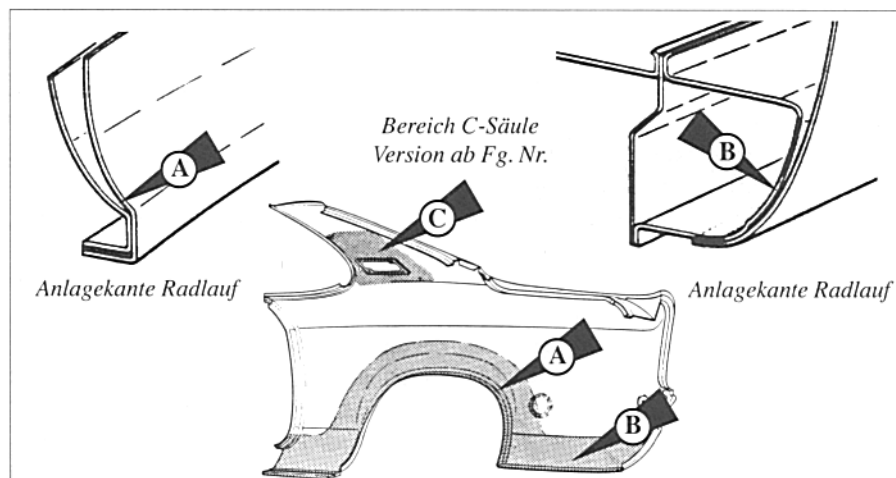


Hohlräume Teil 10

Die hinteren „Kotflügel“ unseres Autos werden im Allgemeinen Seitenwände genannt. Sie erstrecken sich von der B-Säule bis zum hinteren Wagenende. Etwa in ihrer Mitte errichten sich aus diesen, schräg in Fahrtrichtung ansteigend, die breiten C-Säulen bis hinauf zum Anschluss an die Dachhaut. In diesen C-Säulen befinden sich Ausschnitte für die Innenraumentlüftung, die mit einem Gitter abgedeckt sind. Diese Ausschnitte und auch die Kunststoffgitter gibt es in zwei Ausführungen: Bis Fg. Nr. (bis 12/72, eingestecktes/geschraubtes Gitter mit Rahmen und Luftkasten) und ab Fg. Nr. (ab 1/73, von innen aufgeklebtes Blech als Luftkasten und mit Zapfen eingestecktes Kunststoffgitter). Somit lassen sich die unterschiedlichen Seitenwände auf den ersten Blick identifizieren. Die Seitenwände sind Teil der tragenden

Struktur der Karosserie und verkleiden zusätzlich die hinteren Radenbauten sowie deren (Rahmen-) Verlängerungen bis zum Wagenheck. Sie sind an allen Anschlusspunkten durch Punktschweißungen mit der Karosserie verbunden. Nur im Bereich zum Dachanschluss sind sie mit Schutzgasschweißungen, Hartlötung sowie Verzinnen befestigt. Dadurch bilden die Seitenwände den wohl größten Einzel-Hohlraum unseres Autos. Durch ihre sehr „bauchige“ Form ist dieser Hohlraum in vielen Bereichen gut zugänglich, wenngleich es ein paar Stellen gibt, an denen die Seitenwände sehr dicht mit der Karosseriestruktur verbunden sind: Auflage Bereich B-Säule (s. auch Teil 9), Radläufe hinten sowie die Auflage im Bereich der hinteren Verlängerungen der Radeinbauten im Kofferraum (hintere Radhäuser).

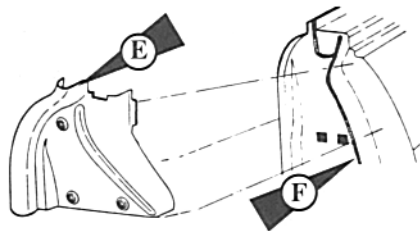
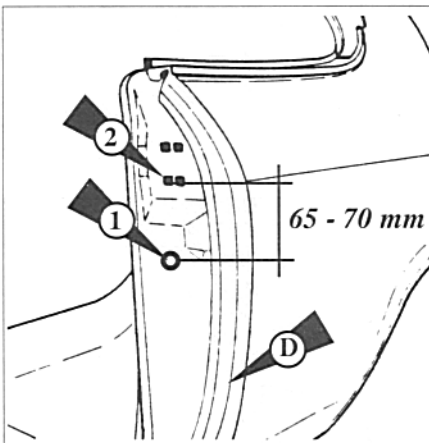


Die schraffierten Bereiche der Seitenwände sind besonders rostgefährdet.

