

Neue Sitzbank..... bevor mir weiter der Arsch einschläft

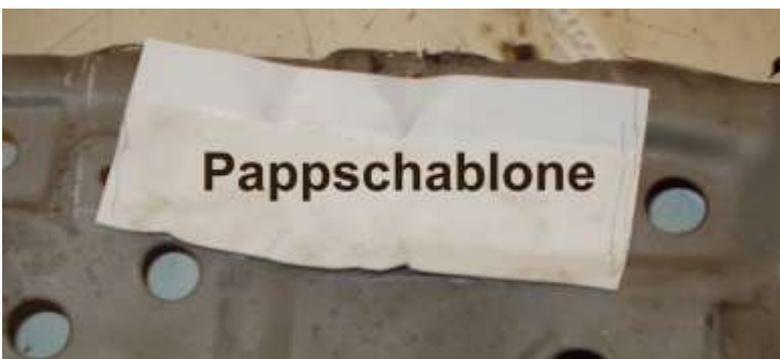
Ist schon ein (Alp-)Traum, wenn man mit einer vorgelegten Fußrastenanlage fahren kann, aber der Sitzbankhocker so saudumm aufn Steiß drückt, daß nach 100km alles taub ist. Lustig wird's dann, wenn der Arsch wieder „auftaut“ !

Da meine alte Sitzbankunterkonstruktion (die Eisenplatte) durch Rost brüchig geworden war, habe ich mir eine andere besorgt und im Dez. 2013 (endlich) mit der Neukonstruktion einer Neuen begonnen.

Zunächst wurde der alte Schaumstoff abgenommen (war bissl geklebt) und dann alles sandgestrahlt (wurde schon vor ein paar Jahren von privater Hand für mich erledigt)



Durch das Sandstrahlen wurde logischerweise auch marodes Material abgetragen, wodurch die Stabilität nicht zugenommen hat. Also mußte ich erst die Trägerplatte wieder aufbauen.



Wie man hier sehen kann, wurden erstmal grobe Pappschablonen gefertigt, diese dann auf ein Blech übertragen und in die entsprechende Form gebracht. Als Material eignet sich hervorragend ein alter Computertower, den man von seiner Farbe befreit hat.

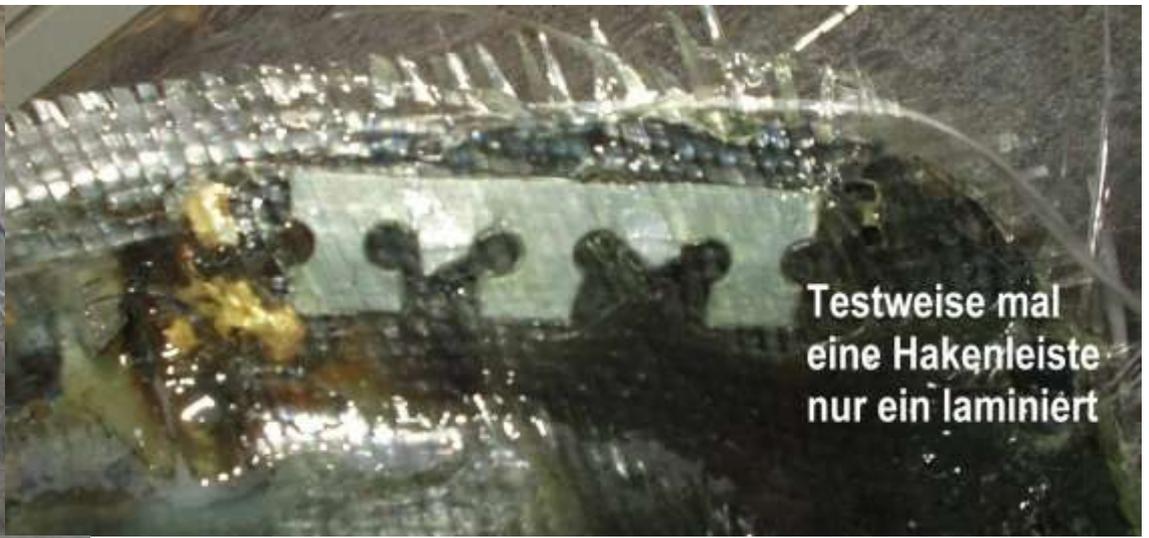
Mittels „treiben“ > mit der runden Finne eines mittelschweren Hammers auf einen leicht geöffnetem Schraubstock, sind die ersten Abkantungen gut zu formen. Sobald das erste Trum paßt > mit Schweißpunkten anheften und die nächsten Teile formen/anpassen.



