

# 123 **GT** Lenkradrestauration

Autor: Pierre Poeschke



## 123 **GT**-Lenkrad Restauration

Die Bäume fliegen an mir vorbei, die Amazon ist schnell, ja verdammt schnell. Ich habe alles

Im Griff.....nein nicht alles, sondern nur das neu erworbene GT-Lenkrad!

Dieses schöne **GT**-Lenkrad!

Ich liebe es.

Plötzlich tippt mich einer von hinten an, wie das. ?....ich bin doch ganz alleine in meinen Auto!

Mein Schwager- Peter hat mich aus meinen Traum geholt!

Ich sitze zwar hinter einen **GT**-Lenkrad, aber ein Traum ist es bestimmt nicht.

Es sieht aus, als hätte es der Beißer aus 007 bearbeitet,

alle Speichen verbogen und sein Gebissabdruck auf dem Hupenring hinterlassen. Urgewalten müssen hier am Werke gewesen sein und es wird gewaltig viel Arbeit sein dies wieder zu reparieren!

Ich versuche nur ein wenig die Speichen zu verbiegen, keine Chance.

Vielleicht hätte ich doch öfters in die Mukibude gehen sollen!

Aber diese Löcher am Hupenring lassen sich bestimmt noch anders erklären!

Da wird einer während einer lange Autobahnfahrt bei ca. 180km/h sich gelangweilt und einfach mal mit seinen Pfeifenreinigungs-Utensilien paar Löcher gebohrt haben!

Einen Hut, wie in einer der 123 GT Prospekte wird er auch bestimmt dabei aufgehabt haben.

Nein, das soll einer verstehen wer will, ich nicht!

Also ran an die Arbeit

Wie Restauriere ich ein 123 **GT**-Lenkrad.

Anmerkung: Diese Anleitung kann natürlich auch auf alle Lenkräder von Volvo und anderen Oldtimer umgesetzt werden!



**Das hier vom Beißer oder vom Mann mit dem Hut verunstaltete GT-Lenkrad, besteht wie die meisten Lenkräder aus Bakelit!**

**Also, innen Stahlkern außen Bakelit.**

**Bei diesen hier war nicht nur das Bakelit im Bereich aller 3 Stahlspeichen (BILD 2) beschädigt, sondern hatte auch noch ein langen Riss auf ca. 5 cm -Länge, im Bereich der Öffnung für die Hupe ( BILD 1 ), außerdem durch einen oder mehrere unsachgemäße Versuche, den Hupenknopf von vorne heraus zu bekommen. (BILD4) Hupenknopf immer beim 123GT von hinten durch eine kleine Öffnung heraus drücken! ( Bild 3 )**

**Aber bitte vorsichtig!!!**

**Am Lenkradkranz waren ein paar Vertiefungen und die üblichen Kratzer zu reparieren.**

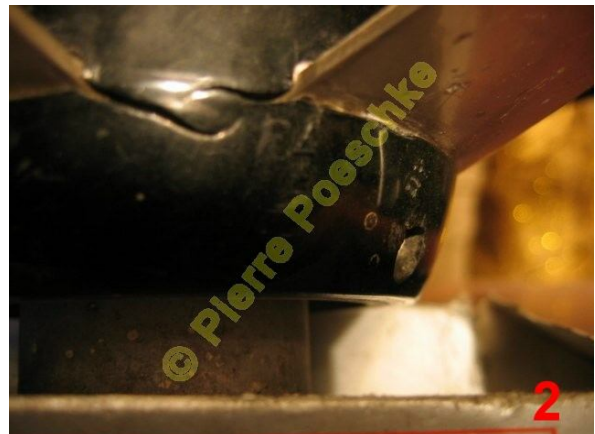
**Die Edelstahlspeichen waren alle verbogen und teilweise mit tiefen Kratzer versehen ( Bild 5 )**

**Und poliert hatte sie auch keiner!**

**Als erstes, habe ich die Speichen gerichtet ( Ein Hartholz und eine kleine Schraubzwinge) mehr braucht man nicht!**

**Ach doch....ein wenig Gefühl und Geduld**

**Die so gerichteten Speichen, wurden dann erst mit 150er, später mit 180er und zum Schluss mit 240er Schleifpapier geschliffen, danach mit glatten Krepp - Klebeband sauber abgeklebt.**





Auf (Bild 6), kann man gut erkennen, eine Seite der Speiche ist nur grob- die andere schon sehr fein geschliffen.

Nun kommen wir zu den Rissen im Bakelit!!!