Beginnend von der B-Säule und bis nach hinten zum Wagenheck, sind die Hohlräume der Seitenwände im Prinzip ohne zusätzliche Bohrungen erreichbar. Somit können dünnflüssige Versiegelungen eigentlich überall eingebracht werden. Am Anschluss der Seitenwände zu den B-Säulen neigen allerdings Fahrzeuge ab Bj. 8/73 verstärkt zum Rostbefall, da ab diesem Baujahr eine zusätzliche Strebe bzw. B-Säule vor den hinteren Seitenscheiben eingeschweißt wurde, deren untere Abdichtung vor allem bei feststehenden Seitenscheiben nicht immer optimal ausgeführt wurde. Dadurch kann Wasser am Fußpunkt der B-Säule nach unten eindringen, was dann zum Durchrosten der Anschlusskante der Seitenwände im Türfalzbereich führt. Insofern ist es ratsam, mit einer Bohrung in diesem Bereich (s. Skizze) das Einbringen von Versiegelung zu gewährleisten. Denn

von innen kommt man an diesen Bereich nicht heran, da die Verstärkung der Schlosssäule (Teil der hinteren Radeinbauten) im Wege ist.

Im unteren Bereich bildet die Seitenwand die äußere Verkleidung der hinteren Enden der Türschweller, deren Versiegelung bereits in Teil 9 beschrieben wurde. Daran nach hinten anschließend bilden die hinteren Radausschnitte den kritischen Hohlraum im Bereich der Seitenwände. Hier liegen die Seitenwände sehr dicht über den gleich geformten Schalen der hinteren Radeinbauten. Und das oft so dicht, dass selbst die Tauchgrundierung im Werk dort nicht immer für Rostschutz sorgen konnte. Ausgefranzte Radläufe infolge von Korrosion gehören denn auch zu den häufigsten Rostschäden an unseren Mantas. Da hier ein Bohren von Löchern zu nichts führen würde, ist die Versiegelung vom Innenraum (Bereich hin-

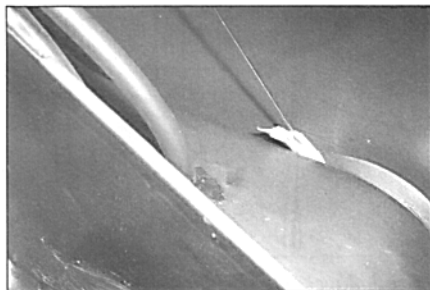
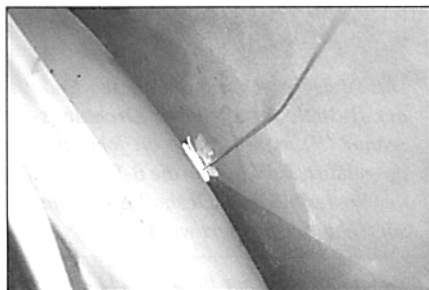
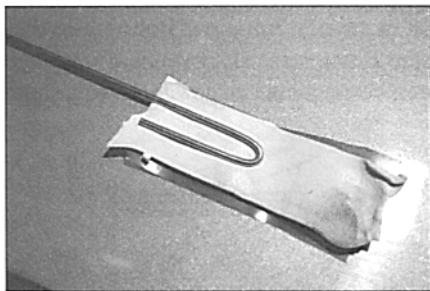


Das Abdeckblech (E) am oberen Ende der B-Säule ist mit einer Dichtungsschnur (F) montiert, die oft fehlerhaft ausgeführt ist. Wasser in die B-Säule und der Rost schlägt zu. Deshalb sollte hier sorgfältig kontrolliert werden.

