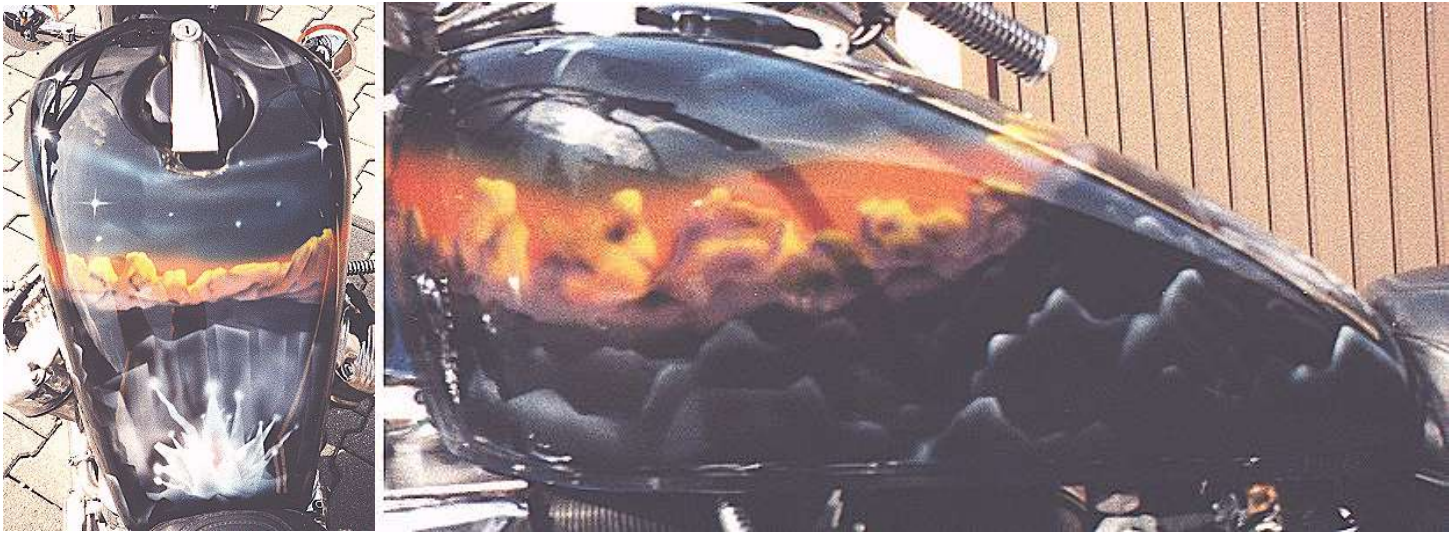


Endlich ein vernünftiger Tank !!

Man kann über die CX sagen was man will, aber ein riesiges Problem ist bei der CX-C nun mal der viel zu kleine Tank. Die 11, bzw. 12 Liter Inhalt sind bei einem durchschnittlichen Verbrauch von ca. 5,5 Litern einfach ein Witz.



Nun ist es in Deutschland und dem angrenzenden Ausland ja nicht so, daß man die Tankstellen suchen und damit auch die Route nach Tankmöglichkeiten wählen muß. Allerdings es ist einfach nervig, wenn man als „retardierendes Element“ in einer Gruppe von 17-20 Liter-Tank-Moppeds gilt, weil die eigene Mühle alle 150 km Durst hat. Mal abgesehen von der Tatsache, daß es auch bei Strecken die gerade so um die 300 km liegen, kurz vorm Ziel noch mal eine Pause braucht, nur weil die CX aufm letzten Tropfen läuft. Als Abhilfe käme da nur ein größerer Tank in Frage.... und den dann auch gleich in Alu-Version, damit die leidige Rosterei (auch so eine Krankheit bei den älteren Geräten) ein Ende hat.

Nun ist es ja nicht so, dass es diesen Tank nicht gäbe, aber für 879 DM (zu Zeiten einer vernunftbegabten Währung) und dann noch ohne Benzinähne und ähnlichem Zubehör..... ganz schön heftig. Allerdings braucht die CX über die Jahre nicht weniger, die Strecken werden nicht kürzer und Dank der Inflation der Tank auch nicht billiger. Also habe ich dann für dieses Jahr den Entschluß gefaßt, das Ding zu kaufen. Über gute Beziehungen bekam ich das Teil neu kpl. mit Hähnen, Deckel, Schlauch und T-Stück für 350 Öre incl. Versand.



