

BRAUNE PEST

Felgenreist oder: „Schauen Sie mal rein!“

Ehrlich – wann haben Sie das letzte mal nach Ihren Felgen gesehen? Ich meine nicht von außen, sondern die Innenseite. Wenn ich mir so die Fangemeinde, sprich Besitzer der 11CV vor Augen führe, stelle ich einen kausalen Zusammenhang des Alters der Besitzer und letzten Restaurierung fest. „Never open a running machine!“ sagen unsere englischen Nachbarn. Und warum sollte man nach einer früheren Restaurierung an einem 11CV etwas verändern. Schließlich sind diese dann für die nächsten 20 Jahre wieder alltagstauglich.

Mein Prachtstück von 11CV stand nach der Restaurierung 18 Jahre in einer privaten Sammlung und in meiner Garage steht es auch schon wieder fast 9 Jahre.

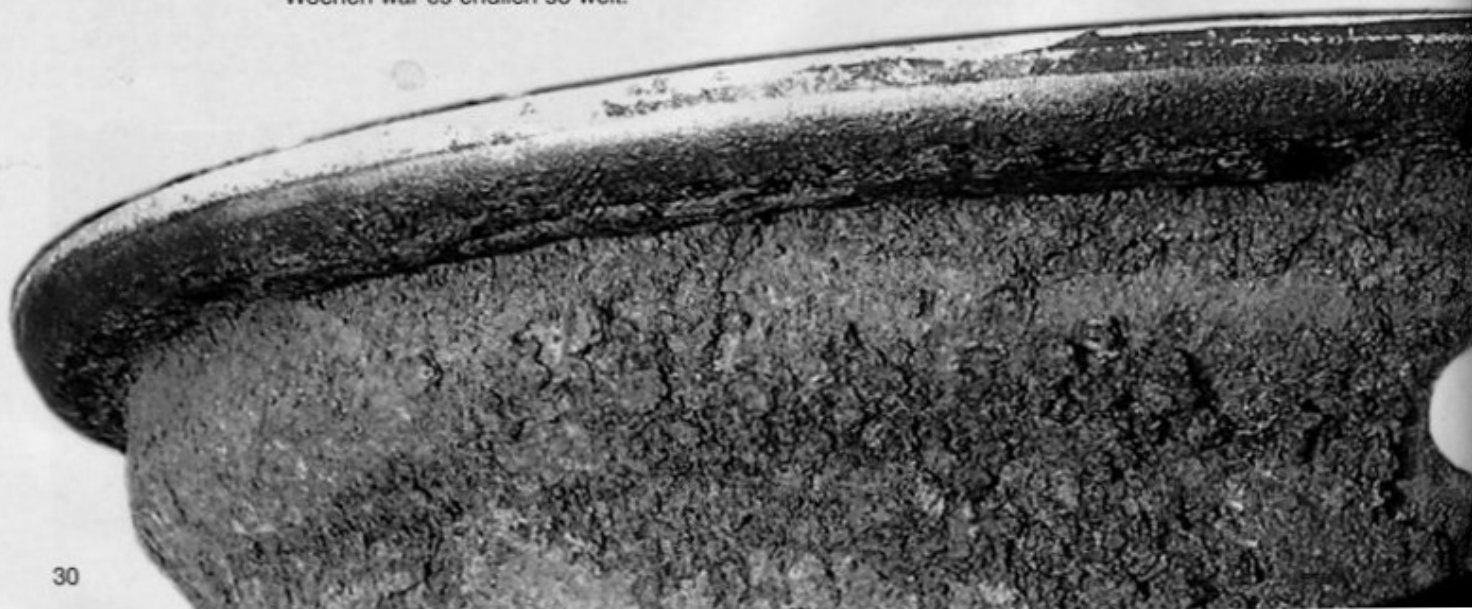
Beim Kauf war mir die hübsche silberne Farbe der Felgen ins Auge gefallen. Was eher meinen Unmut auslöste, war die Tatsache, dass auch das Ventilgummi überlackiert war. Die Reifen verloren keine Luft, waren nicht brüchig und hatten ausreichend Profiltiefe. Im Winter wurde der Wagen auch bewegt, uns so gab es keine Flachstellen.