Die Anlagekante (D) der Seitenwand an der B-Säule ist nur mit einer Bohrung (1) erreichbar. Die Bohrung (1) wird ca. 65 - 70 mm senkrecht unter dem Montageloch (2) gebohrt.

tere Seitenverkleidungen) sowie vom Kofferraum aus einzubringen. Dabei wird natürlich die Kriechfähigkeit der Versiegelung stark gefordert, denn nur sehr flüssige Mittel erreichen die Schweißpunkte an der Bördelkante der Radläufe. Doch das Problem dabei besteht darin, dass die Versiegelung aufgrund der starken Rundungen sofort in die Schweller bzw. in die hintere Verlängerung der Radeinbauten (im Kofferraum) abläuft und nur wenig von dem Mittel bis hin zum Radlauf gelangt. Aber durch eine abschnittsweise Versiegelung ist auch das zu gewährleisten. Dafür eignen sich Dichtungsband für die Kotflügelmontage (Breite mind. 20 mm) sowie Kabelbinder (auch Strapse genannt, Länge mind. 20

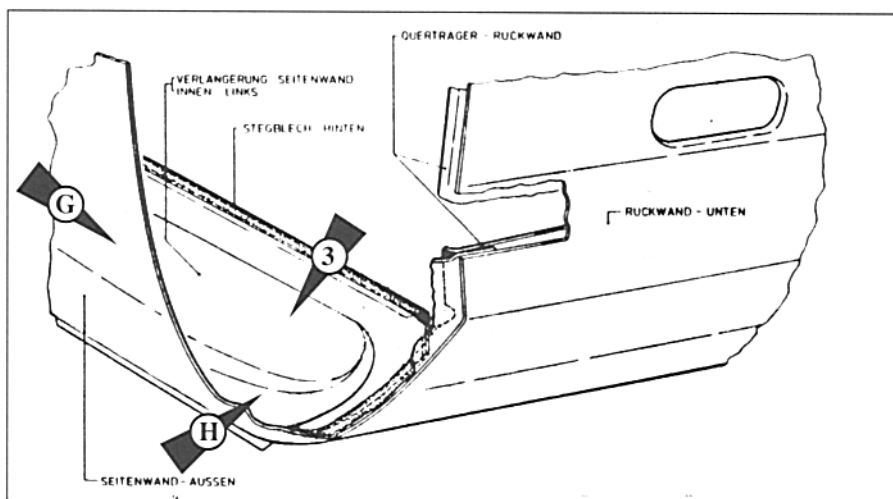
cm) hervorragend. Man schneidet vom Kotflügelband Streifen von 10 cm Länge ab und klappt diese am unteren Ende (das Ende ohne die Öse) um den Kabelbinder. Das Ganze wird gut und möglichst flach zusammengepresst, damit sich das Kotflügelband gut in den Rippen der Kabelbinder verklebt. Anschließend bestreicht man das Kotflügelband von außen ganz dünn mit Vaseline, damit es beim Einbau nicht zu früh festklebt. Nun schiebt man die beklebten Kabelbinder zwischen Radeinbau und Seitenwand soweit es geht ein. Pro Radlauf benötigt man mindestens zwei von diesen Kabelbindern (s. Skizze). Damit die Kabelbinder mit dem Band möglichst dicht am Radlauf anliegen, drückt man



Mit mehreren dieser Helfer lässt sich das Abfließen der Versiegelung wirksam verhindern.

von oben mit einem stumpfen Schraubendreher (ein Schweißdraht mit gebogener Öse geht auch) etwas nach. Durch den dadurch verursachten Druck verklebt sich das Kotflügelband mit den Blechteilen. Nun wird die Versiegelung zunächst nur in mittlere Feld eingebracht. Nach ein paar Stunden ist die Versiegelung auch unter das Kotflügelband gekrochen und man kann die Kabelbinder und das komplette Dichtband relativ leicht wieder herausziehen. Dadurch ist gewährleistet, dass der besonders empfindliche Mittelbereich der Radläufe vollständig von der Versiegelung erreicht worden ist. Die Versiegelung lässt sich vom Dichtband durch Abtupfen mit einem Küchentuch recht leicht wieder entfernen. Dadurch können die Kabelbinder mehrfach verwendet werden, z.B. für die restlichen Abschnitte der Radläufe.