Wie man sieht, ist auf diese Weise eine fast komplett neue Blechummantelung des ursprünglichen Trägerblechs entstanden. Die Stabilität hat sich extrem erhöht und auch die Haltbarkeit dürfte nichts mehr zu wünschen über lassen. Durch Rost und auch die Sandstrahlerei haben sich leider auch diverse Haltehaken für den Sitzbankbezug an den Seitenflächen verabschiedet. Hierfür gibt's eine absolut billige und einfache Lösung: Lochband ausm Installateurbedarf (Baumarkt). Mit der Blechschere ein paar Segmente raus geschnitten, kann man so einfach und schnell die Lücken schließen. Ich habe die Abschnitte mittels Hartlöten befestigt, denn auf der Innenseite ist ja noch das „Altmaterial“ vorhanden und selbiges kann schon mal „bissl dünn“ sein. Mit Schutzgas schießt man dann schnell mal durch. Da ich die Autogenschweißerei schon mal zur Hand hatte, habe ich auch gleich die restlichen Blechteile sauber (ja ok... so gut es ging) miteinander verbunden. Ja leck, das wurde ganz schön warm in der Garage... trotz mickrigen 5°C Außentemperatur. Einem Profi-Schweißer wüds angesichts der Nähte sicher die Tränen in die Augen treiben, aber ich habe vor rund 30 Jahren zum letzten mal damit hantiert.....



Die Blecharbeiten konnten nun als abgeschlossen einsortiert werden. Aufgrund des Zustand sowohl meiner Originalbank, wie auch der Nachgekauften, wollte ich meine Konstruktion vor den Witterungseinflüssen nicht nur so halbherzig (wie von Honda) schützen, sondern die Sache RICHTIG machen. Für die Unterseite brauchte ich eine homogene, glatte und wasserdichte Oberfläche... was bietet sich da an.... Genau: glasfaserverstärktes Kunstharz, auch GFK genannt. Vaddi ist ja der Kunstharzfreak vor dem Herrn, somit war hier ausreichend Material vorhanden. Zunächst wurde das Metall großzügig mit Harz bestrichen, damit die Glasfasermatten vernünftig „pappten“, dann die Matten noch einmal mit Harz getränkt und so fixiert. Problemstellen mit großen Radien oder sonstigen „kugeligen“ Ausbuchtungen/ Vertiefungen müssen in diesem Falle mit Einzelmatten „zusammen gestückelt“ werden > analog den Blechteilen. Eine Aushärtungszeit von 24h sollte auch bei „schnellem“ Harz eingehalten werden, sonst hat man ständig pappige Finger und die weitere Bearbeitung verschmiert jegliches Werkzeug. Weiterbearbeitung heißt in meine Falle: die überstehenden GF-Matten abflexen und die Entlüftungslöcher im Blech wieder ausfräsen. Des Weiteren bilden sich selbst bei sorgfältigster Arbeit IMMER Luftblasen im Harz und auch durch die Aufdoppelung des Blechs entstehen zwangsläufig Hohlräume. Diese sind dann aber prädestiniert, um Wasseransammlungen aufzunehmen und dort Rostnester zu bilden... aber genau DAS wollte ich ja nimmer. Also > Harz rein laufen lassen.. oder... alte Farbreste (2-K-Lack), wobei Letztere aufgrund ihrer Elastizität sinniger sind. In meinem Fall hatten wir noch etwas Mitternachtsblau vom Alutank über, damit wurde dann auch gleich die Unterseite komplett gestrichen.



Alles wieder g'scheit trockenen lassen und dann geht's an die „echte Sitzbank“... nämlich den Schaumstoff und damit die Form, bzw. die Härte. Und hier hatte ich mehrere Ansätze, die da waren:

1. Kompletten neuen EINZELBLOCK in einer neuen Härte kaufen und in Form bringen > Kosten zw. 70 und 120 € rein der Schaumstoff
2. Aus alten Polstererbeständen (Erbschaft läßt grüßen) in Mehrschichttechnik den Block selber herstellen und auch die Härte bestimmen.
3. Den alten Schaumstoff in eine neue Form bringen und irgendwie eine andere Härte „hinein zaubern“.

Da ich mit diesem Sitzbankprojekt für mich Neuland betreten habe, wollte ich das so billig, wie möglich machen > wenns in die Hose geht, dann ist/wäre nur die Arbeitszeit für'n Arsch gewesen. Daher fiel Punkt 1 schon mal großzügig aus, also hab ich 2 + 3 ausprobiert. Auch Nummer 2 hat sich als nicht wirklich sinnig raus gestellt, blieb nur noch Punkt 3 übrig. Den selbstgemachten Block habe ich noch aufgehoben. Weiß der Geier, ob ich da nicht nochmal eine andere Form probiere ! Die Roßhaarmatte soll die Härte erhöhen.... hoffen wir es !





Das sah dann schon mal recht gut aus und einen stabilen Eindruck hinterließ es auch. Um die recht raue Oberfläche der Roßhaarmatte zu „versiegeln“ und auch ein wenig Sitzkomfort zu bekommen, legte ich noch 2 dünne Lagen „Zauberwatte“ auf. Anschließend wurde die Sache noch durch einen simple Stoffhülle (paßgerecht geschneidert) in sich abgeschlossen.



