

Hohlraumwache und -fette werden mit einer Druckbecherpistole verarbeitet



Text Marco Steinle

Fotos Georg Bernardo

Schutz-Impfung

Große Dramen kündigen sich oft im Verborgenen an. Korrosion zum Beispiel. Hinterhältig schlüpft Rost ins Auto. Es sei denn, man setzt ihm rechtzeitig Widerstand in Form einer guten Hohlraumversiegelung entgegen.



Auf die Schnelle ist eine dauerhafte Hohlraumversiegelung nicht zu machen. Schon das sorgfältige Abkleben der Karosserie zum Schutz vor dem Sprühnebel ist aufwendig und kostet viel Zeit



Nur wer Lage und Beschaffenheit der Hohlräume exakt kennt, kann einen guten Hohlraumschutz gewährleisten. Wenn es noch keinen Zugang gibt, müssen Löcher gebohrt werden

Nur eine Waffe gegen Rost ist rundweg zu empfehlen: gute Vorsorge. Allerdings ist sie nicht billig. Doch ist es sinnvoller, Geld in Erhaltung zu investieren als in spätere Reparaturen. Verschiedene Firmen bieten Korrosionsschutzpakete für Mercedes-Benz Klassiker an. Welcher Preis zu veranschlagen ist, hängt vom Modell, dessen Zustand sowie dem Umfang der Arbeiten ab.

Es ist jedenfalls niemals zu früh, um Rost in Schach zu halten. Zu spät dagegen oft. Im Alter schwächelt jeder originale Rostschutz. Seine Weichmacher haben sich verflüchtigt, feine Risse sind die Folge. Diese Kapillaren saugen Wasser an, das die Beschichtung immer weiter unterwandert. Dann kommt der Rost.

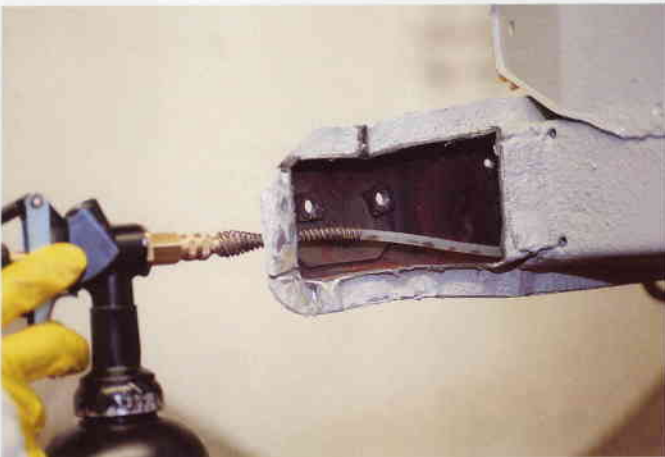
Zur idealen Form der Oldtimer-Konservierung gibt es viele Meinungen. Grundsätzlich haben sich zwei Werkstoffe bewährt, nämlich Fette und Wachse. Doch weder Fett noch Wachs ist ein Allheilmittel. Zumal es unter anderem auch auf die richtige Verarbeitung ankommt.

Zunächst gilt es, zwischen Hohlräumen, beispielsweise in Schwellern und Traversen, und außen liegenden Flächen wie dem Unterboden zu unterscheiden. Besonders tückisch sind Hohlräume. Ihre wahre Verfassung zeigen sie nach außen hin nicht, erst ein Endoskop kann Einblicke verschaffen. Und selbst nach einer Bestandsaufnahme wird es schwierig zu handeln. Denn an solch unzugänglichen Stellen lässt sich Rost nur mit Aufwand bekämpfen.

Sandstrahlen bringt jedenfalls keine guten Ergebnisse. Zudem bleiben immer Reste von Strahlgut zurück. Diese binden Feuchtigkeit und erschweren die Haftung eines nachfolgend eingebrachten Hohlraumschutzes. Auch



Je nach Viskosität muss das Fett von Mike Sander auf Temperaturen zwischen 40 und 80 Grad Celsius erhitzt werden, erst dann lässt es sich spritzen



Mit einer langen Sonde wird das Fett in die Hohlräume gespritzt. Dort kriecht es in Falze, unterwandert Rost und schützt das Metall



Als Alternative bietet Fluid Film eine Reihe spezieller Eigenschaften: Es kriecht noch schneller und regeneriert verhärtete Schutzschichten

über Rostumwandler wie Fertan wird oft diskutiert. Sie können allerdings nur dann helfen, wenn nach der Behandlung gründlich mit Wasser gespült wird. Anschließend müssen die Hohlräume trocknen. Als Alternative bietet sich die Anwendung eines Hohlraumfettes an. „Mike Sanders bietet das populärste Produkt“, sagt Alexander Schwan von Carblast in Rutesheim, „viele Tests hat es klar gewonnen.“ Die Wirkung verdankt das Fett seiner Kriechfähigkeit. „Wachse verspröden mit der Zeit“, erklärt Schwan. „Risse sind dann kaum zu vermeiden.“ Fett jedoch kriecht permanent nach.

