

Reparaturbericht

Zur Abwicklung der Hauptuntersuchung, die im April fällig war, mussten ursprünglich meine gesamten, total verrostete Benzinleitungen erneuert werden. Mit dem Material, etwa 14 m, 8mm Kunifer-Rohr war ein Betrag von € 500,00 vereinbart.

Bei der Arbeit musste der Alero mehrfach mit der Hebebühne angehoben werden. Nach dem zweiten Aufbocken musste ich sehen, dass sich die Verstärkungen vorn und hinten für die Wagenheberaufnahme verbogen hatten, also in sich nicht mehr stabil waren.

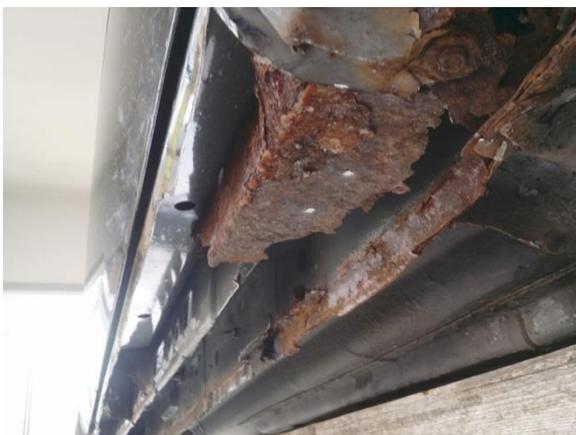
Nach Fertigstellung der neuen Kraftstoffleitungen wurde der Alero nochmals aufgebockt, um mir die geleistete Arbeit zu zeigen. Jetzt hatten sich inzwischen im vorderen Bereich an den Verstärkung ganze Rostplatten gelöst und fielen zu Boden. Darunter sah man, dass auch Teile des Schwellers weggerostet waren. Der Inhaber der Werkstatt meinte, da müssten rechts und links die Schweller erneuert werden und machte mir ein Angebot von etwa nochmals den selben Betrag. Na ja dachte ich, € 1.000,00 ist mir der Wagen gerade noch Wert.

Ich setzte mich abends an den Computer und suche die Reparaturschweller. Bei der Firma Car&Stripes in Wunstorf wurde ich fündig. Sie hatten je einen linken und rechten Schweller auf Lager. Nach Zahlung mit PayPal wurden die beiden Bleche auch bereits zwei Tage später angeliefert.



Inzwischen hatte meine Werkstatt an der rechten Seite zuerst die Plastikverkleidung über dem Schweller entfernt und begann den alten Schweller abzutrennen. Was dann zum Vorschein kam übertraf meine schlimmsten Befürchtungen, es waren nicht nur die Schweller restlos durchgerostet sondern auch der dahinter liegende Rahmenholm. Auch war der Kotflügel im unteren vorderen Bereich, wo er mit dem Schweller verschraubt ist, auch nur noch ein Haufen Rost. Laut der Werkstatt war davon auszugehen dass die linke Seite genauso marode war. So war es dann auch. Ich setzte mich dann am Abend mit dem Werkstattinhaber auf ein Bier zusammen und er teilte mir seinen vorläufigen Kostenvorschlag mit, bei dem mich der fast der Schlag traf. Von dem Betrag hätte ich mir mehrere Alero kaufen können. Ich sagte ihm, dass dies meine Möglichkeiten als Rentner weit übersteigt und unter diesen Umständen daran nicht zu denken sei. Nach mehreren Bier einigten wir uns auf einen Pauschalpreis, unter der Voraussetzung, dass er sich für die Reparatur Zeit lassen könne.

Der Preis war immer noch recht happig, aber in meinen Augen gerechtfertigt und für die, zu leistende Arbeit trotzdem günstig. Auch wurden Vorkasse 50% Anzahlung sofort und 50% Rest Fertigstellung vereinbart !