Irgendwie war mir aber immer unwohl, wenn ich auf die lackierten Ventile sah. Vorvorletzten Winter wollte ich dem Wagen wenigstens 2 neue Vorderreifen gönnen. Aber wie es im Leben so ist, gibt es immer wichtigere Dinge für Haus, Hof und Garten und die eigene Gesundheit zu tun. Vor wenigen Wochen war es endlich so weit.

Der Reifenhändler in München hatte die passenden Pneu aus frischer Produktion auf Lager. In 2 Tagen waren sie angeliefert. Und beinahe waren sie auch wieder zurück, weil ich als Lieferadresse meinen Bahnhof angegeben hatte und die hiesigen Werkstätten keine Lok mit der Bereifung 165 / 400 vorweisen konnten.

Erst wollte ich die alten Reifen mit den Montier-eisen selbst demontieren. Meine Bandscheiben rieten mir aber zu einer Fachwerkstatt. Bei „Auto Teile Unser“ wurden die Reifen für sage und schreibe 2,75 Euro von der Felge gepresst. Im wahrsten Sinne des Wortes gepresst. Die Reifen gaben bis zu einem bestimmten Punkt (so gefühlte 100 bar) nicht nach, um sich dann mit einem lauten Knall in einer riesigen braunen Staubwolke von der Felge zu lösen. Schlauch – ja ein Schlauch war auch noch da. Dieser hatte sich in den letzten Jahrzehnten zusammen mit Wasser und dem Metall zu einer neuen chemischen Verbindung entwickelt, deren Namen ich noch erfinden und mir patentieren lassen will. „Rostiges Gummieisen.“ Mit Luft befüllbares rostiges Gummieisen, geeignet für alle gängigen Räder von Oldtimern. Hält einem Luftdruck von 3,5 bar und einer Geschwindigkeit von ca. 90 km/h stand.

Mir wird jetzt noch schwindelig, wenn ich an meine letzten Fahrten mit quietschenden Reifen



durch den Kreisverkehr denke. Ich hab das immer wieder gerne gemacht. Was da alles hätte passieren können.

Aber schieben wir diesen Gedanken beiseite. Vor 30 Jahren, mit freiem Oberkörper auf dem Motorrad – ohne Helm. Oder vor 2 Jahren in den Alpen auf dem Klettersteig ohne Helm und Seil. Statistisch gesehen ereignet sich der bei Senioren beliebte Oberschenkel Halsbruch auf einer untersten Treppenstufe. Und 80 Prozent der verunglückten Hausfrauen ereilt das Schicksal eines Unfalls auf der Haushaltleiter und nicht im 11CV.

„Thema verfehlt, Note 5 ! setzen !“ Jetzt klingelt mir wieder meine alte Französisch Lehrerin „Madame Losch“ aus Mayence in den Ohren. „Monsieur Werner, c'est une catastrophe! Asseyez vous!“

Zurück zum eigentlichen Thema diese Beitrages, dem Felgenreist, liebe Leser. Aus der Verbindung von Eisen (Fe), Wasser (H₂O), also 2mal H und einmal O – oder 2 mal O und 1 mal H entsteht Rost. „FHE2O“ oder war das „HFOE2“ hat die Eigenschaft... Das ist auch zu langweilig. Wollen Sie das etwa lesen ?

Nein, sicher interessiert sie, was aus dem erbärmlichen Zustand der Felgen geworden ist. Zunächst stand ich einmal da und oben geschriebene Gedanken schossen mir durch den Kopf. Dann kam die Frage: „Wo kriege ich Felgen her? Wenn ich 10 Personen nach gebrauchten Felgen frage, haben 8 davon welche – geben aber keine her. Es könnte ja sein, dass in den nächsten 10 Jahren mal ein Teil gebraucht wird.

Also startete ich den Versuch der Entrostung, um das Thema behutsam anzugehen.

Die erhabenen verbackenen Stellen habe ich mit dem Hammer bearbeitet. Das hatte ich einmal bei Schiffsbauern gesehen, die damit alte Farbe und Rost entfernten.