Auch wenn es vorhandenen Rost nicht beseitigen kann, stoppt es zumindest seine weitere Ausbreitung. Jedoch ist die Verarbeitung aufwendig. Je nach Mischung muss das Fett auf Temperaturen von ungefähr 40 bis 80 Grad Celsius aufgeheizt werden, bevor es sich mit einer Druckbecherpistole bei sechs bis sieben Bar Druck spritzen lässt. Auch darf das Blech nicht zu kühl sein. Mit einer Sonde wird das flüssige, heiße Fett in die Hohlräume gespritzt. Vorher sollten allerdings alle Bereiche, in denen Fettnebel nichts verloren hat, sorgfältig abgeklebt werden. „Beson-

ders wichtig ist das im Bereich der Bremsen“, betont Schwan.

Um die richtige Menge Fett an den richtigen Ort zu bringen, braucht man Erfahrung und Wissen über die genaue Beschaffenheit der Bleche. „Spezielle Karosseriepläne helfen enorm“, sagt Alexander Schwan. Je nach Modell benötigt er zwischen sechs und zwölf Kilo Fett.

Es stimmt durchaus, dass an heißen Tagen etwas Fett wie Honig aus Falzen auf den Boden tropfen kann – der Beweis dafür, wie stark dieses Mittel kriecht und wirkt. Diese Eigenschaft mahnt allerdings auch zur Vor-

WACHS FÜR FETT



An allen Falzen garantiert Fett eine optimale Schutzwirkung. Für Flächen wie Radhäuser oder Unterböden ist ein Wachs dagegen besser geeignet



Auch Türböden brauchen Schutz. Allerdings müssen die Fensterführungen ausgespart werden, um Schlierenbildung auf den Scheiben zu vermeiden



Wer über den Zustand der Hohlräume genau im Bilde sein will, braucht ein Endoskop. Nur mithilfe dieser Technik sind verlässliche Aussagen möglich

sicht. Wer unbedacht heißes Fett in Hohlräume von Klassikern spritzt, kann ärgerliche Folgeschäden verursachen. Aus Dachholmen kann es seinen Weg in Richtung Innenhimmel finden, wo es hässliche Flecken hinterlässt. Hier ist ein zähes Wachs zur Versiegelung besser geeignet.

Auch unbedacht mit Fett konservierte Türen bereiten Kummer: Wenn sich die Filzprofile der Fensterführungen vollsaugen, bleiben die Scheiben auf Dauer verschmiert. Manche Überdosis Fett hat bisweilen auch Ablauflöcher schon so dauerhaft verstopft, dass sich Wasser in den Türen sammeln konnte.

Beim Zuziehen schwappt es dann nach innen. Außen liegende Falze lassen sich mit Fett ebenfalls gut schützen. Für den flächigen Auftrag in Radhäusern und auf den Unterboden eignet es sich dagegen nicht. Hier braucht es einen widerstandsfähigen Schutz. Ideal ist ein transparentes Wachs. Es wird aufgetragen, nachdem der Untergrund mit Trockeneis gereinigt wurde und Lack oder Steinschlagschutz ausgebessert sind. „Das Wachs erlaubt jederzeit eine Sichtkontrolle auf Schäden“, so Schwan. Eines jedoch gilt es bei allem Rat zur frühen Tat zu bedenken: „Bevor Fett zum Einsatz

kommt“, warnt Alexander Schwan, „sollte man ganz sicher sein, nicht mehr schweißen und lackieren zu müssen.“ Denn Fett kriecht unablässig nach.

Beispiele für Anbieter

Carblast, Drescherstraße 23, 71277 Rutesheim, Tel. 07152/ 61 21 42
www.carblast-stuttgart.de
 Timemax, Walddörfer Straße 118, 22041 Hamburg, Tel. 040/ 46 09 39 10
www.timemax.de