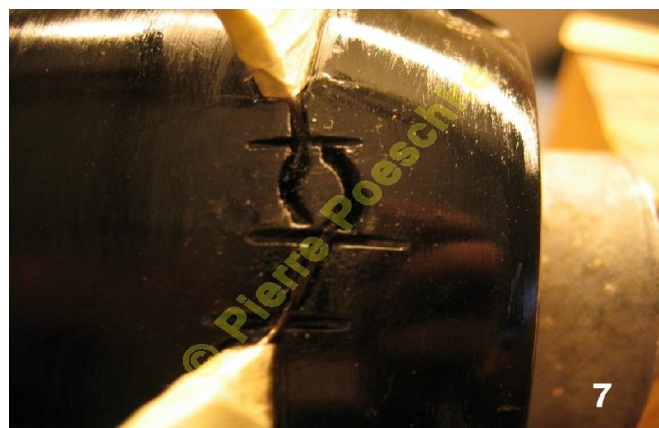
Als nächstes sollte das Bakelit einmal komplett mit 180er Schleifpapier an geschliffen werden, um zusehen wo nur kleine oder doch größere Beschädigungen sind.

Nicht mit zu groben Schleifpapier, schleifen. (Gefahr von Riefen)

Alle Risse müssen an ihrem Ende mit ca. 4mm aufgebohrt werden. (Vermeidet eine weitere Rissbildung)

Die Risse habe ich mit einem Dremel erweitert (Kegel-Form) und quer dazu tiefe Einschnitte gefräst, um so die Spannungen herauszunehmen und ein besseren halt für die Spachtelmasse zu erhalten. (BILD 7)

Dies ist sehr wichtig und sollte mit großer Sorgfalt geschehen!





**Aufsatz Dremel!**

**Schleifkegel, Schleifscheibe für Quereinschnitte, Schleifrolle für Innenbereich (Hupengehäuse , Bild 8 )**

**Sowie ein Schleifvlies für den Bereich der Sicken!**

**Besonderes Hilfsmittel: Ein Holz zur Aufnahme des Lenkrads, im vorderen Teil, abgerundet, (Dornaufnahme)-während der Bearbeitung!**



**Alles muss danach gründlichst gesäubert werden.**

**Apropos säubern, nicht oder wenn- mit nur wenig Aceton säubern. (Hatte danach eine schlechte Haftung der Spachtelmasse)**

**Deshalb brauchen auch kleine Beschädigungen-tiefe Einschnitte, auch quer dazu. Ich habe nach der Reinigung immer alles noch mal gut an geschliffen!**

**Die Spachtelmasse und deren Verarbeitung wurde in Oldtimer Praxis 1/2000 und Motor Klassik 2/98 gezeigt.**

**PC 7 EPOXY A und B heißt die Wunderwaffe bei Bakelit, es weißt die selben Schwund bzw. Quell-Eigenschaften wie Bakelit auf und soll auch noch nach Jahren keine Risse verursachen.**

**Leider hier sehr teuer, aber wohl perfekt für diese Aufgabe.(BILD 9)**

**Das kleinste Gebinde reicht voll kommen aus und kostet hier mit Porto ca. 26,00-€, in den USA- kostet es 6,00-\$**

**Das Gebinde ist in 2 Filmrollendosen abgepackt. Lieferant in der BRD,“ Classic Car Parts”,Tescari.**



Seid beim öffnen der Spachtelmasse und Härter nicht überrascht, diese waren bei mir sehr zähe artig.

Der Trick.....nur eine kleine Menge(Verhältnis 1:1) entnehmen, also auch 2 Holzspachtel und es auf ein Anmischbrett geben und erst einmal mit einem Heißluftföhn (1Stufe) leicht erwärmen, bis es glänzt....erst jetzt ist es gut zu mischen und zu verarbeiten.(BILD 10)



Dann erst Spachtelmasse und Härter mischen!

PC 7 braucht Wärme.

Nach dem Mischen ist es hellgrau und wird in den Riss mit einem Holzspachtel tief eingebracht.

Wird die Masse wieder leicht zäh, einfach wieder erwärmen(Heißluftföhn 1Stufe)

Man kann auch zusätzlich sehr sehr vorsichtig das Bakelit erwärmen, ABER VORSICHTIG!!!

Unter Hitze schrumpft Bakelit sehr schnell, vor allen an der Öffnung zur Hupe!  
Jetzt weiß ich das auch!!!

! Im Bereich des langen Risses an dem Hupengehäuse, habe ich dies beim ersten Spachteln getan (alles noch ohne Probleme), beim 2 Spachteln aber dann-erwärmte ich ebenfalls und jetzt wurde die erste Spachtelschicht wieder an gelöst und das Bakelit schrumpfte in Richtung der Öffnung zusammen....oh, oh oh nicht gut...weil wie im (BILD 12 )

gut zusehen, dort auf der Seite wo später der Hupenknopf sitzt, im oberen Bereich der Metallkern nicht bis ganz nach oben reicht!

