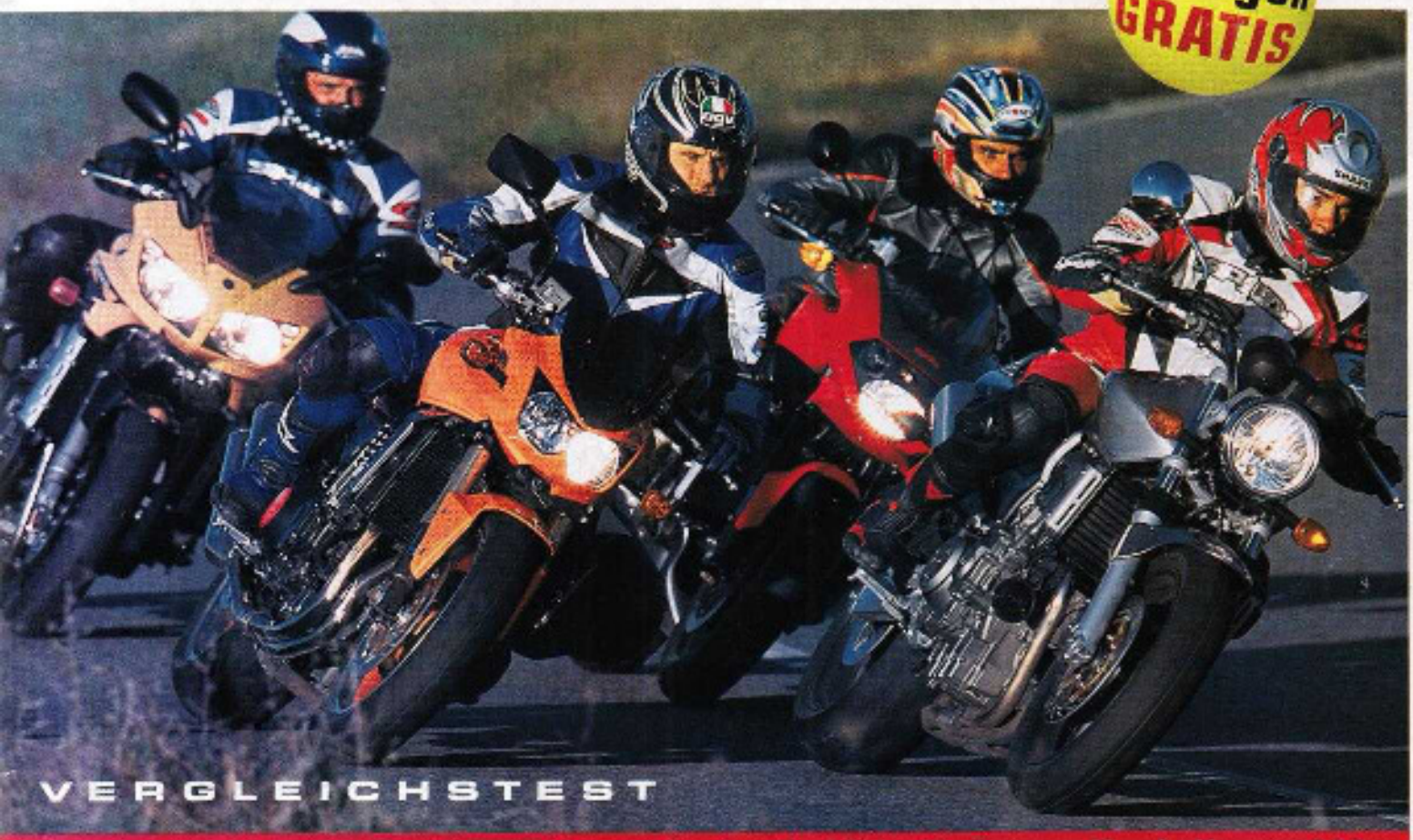
Heft 5 | 14. Februar 2003 | Deutschland 3,30 € | ISSN 0027-237 X | E 4973 D

100 JAHRE 1903 – 2003

MOTORRAD

Privatanzeigen GRATIS



VERGLEICHSTEST

Yamaha FZS 1000 Fazer ■ Kawasaki Z 1000 ■ Aprilia RSV mille Tuono ■ Honda Hornet 900

WAS KANN DIE NEUE Z 1000?

