

Teil III

Unterbodenschutz

Zunächst sollte man einmal überlegen, was den Hohlräumen und der Fahrzeug-Unterseite am meisten anhaben kann.

-- R o s t -- ist hier wohl die Antwort.

Dann muß man sich fragen, wie kommt es dazu, daß sich überhaupt Rost bildet. Vor allem ist es Wasser, Salz im Winter, aber auch Luftfeuchtigkeit, die die Rostbildung fördern. Unterstützt wird das noch durch Steinerschlag, Anfahren vom Randstreifen neben der eigentlichen Fahrbahn und den dabei von den Rädern aufgewirbelten Steinchen und Schmutz.

Bei Hochbeschleunigen merkt man dann, wie es unter dem Fahrzeug klickert.

Nachdem wir uns über die Entstehungsursachen für Rost bei unserem Oldtimer im klaren sind, müssen wir uns über die Nutzung des "Lieblings" einmal unterhalten. Soll er nur bei Sonne gefahren werden, so genügt meist LKW-Chassis-Farbe, oder Acryllack, den Sie ja in den meisten Fällen auch als "Kleid" bereits gespritzt haben. Sparen ist hier fehl am Platze, also schön dick auftragen und der Fall ist erledigt. Nun gibt es aber Oldtimer-Besitzer, die legen aller größten Wert auf "Fahren", (eigentlich die "echten" Fans.)

Und so passiert es dann auf der Rückfahrt von der ersten Frühlingsausfahrt oder Rallye, daß über Nacht Frost und vielleicht noch etwas Schneefall eingetroffen ist, und der emsige Straßendienst hat auch noch schnell die letzten vorhandenen Salzreste auf die Fahrbahn gestreut, damit Otto-Normal-Fahrer nur ja nicht durch diese Unbillen zu guterletzt noch überascht wird.

Kurzum, es liegt Salz auf der Straße und Sie müssen mit Ihrem Oldtimer hindurch. Ein paar Tage später kommt die Stunde der Wahrheit, und Sie trauen Ihren Augen nicht, beim Betrachten der Unterseite Ihres Autos. Sie sehen soviel Rost und hören schon fast, wie es weiter rostet. Hier hätte bei der Restauration anders verfahren werden müssen.

- Und wir machen das so: -

- auf dem "nackten", gesandstrahltem Unterboden, oder Chassis, oder unter Kotflügel, kurzum alles, was man ohne Brücken nicht sieht, geben wir Polyurethan 2-Komponenten-Kunststoff der Fa. Voß-Chemie, Uttersen, (Produkt Flexovoss K 6 S verlaufend, oder K 6 T nicht verlaufend.) Und wenn das nun sorgfältig gemacht und satt aufgetragen wurde, können wir das Wort Rost vergessen.

Leider läßt sich diese dauerelastische PUR Streichmasse (auch bei Minus-Temperatur) nur streichen, auch in den Türen innen, sowie die gesamte Karosserie von innen, unter dem Armaturenbrett, bei der Limousine das Dach von innen, etc. Alles wird damit eingepinselt, oder, besser gesagt, beschichtet und damit versiegelt. Bei nicht ganz so alten Autos spart man außerdem am Dämm-Material.

Ein so versiegeltes Auto braucht auch kein Salz zu fürchten.

Beim Verarbeiten unbedingt die Hinweise des Herstellers beachten, unbedingt Handschuhe tragen, da auch mit Spez.-Lösungsmittel Ihre Finger etwa 8 Tage nicht sauber werden, Einatmen der Dämpfe unbedingt vermeiden.

Wenn Sie nun perfekt sein wollen, dann präparieren Sie vor dem Einstrich die Winkel und Ecken der Karosserie und Anbauteile mit Owatrol Kriechöl, (Hersteller Nor-Agent-Borlaug GmbH., Bargtheider-Str. 80, 2000 Hamburg 73.)

Dieses Öl basiert auf dem Sekret der Schafswolle und wird seit langen auf Bohrinselfen und im Schiffsbau angewendet. Hier kriecht Flüssigkeit buchstäblich die Wand hoch. Bei Ponton-Karossen ist eine mehrfache Hohlraumbehandlung unerlässlich. Danach sollte man in den Hohlräumen entweder mit Latexfarbe (z.B. Schwimmbadfarbe) oder mit Kunststofffarbe wie Kronalux, flüssiger Kunststoff, der Fa. Paul Jaeger GmbH., 7 Stuttgart 30, (spritzbar) den Hohlraum mehrfach endversiegeln.

Ein einmal so präpariertes Auto wird Ihnen auf Jahre keine Probleme aufgeben und das Thema "Rost" können Sie "abhaken".

Unterwandern von Flexovoss, oder Abheben ohne Hitzeeinwirkung, kann in 5 Jahren, bei täglicher Benutzung des Gebrauchsautos, nicht beobachtet werden.

Nachteil: die so behandelten Stellen lassen sich bei etwaigem Unfall schlecht schweißen.

Bei der Behandlung mit Owatrol kann man dieses Produkt jeder Farbe, außer Kunststoff-Farbe, beimischen. Für Schnellversiegelungen eignen sich vorgenannte Methoden nicht, da mit längerer Ausgasungszeit gerechnet werden muß, die ja bei einer sich länger hinziehenden Restauration wohl keine Rolle spielt.

Sollten Sie Ihr Fahrzeug nicht gesandstrahlt haben, so verfahren Sie genauso, aber entfernen Sie unbedingt vorher jeglichen vorhandenen Unterbodenschutz, notfalls mit der Lötlampe und mit Spachtel.

Achtung: Innen vorher Teppich und andere brennbaren Gegenstände entfernen, Wassereimer (mit Wasser) und Feuerlöscher bereithalten, Kraftstofftank vorher ausbauen.

- Viele Wege führen nach Rom, wie es so schön heißt, so wird es auch viele Möglichkeiten des Unterbodenschutzes und der hohlraum-Versiegelung geben. Unser Weg ist nicht der billigste, aber nach meiner Meinung einer der perfektensten.

Willy Krieg