Konnte aber alles noch mal mit Spachtelmasse und ein wenig Erfahrung reparieren, .....dachte ich, später mehr dazu!!



**Man kann PC 7 sehr gut formen, in dem man DD-Verdünnung auf den Finger macht und damit das ganze glättet.**

**Die Verarbeitung von PC 7 geht sonst überraschend leicht.**

**Ich musste aber 2 x Spachteln.**

**Nach dem 1. mal, habe ich das Lenkrad über Nacht auf die Heizung gelegt. Bitte Holzleisten unterlegen.**

**Nächsten Morgen ist die Spachtelmasse ausgehärtet, dann heißt es wieder....Schleifen (180er)**

**Das erste Schleifen kann man noch vorsichtig mit einem Fein-Multimaster machen, ebenfalls 180er Papier - um dann von Hand weiter zumachen. Dann heißt es nochmals alle Risse nachspachteln und wieder auf die Heizung legen.**

**Jetzt wird alles wieder geschliffen, also Risse und der Rest des Lenkrads, erst mit 180er, dann 240er (trocken), dann 400er u 600er (Nass) und das alles nur noch bitte von Hand!**

**Denn nur die Hand, kann die Rundungen und Sicken am besten fühlen und schleifen**

**Schleifvlies z.B. von Scotch Brite für die Sicken.**

**Habe nach ein paar Tagen festgestellt, dass im Bereich der Spachtelstellen wieder ein Absatz vorhanden war.**

**Also bitte "Ruhen lassen" - und falls nötig, nochmals in diesen Bereich nachschleifen.**

**Dann ist das Spachteln und Schleifen vorerst abgeschlossen.**

**Bild 11+12 zeigt das Ergebnis.**

**Zeitaufwand ca. 10-12 Std. incl. der Speichen - Bearbeitung (aber ohne Polieren der Speichen)**

**Die Speichen - Bearbeitung sollte am besten immer vor dem Bearbeiten des Bakelits abgeschlossen sein!**

**Das Polieren der Speichen kann auch noch nach dem Lackieren erfolgen, ich habe es jedoch gleich nach allen Reparaturarbeiten gemacht.**

**Das heißt: Kreppband wieder von den Speichen entfernen, nun das Bakelit abkleben und alle Speichen polieren.**

**Ich habe sie mit einer speziellen Edelstahlpolitur von Autosol poliert.**

**Gerade hier hilft der Multimaster/Fein und die Filzpolierplatten ungemein. Durch die Oszillierende Bewegung von nur 3,2° und den 20000 Schwingungen in der Minute, besteht hier nicht die Gefahr von Schleifspuren am Bakelit, durch Rattern der Maschine.**

**Das ( BILD 13 ) zeigt nun sehr schön, was möglich ist.**

**Auch ich, hätte nicht dieses Ergebnis bei dem ehemaligen Zustand erwartet!**

**Solch ein Glanz, ist der Dank für ein paar mühevollen Stunden, an den Speichen.**

**Nun müssen leider die Speichen wieder abgeklebt werden, aber diesmal nehme ich Packpapier, um später keine Verfärbungen durch den Lack zu riskieren.**

**Die Öffnung (Hupe) habe ich mit einer rund ausgeschnittenen MDF-Platte 8mm stark, abgedeckt ( ca. 82mm)), in die ich ein Loch im Durchmesser der Dornaufnahme-mittig gebohrt habe (ca. 21mm).**

**Der Hupenknopf hatte nur ein paar Kratzer an der Oberfläche, diese habe ich durch mehrmaligen Polieren mit Autosol Chromflegemittel (Poliur), heraus poliert.**





So und nun zum Lack und dem Lackieren!

Lack!

Welche Lack nimmt man eigentlich für eine Lenkrad-Lackierung?

Auch ich war erst einmal ratlos, also ins Internet und Information suchen... suchen...suchen.

Wieso suchen werdet ihr euch jetzt fragen, ist doch alles in der Oldtimer Praxis beschrieben!

Aber leider nicht explizit was für eine Lacksorte und von welcher Firma!

**Das bemängele ich immer wieder sehr stark an den Berichten von Oldtimer Markt und Oldtimer Praxis.**

**Interessante Themen, aber welcher Lack oder was verwandt wurde und woher man all diese Dinge her bekommt-nur ein Schweigen! Achtet mal darauf!!!!**

Außerdem suchte ich einen Lack der etwas einfacher für uns zu verarbeiten ist, als der in dem Bericht (mehrere Lackschichten, plus Klarlack, plus Hochglanz polieren zu müssen)

Unsere Lenkräder bestehen nicht mehr aus Phenolharze, auch Duroplaste genannt! Bakelitlenkräder nennt man sie zwar noch, sind aber nicht mehr aus diesem Material gefertigt! (Bakelit war der erste vollsynthetische Kunststoff -1907)

Sondern sind aus Spritzkunststoffe (Thermoplaste), die ebenfalls unter Druck und Wärme geformt wurden.

