leckstelle im Tunnel ist nun einwandfrei zu erkennen. Um sie zu schließen, verwendet Bockisch Silberlot



Die Wasserstrahlanlage arbeitet mit rund 2400 bar Druck. Selbst stark gespachtelte Flächen macht der Wasserstrahl im Nu blank, ohne dabei das Blech selber anzugreifen



»Auf die unvermeidliche dünne Rostschicht nach der chemischen Innenreinigung Versiegelung aufzutragen, hat mir immer widerstrebt«

Roland Bockisch

Innenarbeiten – mit Glasperlen porentief rein



Aus Stahlrohr hat sich Bockisch verschieden geformte Mundstücke zum Strahlen gebaut, um jede Ecke in den Tanks zu erreichen. Die Rohre sind in den Bögen zwar nach kurzer Zeit durchgestrahlt (und müssen dann geschweißt werden), lassen sich dafür aber leicht in die gewünschte Form biegen, was bei dem knapp geschnittenen XT-Tank ebenfalls notwendig ist. Als Strahlgut kommen Glasperlen mit 100er bis 200er Körnung zum Einsatz



Rund eine Viertelstunde lang dreht und wendet Roland Bockisch den Tank beim Strahlen, bis er sicher ist, jede Ecke erreicht zu haben. Dann lässt er das gesammelte Strahlgut abfließen, saugt den Tank mit einem Industriesauger aus, auf dessen Düse ein dünner, flexibler Schlauch gesteckt ist und bläst ihn zum Schluss mit Druckluft aus. Der Blick ins Innere zeigt: Vom einstigen Rost sind nur noch die Narben im Blech zu sehen

MOTORRAD MOTORRADTANKS SANIEREN

KONTAKT

AKS DASIS Dommermuth GmbH & Co.KG

Auf dem Hahnenberg 14
56218 Mülheim-Kärlich
Tel.: 02630/9412-0
www.aks-dommermuth.de

Ein unlackierter Tank macht die Arbeit beim Strahlen einfacher, aber auch erhaltungswürdiger Lack ist kein Problem, wie die Bilder rechts zeigen

Auf Dichtigkeit prüfen – mit Stützstreben und Vorsicht beim Luftdruck



Aus Alublech und Gummi-Meterware fertigt der Spezialist einen Verschluss für die Benzinhahnöffnung. Ein mit Zwingen an den Falzen befestigter Blechstreifen verhindert, dass der Tank unter Druck auseinandergeht wie ein Luftballon. Als Bockisch einen Gummipfropfen mit Pressluftanschluss in die Tanköffnung steckt, warnt er: „Es reicht ein minimaler Überdruck! Bewegt sich der Zeiger am Manometer, ist der Tank bereits deformiert!“



Und tatsächlich: An der Hartlötnaht des rechten Befestigungsauges treten Luftbläschen aus! Kurz trockengeblasen und nachgelötet, präsentiert er sich im zweiten Durchgang rundum dicht

Lackierte Tanks – hohe Verpackungskunst



Der Tank dieses älteren Kawasaki-Superbikes ist äußerlich makellos und nur innen leicht verrostet. 30 Minuten dauert es, bis Bockisch den Lack mit Kantenschützern (Pfeile), Kreppband, Panzertape und zig Lagen elastischer Verpackungsfolie lückenlos vor Strahlgut und Versiegelung geschützt hat



Versiegeln – nicht nur ein bisschen schwenken



Nachdem Roland Bockisch die am Deckel abgesetzten Feststoffe abgestrichen und die Versiegelung sorgfältig aufgerührt hat, schüttet er den gesamten Doseninhalt in den Tank und verschließt die Tanköffnung mit einem Eigenbau-Deckel. Nun schwenkt er den Tank ein paar Minuten, bis alle Flächen benetzt sind, entnimmt den Verschluss und lässt überschüssige Versiegelung wieder abfließen. Tatsächlich ist die Dose am Schluss wieder nahezu voll



Nun positioniert er das Behältnis so, dass die rechte Flanke unterhalb der Einfüllöffnung den tiefsten Punkt bildet. Nach fünf Minuten hat sich dort eine Pfütze gebildet, die mit einer Einwegspritze mit aufgestecktem Schlauch abgesaugt wird. Mit einem Pinsel trägt er Versiegelung auf die Außenflächen des Tanks auf, die mit Kraftstoff in Kontakt kommen. Vergleich mit dem letzten Foto der vorigen Doppelseite: Die Rostnarben sind kaum noch zu sehen

Als Versiegelung hat Roland Bockisch lange POR15 verwendet, inzwischen nutzt er „ein Spezialmittel“. „Der Vorteil beider Produkte: Sie sind recht dünnflüssig, dringen daher in Ecken und Spalten und hinterlassen einen dünnen, aber widerstandsfähigen Film.“ Der eigentliche Vorgang des Versiegels geht flott, am Ende ist die Dose wie-

der zu über 80 Prozent mit überschüssigem Mittel gefüllt. Es ist daher sinnvoll, sich mit anderen zusammenzutun und gleich mehrere Tanks zu behandeln, denn einmal geöffnete Versiegelung lässt sich nicht lagern.

„Die Versiegelung muss über Nacht antrocknen. Morgen lackiere ich den Tank außen mit Epoxy-Grundierung. Dann wird

alles bei maximal 60 Grad Celsius im Ofen eingebrannt. Diese Temperatur darf auch später in dem Betrieb, der den Tank außen lackiert, nicht überschritten werden!“, mahnt der Fachmann eindringlich. „Außerdem sollte man der Versiegelung zwei Wochen Zeit zum Aushärten geben, bevor erstmals Kraftstoff eingefüllt wird.“



Ihr Spezialist in den Bereichen...



Kühlerreparatur



Kühlerbau



Rennsportkühler



Klimaservice



Tankinstandsetzung



Tankrekonstruktion



Auf dem Hahnenberg 14
56218 Mülheim-Kärlich
Telefon: 02630/9412-0
E-Mail: info@aks-dommermuth.de

www.aks-dommermuth.de

Imagefilm