Der nächste Schritt ging nun quasi „ans Eingemachte“, denn nun mußte das eigentliche Sitzbankaußenmaterial gefunden werden.

Dafür bleiben einem an sich nur zwei Möglichkeiten:

1. Klassisches Kunstleder (also Plastik)
2. Echtleder

Beides hat seine Vor- und Nachteile, die mal kurz aufzählen möchte.

Kunstleder:

- + Billig in der Beschaffung
- + Fast überall zu bekommen
- + Wasserfest > also sogar fast wasserdicht
- + Leicht zu bearbeiten
- wird rissig
- wirkt billig

Leder:

- + Formstabil
- + hält extrem lang
- + Edle Optik
- + bereits vorhanden
- nicht leicht zu bearbeiten
- saugt Wasser auf

Allein der Grund „bereits vorhanden“ nahm mir eigentlich die Entscheidung bereits ab. Freilich war mir klar, daß ich bei Leder auf nicht unerhebliche Probleme stoßen werde, aber ich wollte die Geschichte ja so preiswert wie möglich gestalten.

Mein Vater ist zudem im Besitz einer sehr robusten, alten Nähmaschine, mit der man fast alles nähen kann und mit einer 100'er Ledernadeln, haben wir erste Muster in annehmbarer Qualität zustande gebracht.

Nächster Schritt war daher: zerlegen des alten Bezuges, um daraus die Schablonen für die Ledertrümmer des neuen Bezugs zu gewinnen.



Wie man sieht, besteht der Originalbezug aus 5 Teilen (im Bild oben links fehlt ein Seitenteil und das große hintere Seitenteil ist zusammen gelegt), welche ich auf meine Lederstücke übertragen mußte > Kreide, oder nasser Tafelstift. Als alles ausgeschnitten war, folgte das Zusammennähen. Dabei ist zu beachten, daß man die Trümmer richtig aufeinander legt und die Naht gleichmäßig durch zieht.



Zur Nähmaschine sei gesagt: die normalen vom Discounter oder die „leichte“ Haushaltsmaschine wird wohl mit 2 Lederlappen bei Verwendung einer 100'er Ledernadel klarkommen, aber wenn dann 3 oder gar 4 Stücke übereinander liegen, kommen die Geräte schnell an ihrer Grenzen. Wer nichts anderes zur Verfügung hat, sollte auf jeden Fall nur mit dem Handrad und einer helfenden (vorsichtig ziehenden) Hand arbeiten. Selbst unsere Uraltmaschine hat stellenweise nur durch diesen Trick die Nähte geschafft.



Wenn beide Einzelbezüge fertig sind, muß eine „Anprobe“ am „lebenden Objekt“ zeigen, ob man richtige Zugeschnitten und auch genäht hat. Bei mir hat alles gestimmt und mit dem nötigen „Zug“ stimmte die Größe sehr gut, also kam es nun zum endgültigen Zusammenfügen..... ABER, vorher sollte man die „echten Nähte“, also die, welche man sieht und auch die eigentliche Last aufnehmen, machen. Wenn man das nicht zum jetzigen Zeitpunkt erledigt, hat man hinterher derart viele Stoßstellen, daß man keine Chance mehr hat, OHNE echte Ledermaschine auch nur einen Stich zu setzen.

Man sollte auch darauf achten, wie rum man die umgelegten Ränder legt, damit man nicht im fertigen Zustand darauf zu sitzen kommt. Das ist auch ein Grund, warum man die tragenden Nähte (einzeln) vorher ausführen sollte.



Man sieht hier das fertige Ergebnis bereits aufm Mopped verbaut. An sich recht gut geworden, allerdings ist der Unterbau im Sozusbereich ein wenig nach oben verzogen. Daher schaut es so aus, als würde die gesamte Bank hinten „in die Luft zeigen“. Ist halt der erste Versuch... ggf baue ich noch eine andere.

Das Einhängen des Bezugs in die Metallspitzen auf der Innenseite habe ich nicht dokumentiert, das war schon zu zweit eine Scheißarbeit und wir hatten einfach keine Zeit dazu. Hierzu möchte ich aber grundsätzlich sagen: es kann fast nicht genug Zug sein, denn man da aufbringen muß. Auf diese Weise bekommt die Sache nämlich richtig Optik, die Falten gehen raus und die Bank erhält ihrer endgültige Härte !

Die erste Fahrt war wie ein Ritt auf Wolken..... da sinkt man nimmer ein und die Entfernung des blöden Höckers drückt nicht mehr aufn Arsch !!

Ach ja, noch was: Ich bin bei vielen Dingen bereit etwas im Auftrag zu erstellen/bauen.... aber die Aktion ist schon ziemlich aufwändig und an sich nicht mit Geld zu bezahlen. Die zusätzlichen Materialien (auch das Leder) sind relativ teuer und die Arbeitszeit... sorry, das kannst vergessen.

Also bitte kein Anfragen: „....kannst du mir meinen Sitzbank auch „umbauen“..... Das fällt einfach aus.