Mit dem Schleifpad aus Kunststoff - im Volksmund auch „N...gerkeks“ - genannt wurde die Far-



Schlauch als Gummieisen-Legierung



Kein schöner Anblick: die rostige Felge



Technik

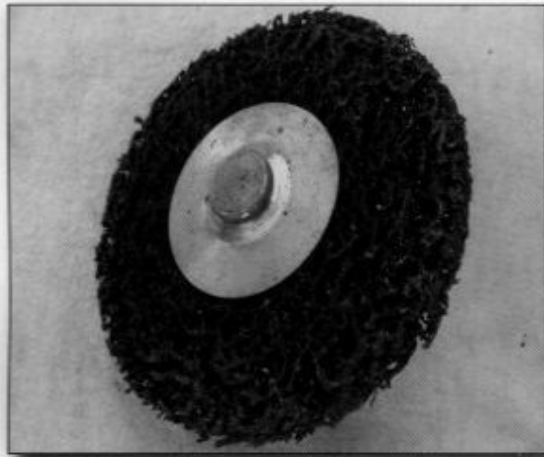
links:
Schleifvlies

rechte Bildreihe
von oben nach unten:
Die mit Fertan
behandelte Felge

Nach dem Ab-
waschen des Fertan

Die grundierte Felge

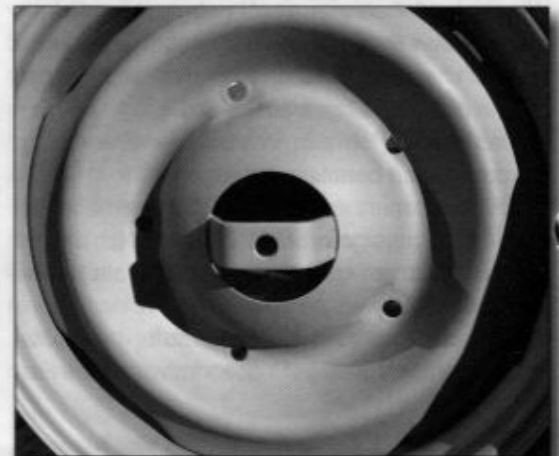
...und fertig lackiert



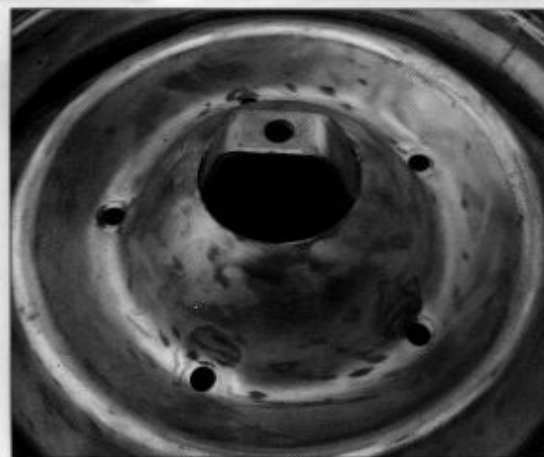
be mitsamt Grundierung sehr leicht weggeschlif-
fen. In den engen Stellen wurde mit einer Stahl-
nadel der Rost aus den Ritzen gekratzt. Sand war
auch dabei. Der sah ein wenig nach Südfrankreich
aus. Weiterhin arbeitete ich mit einer Stahl-Rund-
bürste am Einhand-Winkelschleifer. Das machte
viel Spaß, da sich kleine ablösende Stahlspitzen
wie kleine Geschosse in die Haut von Armen und
Gesicht bohrten. Ich war darauf gefasst und trug
wenigstens Handschuhe und Schutzbrille. Nach
mehreren Stunden waren alle Farbe und Rost ent-
fernt. Um der Felge dann ein ewiges Leben zu si-
chern wurde sie mit Fertan eingesprüht. Von der
braunen klebrigen Masse bekam ich das Grausen.
War meine ganze Arbeit jetzt im Eimer? Nach Ge-
brauchsanweisung soll Fertan nach Einwirkungs-
zeit abgewaschen werden. „Also habe ich dann

unten:
Für's Grobe:
Stahlbürste vor
der Arbeit...