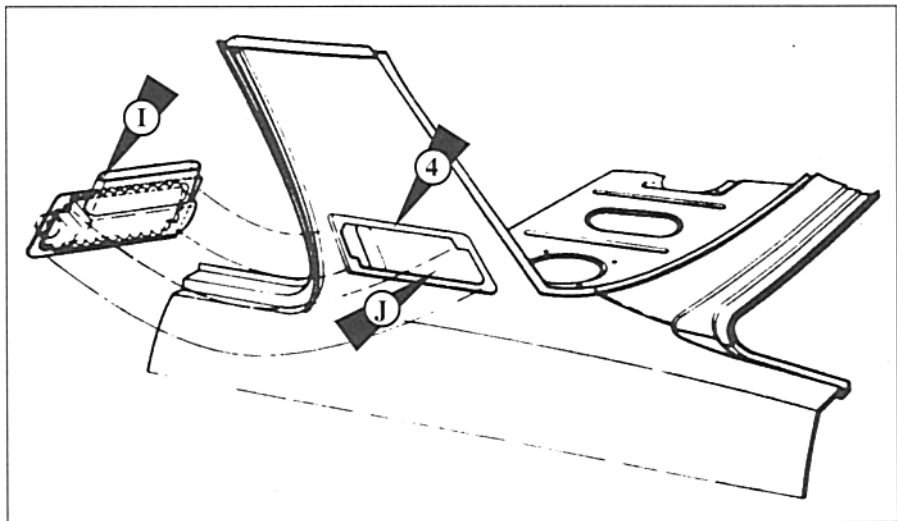
Trotz der Abschnittweisen Versiegelung der Radläufe, dürfte noch genügend Versiegelung in die Schweller bzw. in Richtung Kofferraum gelaufen sein. Im Kofferraum liegt die Seitenwand (s.o.) ebenfalls so dicht an den kleinen Rahmenträgern der hinteren Radeinbauten an, dass auch hier die Tauchgrundierung im Werk wirkungslos blieb. Deshalb muss dieser Bereich besonders sorgfältig behandelt werden. Es reicht in der Regel nicht aus, die Versiegelung hier nur einfach aufzusprühen und darauf zu hoffen, dass schon etwas unten ankommen wird. Sicherheit gewährleistet hier nur ein Auskippen von Versiegelung, was ja kein Problem ist, da im Bereich der Anschlüsse der kleinen Träger zum Kofferraumboden kleine Blechkanten hochstehen, die eine Überschwemmung des Kofferraums verhindern. Es ist schon erstaun-



Die Seitenwand (G) liegt dicht an den Trägern (H) an. Hier kann die (ggf. verdünnte) Versiegelung oben (3) auf den Träger gekippt werden, damit sie nach unten durchsickern kann.

lich zu sehen, wie lange es selbst bei unrestaurierten Wagen dauert, bis keine Versiegelung mehr in den Spalt nachläuft oder bis sie unten zwischen den Schweißpunkten (im Spritzbereich der Räder bzw. an den Unterseiten der „Endspitzen“) austritt. Überschüssige Versiegelung, die noch auf den kleinen Trägern steht, kann mit einem Lappen und etwas Waschbenzin beseitigt werden. Das (oft praktizierte) Einsprühen der ganzen Innenflächen der Seitenwände bringt, außer einer dauerhaft starker Geruchsbelästigung im Innenraum, im Prinzip überhaupt nichts, da es auf den freiliegenden Flächen aufgrund des dort haftenden Farbnabes kaum zu Durchrostungen kommen wird. Was noch bleibt, sind die Bereiche der Lüftungsgitter sowie der Anschluss der

Seitenwände an den Dachbereich. Die zwei unterschiedlichen Varianten der Gitter (s.o.), erfordern auch unterschiedliche Behandlungsmethoden. Die Gitter bis Fg. Nr. können nur komplett mit dem Kasten ausgebaut werden, da das Gitter auf den Kunststoffkasten geklebt ist, der mit 4 Schrauben an der C-Säule der hinteren Radeinbauten befestigt ist. Dazu muss allerdings der Dachhimmel sowie das Dämpfungspapier innen an der C-Säule gelöst werden, wozu aber vorher Heck- und Seitenscheiben auszubauen sind. Hier muss man abwägen zwischen Substanz (oder Erhaltungszustand) seines Fahrzeugs und dem notwendigen Aufwand. Besonders gelenkige Experten können diesen Bereich auch vom Kofferraum aus erreichen. Doch generell sind