WELT-EXKLUSIV

Fahrbericht Honda CB 1300

24 Seiten Extra: Alle Sporttermine 2003

Österreich 3,70 € Schweiz 6,50 sfr
Belgien 3,90 € Finnland 5,10 € Frankreich 4,40 €
Griechenland 4,60 € Italien 4,40 € Portugal (Cont.) 4,40 €
Spanien 4,40 € Kanaren 4,60 € Ungarn 1850,- Ft

GESUCHT: Der Motorradfahrer des Jahres 2003

MOTORRAD ARAL

MITMACHEN. GEWINNEN! Preise im Wert von 70 000 Euro

4 190497 303305 05

Tankentrostung beim Spezialisten

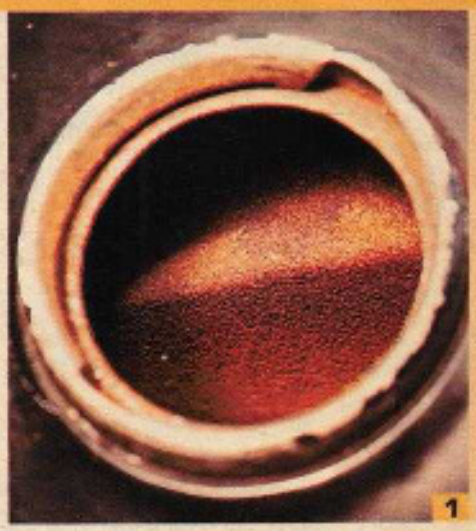
STRAHL-THERAPIE

Selbst bei großflächigem Rostbefall im Tank muss nicht gleich ein teures Neuteil her. Spezialisten entrosten marode Spritbehälter fachgerecht und sorgen mit einer Versiegelung für dauerhaften Korrosionsschutz.

Von Uli Holzwarth; Fotos: Jacek Bilski

Es ist im wahrsten Sinne des Wortes ein Traumjob, den Harald Leicht ausübt. Denn den Wechsel vom Oldtimer-Restaurator zum Tankspezialisten für Motorräder und Autos verdankt er einer nächtlichen Eingebung. Seit rund drei Jahren befreit der Schwabe hauptberuflich Spritbehälter von der braunen Pest, schweißt – wenn nötig – neue Bleche ein, verzinnt Übergänge und versiegelt die von Korrosion befreiten Innenwände der Blechblasen mit einem kraftstoffresistenten Siegellack.

Über Mangel an Aufträgen kann sich Leicht wahrlich nicht beklagen. In den Wintermonaten sind die Arbeitstische mehrheitlich von Oldtimern-Tanks belegt. Doch spätestens im Frühjahr, so die Erfahrungen, bekommt er es zunehmend wieder mit relativ jungen und äußerlich makellosen Behältern zu tun, deren Innenleben oftmals jedoch einer Kraterlandschaft ähnelt.

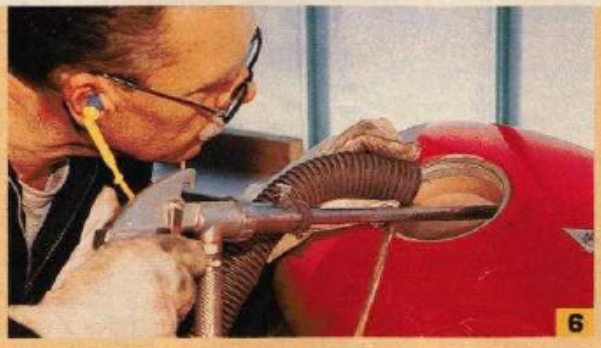


1

Bevor ein Fachbetrieb mit der Restaurierung beginnen kann, sind einige Arbeiten in Eigenregie notwendig. So muss der Tank als Erstes vollständig entleert werden. Sitzt der Benzinhahn nicht an der tiefsten Stelle, sollte das restliche Benzin mit einer Pumpe abgesaugt werden. Danach Tankdeckel und Benzinhahn entfernen und den Tank zur Neutralisation der Benzindämpfe mit Wasser und Spülmittel gründlich ausspülen (nur an Waschplätzen mit Ölab-