...und nach
der Arbeit



Die manuell
entrostete Felge



gleich wieder Flugrost auf den Felgen", dachte ich mir. Am nächsten Tag ging ich mit Bürste und Wasserschlauch zu Werke. Ich habe nur so gestaunt. Die Felge blieb blank und hatte einen blauen metallischen Farbton erhalten. Jetzt war eine ordentliche Grundierung erforderlich, die ich mit einem Zwei-Komponenten „primer filler“ und einer kleinen Lackierpistole (aus deutscher Produktion) aufsprühte. Der Decklack kam als sogenanntes „Felgensilber“ aus der Sprühdose. Für denjenigen, der das noch nie gemacht hat, sei gesagt, dass das Lackieren mit Pistole und Kompressor einfacher ist. Die Sprühdose „rotzt“ und „kleckert“, aber für eine Felge ist sie ausreichend. Neue Reifen, Schläuche und Felgen wurden für weitere 20 Euronen bei Auto Teile Unser miteinander vereint, – fertig – Jetzt war da aber noch das Ersatzrad mit einem noch älteren Reifen. Also sollte jetzt einer der demontierten Reifen auf das Ersatzrad. Hier machte ich die angenehme Ausnahme und ließ die Felge zur Gegenprobe Sandstrahlen. Im Vergleich kann man sagen, dass die gestrahlte Felge auf der Oberfläche wesentlich rauer war. Selbst mit dem „filler“ bekommt man dies nicht geglättet. Aber wie gesagt – Ersatzrad – war das nicht so schlimm. Nun lagen da immer noch die Montiereisen. Ein großes vom Auto und ein kleines vom Motorrad. Wie konnte ein Monteur im Jahre 1952 manuell einen Reifen demontieren und den



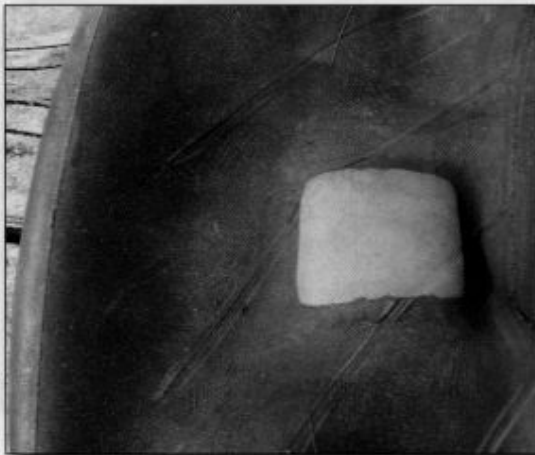
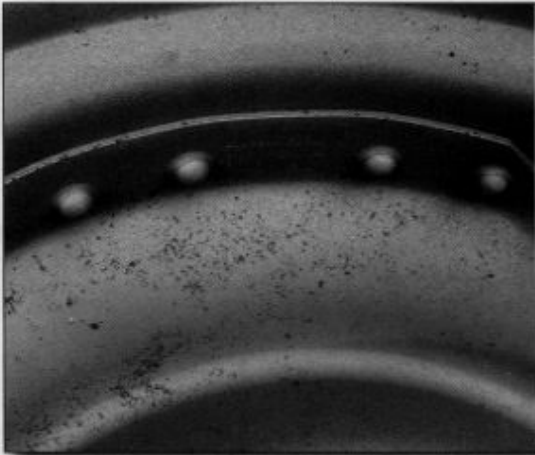
Die Montiereisen - einmal groß, einmal klein



Die Montage des Schlauches und des Reifens



Fertigstellung mit kleinem Montiereisen und Schmierseife



Schlauch flicken. Ja flicken. Nämlich auf einem der alten Schläuche war ein riesiger alter Flicker. Die herrschaftlichen Besitzer eines 11CV hielten in der Provence sicher beim örtlichen Dorfschmied und baten diesen, den Reifen zu flicken. Virtuell war ich jetzt der Dorfschmied mit dem Auftrag, Felge, Schlauch und Mantel zu vereinen. Es hat geklappt. Ja wirklich – nicht mit dem großen, sondern dem kleinen Eisen unter Zuhilfenahme von Schmierseife. Und auch nicht mit brachialer Kraft, sondern Stückchen für Stückchen über den Felgenreand. „Schatz, ich habe gerade 10 Euro verdient“, war meine abschließende Bemerkung.

links: die Felge nach dem Sandstrahlen

Text und Fotos: Martin Werner

links: der Flicker vom Dorfschmied in der Provence