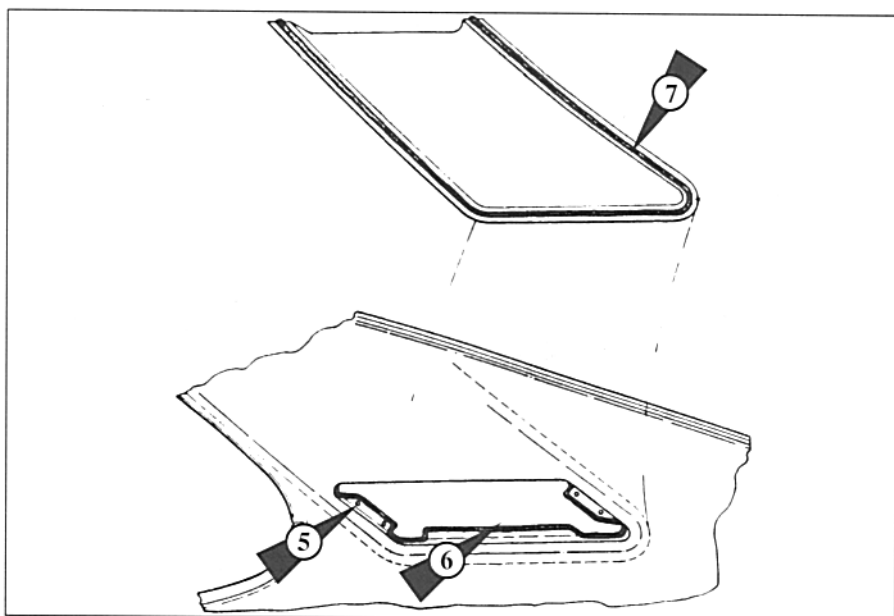


Die Lüftungsgitter (I) in der C-Säule (hier Ascona-A) sind bei Wagen bis Fg. Nr. von außen eingesteckt, mit Dichtungsmasse umlaufend (4) versiegelt und mit Schrauben am Innenblech der C-Säule (J) befestigt. Ein Ausbau kann nur nach Demontage des Dachhimmels erfolgen.

Fahrzeuge bis Fg. Nr. in diesem Bereich längst nicht so rostanfällig wie ihre späteren Kollegen. Gleiches gilt auch für den Anschlussbereich an die Dachhaut. Mit einem Schweißspiegel auf einem langen Schweißdraht und einer starken Lampe, kann selbst der Dachanschluss ohne Ausbau des Dachhimmels so gerade noch inspiziert werden. Ich komme auf diesen Bereich noch einmal in einem späteren Teil zurück, wenn ich die Dachhaut bzw. den Schiebedachkasten behandle.

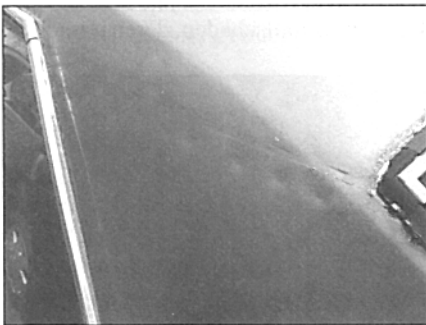
Bei Fahrzeugen ab Fg. Nr. sieht die Sache etwas anders aus. Hier ist das Gitter nur von außen aufgesteckt und der Luftkasten (verzinktes Blech) ist von innen mit einer Dichtmasse an der Seitenwand

angeklebt. Um die Gitter, die mit vier Zapfen an der Seitenwand befestigt sind, auszubauen empfiehlt es sich, vor Demontage Kriechöl hinter das Gitter zu spritzen, damit sich die Zapfen besser aus ihren Löchern hebeln lassen. Anderenfalls brechen die Zapfen schnell ab (Hinweis: Eine Nachfertigung der Gitter ist in Vorbereitung!). Ein Ausbau des dahinter liegenden Luftkastens ist eigentlich nur nach dem Abnehmen der Seitenwand möglich, da deren Verklebung sehr schlecht zu lösen ist. Insofern muss hier eine gründliche Inspektion von außen und innen der Versiegelung vorausgehen. Rostbefall zeigt sich bei Fahrzeugen ab Fg. Nr. fast immer nur im unteren Bereich