scheider!). Anschließend muss der Behälter vollständig getrocknet werden. Um diese Prozedur zu beschleunigen, eignet sich beispielsweise ein nicht zu heiß eingestellter, herkömmlicher Haarfön.
Am Beginn der Restaurierungsarbeiten steht eine genaue Eingangskontrolle des Fachmanns, um das Ausmaß der Korrosion festzustellen **(1)**. Dann folgt die Vorbereitung auf das Laugebad. Hierzu werden alle Öffnungen an der Tankunterseite mit speziellen Dichtplättchen verschlossen **(2)**. Anschließend wird der Tank mit heißer Lauge bis zur Oberkante des Einfüllstutzens gefüllt **(3)**. Mehrere Lagen Tücher halten Tank und Lauge über eine längere Zeit warm. Die Lauge dient zur Entfettung und verbleibt im Normalfall etwa zwei bis drei Stunden im Spritreservoir. Bei Tanks mit einer Beschichtung der Innenseiten ab Werk, wie beispielsweise bei älteren BMW-Modellen, wird die Einwirkzeit der Lauge auf bis zu sieben Tage verlängert (falls sich die alte Beschichtung mit Schabern nicht vollständig entfernen lässt, muss das Laugebad wiederholt werden, manchmal sogar mehrmals).
Nach ausreichender Einwirkzeit wird die Lauge abgelassen **(4)**, der Tank gründlich ausgespült und anschließend mit einem Warmluftgebläse vollständig getrocknet (Zeitaufwand etwa eine Stunde). Tanks mit einem unversehrten Äußeren werden immer mit einer gepolsterten Schutzhülle überzogen, um Beschädigungen bei den folgenden Strahlarbeiten zu vermeiden **(5)**. Für die Strahlarbeiten, die zwischen drei und sechs Stunden dauern können, hat Harald Leicht rund sechzig, teilweise bizarr geformte Strahldüsen selbst angefertigt, um den Rost auch in schlecht zugänglichen Ecken bekämpfen zu können **(6)**. Als Strahlmittel kommt eine Mischung aus Hartgussgranulat, dem Mineral Korund und Hochofenschlacke zum Einsatz.

2


6

3

4

5

ADRESSEN

Die Tank-Spezialist GmbH, Harald Leicht,
Telefon 0 71 21/70 42 09; Internet: www.tank-spezialist.de

Spieglein, Spieglein in der Hand, wird der Rost sogar in versteckten Ecken erkannt: Ohne das umfangreiche Spiegelsortiment hätte der Tankspezialist schlechte Karten, den rostigen Stellen in den zumeist verwinkelten Motorradtanks auf die Spur zu kommen