Eine Anfrage beim Hersteller (Fa. Reinschlüssel) erbrachte die Aussage: 330 zuzüglich Märchensteuer. Ob da die Hähne und der restliche Kleinkram dabei gewesen wäre...???? Keine Ahnung, diese Aussage reichte mir auch so. Es gibt da auch noch einen CX-Teile Muhl, der sagt, er hätte die letzten dieser Exemplare gekauft. Das ist jedoch seltsam, denn in einer e-mail vom 18.02.04 schrieb mir G. Reinschlüssel daß dieser 330€ kosten und auch weiter von ihnen gebaut würde. Tja, Berndt,.....wer hat jetzt recht..... das verrät uns leider nicht das Licht !

Nach diesem kleinen Seitenhieb, begeben wir uns wieder zum eigentlichen Objekt der Begierde. Wie man an den letzten Bildern gesehen hat, ist das Teil ziemlich roh in der Bearbeitung und auch der Tankdeckelhöcker kann so gefallen..... muß aber nicht.

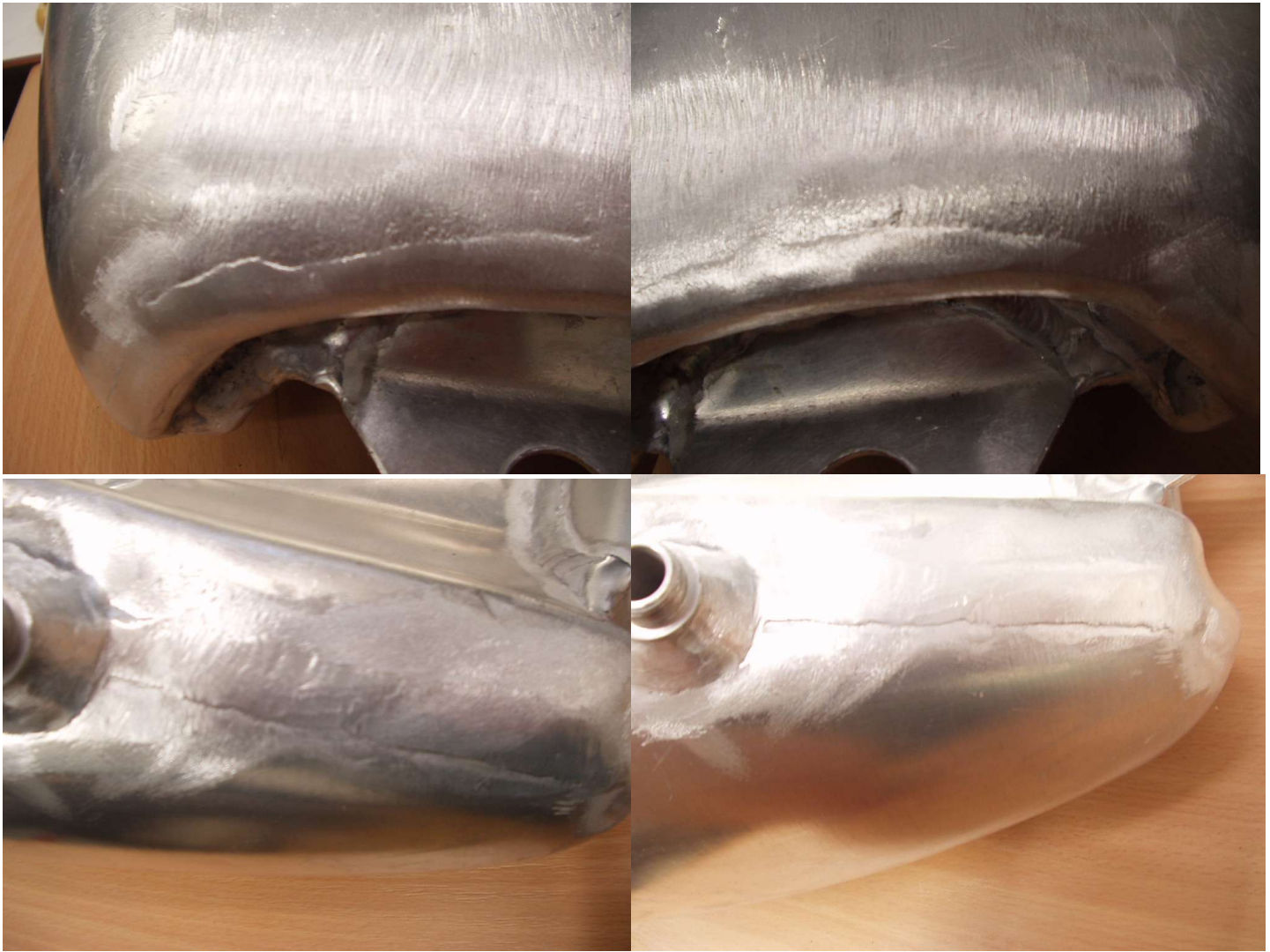


Mir hat er nicht und so habe ich ca. 250g Spachtelmasse gleichmäßig darauf verteilt und damit einen weitaus gefälligeren Übergang erreicht