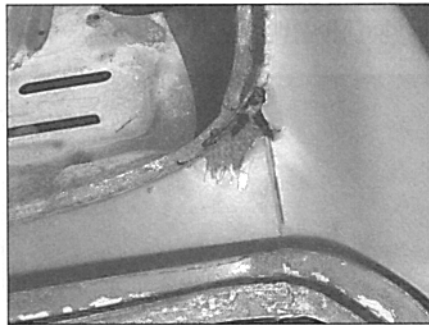
Die Lüftungsgitter (hier nicht im Bild) in der C-Säule sind bei Wagen ab Fg. Nr. von außen (5) eingesteckt. Die Seitenwand ist mit Dichtmasse an das Innenblech der C-Säule abgedichtet (6). Das verzinkte Innenblech ist mit Dichtmasse (7) von Innen an der C-Säule befestigt.

des Lüftungsgitters, da dort der innere Luftkasten mit Versiegelung gegen die Seitenwand abgedichtet ist. Aufgrund von Alterung und/oder mechanischer Beschädigung bilden sich Risse in der Versiegelung und Feuchtigkeit dringt ein, was zu Durchrostungen von innen nach außen führen kann. Dieser Bereich lässt sich übrigens auch vom Kofferraum gut einsehen! Seltener ist ein Lösen des Luftkastens von der Seitenwand Ursache für Rostbefall. Generell sollte also die Versiegelung hinter dem Gitter (auch im Zweifelsfall, da von außen kaum sichtbar) akribisch geprüft, besser jedoch erneuert werden. Eine vorsichtige (Sprüh-) Versiegelung des Luftkastens innen kann erwogen werden, ist jedoch meist nicht erforderlich. Und an den Dachanschlussbereich kommt man bei diesem Modell von unten leider kaum heran.



Anschluss Seitenwand/Dachhaut: Was normalerweise nicht zur sehen ist, hat hier der Rost Sichtbar gemacht. Die Schweißpunkte der Seitenwand und die verzinnete Naht treten deutlich hervor. Der Grund ist Korrosion des Blechs, das angeschweißt wurde, um die Verbindung Seitenwand/Dachhaut auszusteifen.

Die Anschlussbereiche zu den hinteren Seitenscheiben, Heckscheibe, Hutablage und zur Rückwand stellen zwar keine Hohlräume dar, doch auch hier ist eine Vorsorge gegen Rost angebracht. An der gesamten unteren Kante der hinteren Seitenscheiben ist die Seitenwand mit den hinteren Radeinbauten an einem Blechfalz mit Schweißpunkten verbunden. Um diesen Bereich inspizieren bzw. konservieren zu können, müssen die verchromten Bleche am Fußpunkt der A-Säule abgeschraubt und das Dichtungsgummi aus der unteren Führungsschiene der Seitenwandfenster gelöst werden. Dabei sind auch gleich die Befestigungsschrauben der Führungsschienen zu erneuern. Versiegelung ist zwischen Führungsschiene und Blechfalz einzubringen. Der Fußpunkt der B-Säule sowie das verchromte Abdeckblech sind nach deren

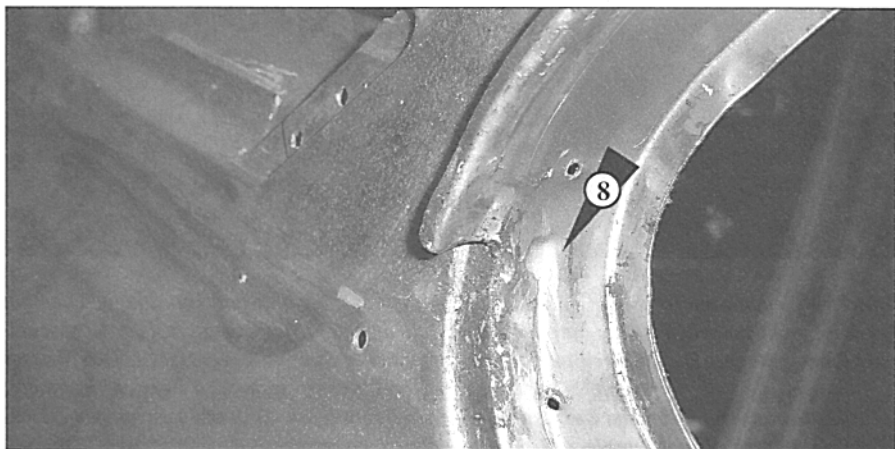


Anschluss Seitenwand/Hutablage: Hier hat ein defektes Dichtungsgummi der Heckscheibe seine Spuren hinterlassen. Das Wasser stand immer im unteren Bereich (Rundung) und konnte so die nicht geschützten Blechbereiche in aller Ruhe "auffressen". Deshalb ist diese Naht genauestens zu inspizieren!