Unsere Volvo-Lenkräder wurden von der Firma, "Lenkradfabrik Petri AG", in Aschaffenburg gefertigt.

Erkennbar an dem Zeichen -(Lenkrad mit dem P in der Mitte)

Im Jahr 2000 wurde sie von der Japanischen Firma "Takata" übernommen.

Heute firmieren sie unter den Namen - Takata Petri AG.

© Pierre Poeschke

Ach so der Lack!

**Die 1. Adresse:**

Die Firma „fgs“, vertreibt extra ein Lack für unsere Lenkräder, in Schwarz und Elfenbein. (BILD 14)



Internetadresse: [www.fgs-lederfarben.de](http://www.fgs-lederfarben.de)

Der Preis auch hier mal wieder, für diese Menge, hoch!

Gebinde 150ml incl. Härter 19,95-€ plus Porto (umgerechnet auf 1 Liter/133,00-€)

Nur per Nachnahme und GLS Paket Service lieferbar.

Das ganze kostet dann 29,65-€

*Leider keine Anleitung oder Technisches Merkblatt, hier wird der Kunde alleine gelassen bzw. gezwungen mit einem Technischen Mitarbeiter von FGS zu Telefonieren!*

*Denn als Anleitung kann man was auf der kleinen Lackdose steht nicht nennen!*

*Dies ist ein sehr schlechter Service!*

Und ob diese Menge langt, um dies mit einer Lackierpistole zu lackieren, ich weiß ja nicht!

Außerdem muss ich erst einmal mit den 150ml Lack, an einem anderem Volvo-Lenkrad ausprobieren ob dieser Lack sich mit dem Lenkradmaterial verträgt.

**Die 2. Adresse:**

Die Firma, „Kaddy Lack“ Industrielacke/Dortmund

Ihre Empfehlung: 2K-Pur Acryl Lack 29143

Diese Firma bietet diesen Lack ab 1 Liter an.

1 Liter Acryl Lack 2K 48,50-€

Härter 250ml . 14,30-€

1 Liter Verdünnung . 8,50-€

71,30-€

Das Technische Merkblatt ist sehr ausführlich und zeigt die Anwendungsgebiete gut auf.

Ich habe mich für die fgs Farbe entschieden, aber nur weil ich 1 Liter nicht verbrauchen werde.

Bei mehreren Lenkrädern, würde ich das Produkt von Kaddy mal testen.

Freundlicher Kontakt, schnelle Antwort per Mail!

[www.kaddi-lack.de](http://www.kaddi-lack.de)

Verträglichkeitstest ist immer Pflicht !

Also bestellte ich die Farbe und sprach mit einem Mitarbeiter von FGS.



Das Probe-Lackieren an einem anderen Volvo-Lenkrad( Amazon 1969) mit all seinen Vorarbeiten kann beginnen.

Gerät:

**Sata Spritzpistole** mit HVLP(kurz gesagt:höhere Lackauftragsmenge bei weniger Luftbedarf und weniger Vernebelung)

**Düse 1,4**

**Druck 2,5-3 bar**

Ein Filter-Wasserabscheider, der die Schmutzpartikel und das Kondensat durch die zentrifugale Beschleunigung der Druckluft, filtert.

Eine Atemschutzmaske.

Ein Lackierraum, ca. **20 Grad** Raumtemperatur und einen drehbarer Tisch wäre schön!

Wer dies nicht alles hat, sollte die Arbeit im Sommer machen und Wasser auf dem Boden gießen.(bindet den Staub)

Extra sich eine hochwertige Lackierpistole nur deshalb zu kaufen, lohnt sich nicht!

Aber mit einer vom Baumarkt, wird dies auch nichts!

Ich siebe alle meine Lacke, so auch diesen.

Auf jedenfall sollte man Lackiererfahrung haben - ohne jemals lackiert zuhaben,wird dies bei diesem Lack sonst zu einem reinen Glücksspiel!

Es ist ein spezieller **Kunststoff-Lack**, er soll warm verarbeitet werden,also stellte ich die Dose einfach auf die Heizung.

Ich mischte erst einmal nur 1/3 von Lack u Härter(Verhältnis 2:1)

Hier hilft eine kleine Digitalwaage.

Probe Sprühen, Luftmenge und Düse nachstellen und los geht es....

.....nachdem alles an dem Probe-Lenkrad klappte,sollte es einige Tage später an das 123 GT-Lenkrad gehen.

## Weiter geht's in Teil. 2