Vorher mußte ich auch die extremen Schweißnähte erstmal glätten, denn das hätte wohl nicht mal das Prestolit geschafft.

Die gesamte Optik des Rohtanks gleicht einer wilden Zusammenstückelei aus allerlei Aluteilen und ist damit hat man mit der Flex gut was zu tun. Wer allerdings die Problematik des Aluschweißens kennt, wird verstehen, daß ein derart voluminöses Teil nicht anders zu fertigen ist. Der thermische Verzug ist bei Alu derart heftig, daß die Kfz-Industrie lange vor der Serienfertigung zurückschreckte. Mittlerweile kann dieser Verzug mittels CAD bereits in der Planung eingerechnet werden. Eine Rohkarosse sieht ziemlich seltsam aus, bevor sie zusammen geschweißt wird.....



Auch die Benzinhahnstutzen wurden einfach stumpf dran genagelt, eine Optik zum Fürchten und daher ein weiteres Spachtelgebiet. Leider ist die Oberfläche so klein, daß man diese Menge nicht wirklich anmischen kann, so bleibt nur der Trick, den „Abfall“ der großen Flächen schnellst möglich dort zu verarbeiten. Hat bei mir in den meisten Fällen geklappt und wenn man das Zeug im 2/3-ausgehärteten Zustand mit einer Spachtel abschabt, kann man es erstaunlich gut nach modellieren. Beim Feinspachtel geht jedoch nichts mehr über Handarbeit mit dem Schleifpapier. Eine Scheißarbeit, die man am besten im Freien macht, denn der feine Staub ist wirklich überall zu finden !



Wenn dann alle (na ja, fast alle) Unebenheiten ausgebügelt sind, kommt der Füller drauf. Ich habe die ersten 3-5 Schichten an den notwendigen Stellen einfach mit dem Pinsel aufgetragen. Jeder Lackierer wird jetzt mit dem Brechreiz ringen, aber ich habe nun mal keine Möglichkeit auf die Schnelle mit der Spritzpistole diese Grundierung zu tätigen. Hat auch für die größeren Poren im Spachtel hervorragend funktioniert und so war dann eine gute Grundlage für die „Ganzkörperfülleraktion“ geschaffen.



Ab jetzt blieb der Tank bei meinem Vater, denn der hat Kompressor, Spitzpistole, geschützten Platz und vor allem: Platz zum austrocknen. Insgesamt haben wir 3x mit der Pistole gefüllt und dann die erste Schicht Farblack (Mitternachtsblau) drauf. Leider hatten wir trotz aller Sorgfalt und Sauberkeit Silikonkrater in der Oberfläche. Das ist natürlich ärgerlich und vor allem für die weitere Lackierung ein mittelgroßes Problem, denn an diesen Stellen nimmt der Untergrund einfach keine Farbe an. Ein Silikonmittel (wird einfach in die Farbe gekippt) brachte nicht den gewünschten Erfolg, also haben wir nach der 3. Schicht Farbe einfach mit einem kleinen Pinsel diese „Pickel“ zu getupft. Dann wieder geschliffen und siehe da, keine Krater mehr zu sehen ! War zwar die Hau-Ruck Methode, aber ziel führend und ganz gemäß meinem Motto: Funktion zählt. Diese Schicht habe ich dann (zum 1. Mal) selber lackiert, leider hatten wir ein bissl zu wenig angerührt und ich konnte ihn nicht ganz fertig machen. Tja, das hieß dann noch mal schleifen und Vadder durfte die letzte (5.) Schicht drauf zaubern. In Absprache mit dem Air-Brush-Menschen vom letzten Tankbild, war damit meine Arbeit bis auf weiters getan. Nach dem ersten Moppedtreffen 2004 habe ich ihm den so vorbereiteten Tank vorbei und meine Ideen näher gebracht.