Demontage vollständig von alter Dichtungsmasse zu befreien. Zum Lösen eignet sich z.B. Benzin. Dann ist der Fußpunkt der B-Säule bei Wagen ab Fg. Nr. akribisch auf Risse und/oder Rostbefall zu untersuchen, denn oft dringt Wasser durch die (poröse?) Dichtung an der B-Säule ein und sammelt sich auf der Dichtungsmasse hinter dem verchromten Abdeckblech und Rostbildung ist die Folge. Und wenn der Rost schon seitlich des montierten Abdeckblechs herausquillt, hat man ein größeres Problem. Unter Umständen kann sich dann sogar schon die B-Säule ganz vom inneren Radeinbau infolge Rostbefall gelöst haben! Bei Wagen bis Fg. Nr. sind diese Probleme unbekannt, doch auch hier sollten die Verschraubungen des unteren Lagerbocks (nur bei Ausstellfenstern) oder der Befestigung der B-Säulen-Zierleiste genau inspiziert werden. Risse zeigen sich bei beiden Modellen manchmal auch im Be-

reich Anschluss Seitenwand/B-Säule (s. Foto). Bei der späteren Montage des Abdeckblechs ist darauf zu achten, dass die Dichtungsmasse (Kotflügelband eignet sich hier sehr gut, Dichtungen aus der Kartusche weniger) am Abdeckblech so befestigt wird, dass Wasser aus dem Bereich der B-Säule (also von oben) nicht in den Wagen selbst sowie hinter das Abdeckblech gelangt. Die untere Kante des Abdeckblechs ist als von Dichtmasse freizuhalten, um ggf. doch eingedrungenes Wasser abführen zu können.

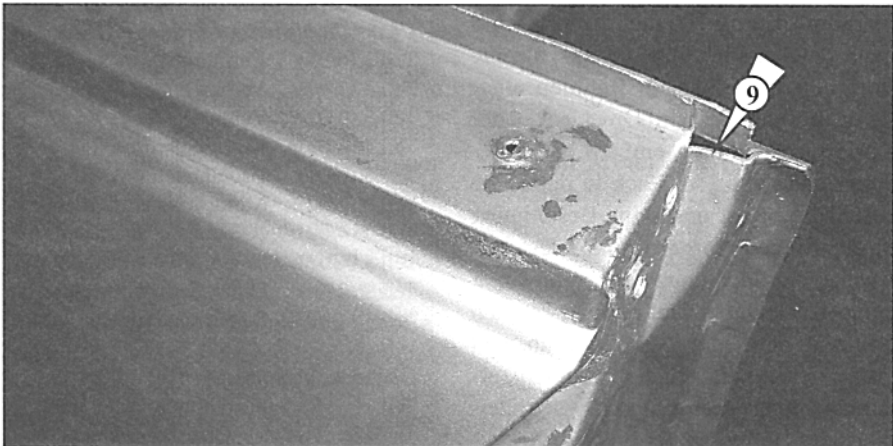
Die sichtbare Anschlussfuge der Seitenwände zum Außenblech der Hutablage (unterhalb der Heckscheibe) ist auf evtl. Anrisse (auch unter dem Dichtungsgummi der Heckscheibe) zu prüfen. Und da Wasser immer an der unteren Kante der Heckscheibe stehen bleibt, sind Risse im Bogen der Heckscheibendichtung oft Ursache für Rostbildung in diesem Bereich. Unfallschäden, deren unsachge-



Die Abschlusssnaht (8) der Seitenwand wird oft vergessen, da sie unter der Zierleiste liegt.

mäße Behebung, Alterung sowie Verformungen infolge Verwindung der Karosserie, führen zur Rissbildung in der Abdichtung dieser Anschlussnaht. Selbst durch kleinste Risse kann hier Wasser eindringen, was dann zur Rostbildung unterhalb der Dichtmasse führt. Wenn der Rost schon von außen aus der Naht quillt, ist eine Reparatur nur durch Schweißen möglich. Gleiches gilt für die Anschlussfuge der Seitenwand zum Heckblech. Diese verläuft vom oberen Anschlussbogen neben dem Kofferdeckel bis hinunter zum unteren Ende des Abschlussblechs. Risse in der Abdichtung dieser Naht haben (s.o.) ebenfalls fatale Folgen, da eingedrungenes Wasser zunächst nur innerhalb der Fuge zu Rostbildung führt und erst viel zu spät von außen sichtbar wird. Da eine Reparatur und/oder Versiegelung der Fugen/Nähte an Hutablage und Heckblech (von außen) in der Regel nicht ohne Lackierarbeiten möglich ist,