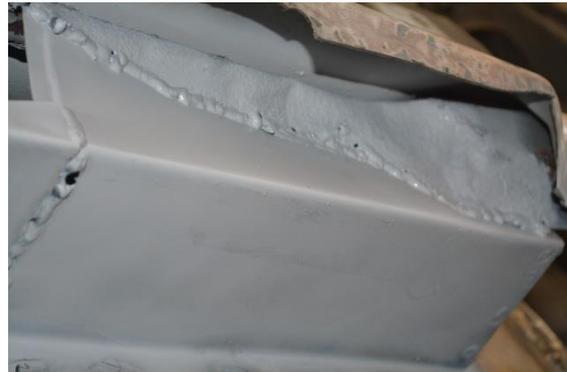




Zwei Tage später begann das große Abtrennen des Schwellers und der Unterseite des Rahmenholms. Wieder einige Tage später begann die Anfertigung der Reparaturbleche. Jetzt stellte sich auch heraus, dass die besorgten Schwellerbleche eigentlich unbrauchbar waren, sie sind zu kurz und nicht korrekt gebogen. Also mussten sie auch verlängert und zum Teil warmverformt werden. Zum Beispiel war der leichte Radius zum hinteren Kotflügel überhaupt nicht vorhanden und musste erst geformt werden. Im oberen Bereich wurden die Schwellerreste etwa 30 Millimeter unter den Einstiegen abgetrennt, sonst hätten sie sich die Reparaturbleche nicht an der Karosserie ansetzen lassen.

Die anschließend angefertigten Rahmenholmbleche für die Unterseite wurden jetzt eingesetzt und am Fahrzeugrahmen angepunktet. Vorher war die vordere und hintere Wagenheberv Verstärkung aus 3mm Stahlblech doppelt gebogen und eingeschweißt worden.





Auch seitlich am Rahmenholm wurde so verfahren. Vorher wurde jeglicher noch vorhandener Rost abgeschliffen. Einige Tage später Anfertigung des Rahmenkopfes zum Radhaus hin und einschweißen desselben. Nach Fertigstellung wurden in 15 cm Abstand große Löcher in die Unterseite des Rahmenholms gebohrt. Die waren notwendig, damit sich der Schweller später mit Hohlraumkonservierung auffüllen ließ.



Nach dieser Arbeit wurde die gesamte Reparaturstelle mit Rostschutzgrundierung und Rostschutzlack lackiert. Nach Abtrocknung des Lackes wurde der Schweller angepasst und wieder im unteren Bereich gepunktet. Vorher wurde er auch auf der Innenseite mit Rostschutzgrund behandelt.

Oben bei den Einstiegen wurde er erstmal mit Schweißpunkten fixiert und dann wurde eine durchgehende Naht geschweißt. Nach Fertigstellung wurde diese verschliffen und verzinkt.

Gerade im Bereich des hinteren Radius zum Kotflügel, musste noch dick Zinn aufgetragen und anschließend die Kontur genau angepasst werden. Probeweise wurde die Plastikverkleidung des Schwellers an die Karosserie gehalten und die eine oder andere Unebenheit noch ausgeglichen. Jetzt wurde der vordere Kotflügel provisorisch angeschraubt und ausgemessen, wieviel Blech unten angesetzt werden muss. Das entsprechend angefertigte Blech wurde mit der Punktschweißzange mit dem Kotflügel verbunden und die Löcher für die beiden unteren Befestigungsschrauben gebohrt. In den Rahmenholm wurden zwei M 8 Nietmuttern eingezogen. Nach diesen Arbeiten wurde der Schweller und der Kotflügel mit Rostschutzgrund gespritzt. Danach wurde der Schweller und der, inzwischen wieder abgebaute Kotflügel gefüllt, geschliffen und anschließend lackiert.

Für die rechte Seite wurde eine Woche bis zur Fertigstellung benötigt. Immer wieder unterbrochen, von der Reparatur anderer Fahrzeuge. Das war aber auch so vereinbart.

Zur Fertigstellung der linken Seite wurde ebenfalls eine Woche benötigt. Die dort ausgeführten Arbeiten waren identisch mit der rechten Seite.

Jetzt konnten die Plastikabdeckungen endgültig montiert werden und der gesamte untere Bereich des Wagen mit Unterbodenschutz und Hohlraumkonservierung behandelt werden. Auch das Innere der Türen ließ ich damit versehen.

Die Gesamtdauer dieser Arbeiten war drei Wochen und jetzt steht er endlich wieder in der Garage und tropft aus allen Fugen Hohlraumversiegelung.

Nach dieser Erfahrung nehme ich an, dass wir uns über kurz oder lang von den meisten Alero verabschieden dürfen, sofern die seinerzeitigen Besitzer ihre Autos nicht mit Hohlraumkonservierung behandelt haben. Oder nicht bereit sind tief in ihre Tasche für die notwendigen Reparaturen zu greifen. Natürlich muß nicht jeder Alero so durchgerostet sein, als mein Fahrzeug, aber leider ist bei Oldsmobile anscheinend keine Rostschutzvorsorge getroffen worden. Und es ist nicht überall, das im "Winter" salzlose Kalifornien.

Vermutlich wird der Alero mich jetzt überleben!!!