7

8

9

10

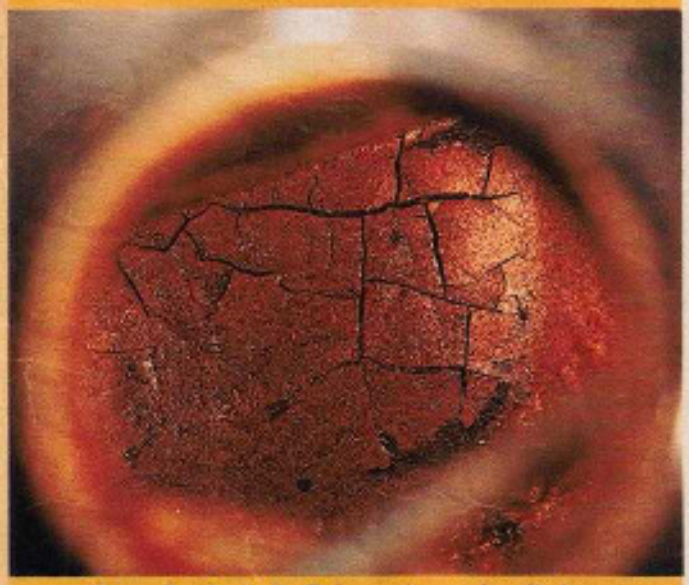
11

Wichtig ist die ständige Kontrolle der Strahlarbeiten, damit wirklich keine Rostnester in Ecken, Winkeln oder Kanten übrig bleiben. Die Sichtkontrolle erfolgt wie beim Zahnarzt mit Hilfe eines ganzen Arsenals an Spiegeln (siehe Foto auf Seite 127) sowie einer Halogenlampe **(7)**.
Anschließend wird der Behälter mit einem starken Sauger vom Strahlmittel befreit, unterstützt durch Rütteln und Abklopfen der Tankfalze mit einem Gummihammer. Dann werden erneut die unteren Öffnungen mit den Dichtplatten verschlossen und der Behälter mit Aceton ausgespült, um die letzten Körnchen sowie Fettreste zu beseitigen. Danach folgen eine Zwischenspülung, ein Neutralisationsbad sowie eine mehrstündige Trockenphase. Nach dieser Prozedur ist im Tankinneren von Rost nichts mehr zu sehen. Beim abgebildeten Spritbehälter einer Ducati 900 SS hat der fortgeschrittene Rostfraß bereits zur Lochbildung geführt **(8)**. In solchen Fällen sind weitere Arbeiten wie Schweißen oder Löten fällig. Sitzt das Loch an einer von außen sichtbaren Stelle, fallen zudem Lackierarbeiten an.
Zum Versiegeln des Tanks genügen zwei bis drei Liter vom Siegellack auf synthetischer Kautschukbasis. Der komplett abgedichtete Tank wird nun etwa fünf Minuten in alle Richtungen bewegt, so dass im Inneren alle Stellen von einer Lackschicht bedeckt werden **(9)**. Überschüssiges Material muss umgehend ausgeleert werden. Um Pfützenbildung zu verhindern, wird außerdem ein Vakuumsauger eingesetzt. Im Anschluss daran werden noch der Einfüllstutzen sowie die Übergangsbereiche am Benzinhahn mit einem Pinsel bestrichen **(10)** und der Tank sofort mit einem Warmluftgebläse rund 50 Minuten lang getrocknet. Zum Abschluss der Arbeiten kommt der Tank in den Trockenraum, wo er drei Tage lang aushärten kann. Das Ergebnis kann sich nun sehen lassen: Rost hat hier so schnell keine Chance mehr **(11)**.
Als Voraussetzung für Garantieleistungen schreibt Harald Leicht eine Ablüftzeit von weiteren 14 Tagen vor. Außerdem sollte der Tank immer zu einem Drittel mit Sprit gefüllt sein, damit die synthetische Kautschukschicht geschmeidig bleibt. Beim Abstellen des Bikes in praller Sonne verhindert ein voll gefüllter Tank das Austrocknen der Beschichtung.

Tankentrostung beim Spezialisten

Rund vier Wochen dauert die arbeitsaufwendige, in mehreren Schritten erfolgende Restaurierung eines derart angegriffenen Spritbehälters (siehe Fotos). Im Gegensatz zu einigen anderen Fachbetrieben, die beim Entrosten ausschließlich auf die Kraft der Chemie setzen, macht Harald Leicht dem Rostfraß mit speziellen, selbst konstruierten Strahldüsen sowie einem Strahlmittel eigener Rezeptur auf mechanischem Weg den Garaus.

Für eine komplette Innensanierung einschließlich Versiegelung sowie einer zehnjährigen Garantie veranschlagt er – je nach Größe des Motorradtanks – zwischen 161 Euro (neun Liter) und 199 Euro (29 Liter). Sonderarbeiten wie Ausbeulen, Löten, Schweißen oder Verzinnen werden nach einem individuellen Kostenvoranschlag extra berechnet.



Kraterlandschaft: Folgen einer missglückten Versiegelung im Do-it-yourself-Verfahren (oben). Vitrinenauslage mit abschreckenden Beispielen: verklumpte Tankbeschichtungen durch Fehler bei der Verarbeitung von Siegellacken