muss vom Kofferraum aus zunächst nach Rostbefall oder Undichtigkeiten gesucht werden. Rost ist an Quellungen zwischen den Schweißpunkten der Anschlussnähte festzustellen. In diesem Fall können die Nähte von innen vorsichtig auseinandergedrückt und grob vom Rost gesäubert werden. Nach Behandlung mit Rostumwandler (z.B. Fertan) und einer Grundierung und Lackierung (mit Pinsel), können die Nähte von innen mit Versiegelung behandelt werden. Ich rate zudem generell davon ab, diese Anschlussbereiche von innen mit Dichtungsmasse zu verschließen! Denn dadurch wird von außen eindringendes Wasser auf Dauer in den Nähten gehalten. Ferner wird eine regelmäßige Kontrolle sowie die frühzeitige Entdeckung von Rost verhindert. Der letzte Rostherd an den Seitenwänden ist die Sicke der Kofferraumdichtung. Im Bereich ihrer oberen Rundung (unterhalb der Heckscheibe/Naht zur Hutablage), ist



An der B-Säule (9) dringt oft unbemerkt Wasser ein, vor allem bei Wagen ab Fg. Nr.!

eine Kontrolle wie vor beschrieben möglich. Im Bereich der unteren Rundung (Ecke zur Seitenwand/Öffnung Kofferrückwand) verläuft die Sicke über ein kleines „Eckblech“, mit dem Seitenwand und Rückwand verbunden sind. Hier ist ab Werk großflächig und nur von außen Dichtungsmasse „verschmiert“ worden, und das nicht immer sehr akkurat. Trotzdem ist Rostbildung hier eher selten zu beobachten, es sei denn, dass ein Unfall Schaden nicht ordentlich gerichtet wurde. Zudem ist bei einem (korrekten) Wechsel der Seitenwände ein gleichzeitiger Austausch dieses Eckblechs erforderlich. Doch darauf wurde oft verzichtet und entsprechend schlampig sind gerichtete Fahrzeuge in diesem Bereich verarbeitet. Oft auch wurden die Eckbleche mit Spachtel einfach zugespacht und so dem Rost eine hervorragende Angriffsfläche geboten. Eher selten sind Durchrostungen der Sicke im Bereich der geraden Strecke links und rechts der Kofferraumöffnung. Ursache dafür sind meist defekte Dichtungen oder schlechte Vorarbeit der Sicke im Rahmen einer Restaurierung. Oft wird Dreck neben der Kofferraumdichtung einfach herausgekratzt und damit der Lack in der Sicke beschädigt. Rost und seine Beseitigung in der Sicke erfordern zumindest den Ausbau der Dichtung, wenn nicht sogar einen Totalersatz. Zum Schluss rate ich grundsätzlich jedem von Euch an, mal eine Dichtigkeitsprüfung der Kofferraumdichtung durchzuführen, wozu allerdings ein Helfer erforderlich ist: Mit einer Taschenlampe bewaffnet in den Kof-

ferraum setzen, Deckel schließen und von außen mit einem Wasserschlauch den Wagen künstlich beregnen. Dabei ist es wichtig, dass das Wasser nicht mit Druck (und bitte nicht von hinten) in die Dichtungen gespritzt wird, sondern dass ein Regenschauer zu imitieren ist. Sollte sich aufgrund dieses „Schauers“ innen noch kein Wasser zeigen, wird nun der Fahrbetrieb im Regen simuliert. Dafür wird Wasser mit nicht zu hohem Druck von vorne nach hinten über das Wagenheck geschickt. Wenn der Helfer im Kofferraum anschließend nach trockenen Klammotten fragt, gibt es am Manta mal wieder etwas zu tun! rm.

Hinweis: Aufgrund vieler Anfragen zum Thema Hohlraumschutz, bitte ich um Beachtung des Artikels auf Seite 15! Besten Dank an dieser Stelle auch an O. Schmitt für die Infos zum Thema! Ich finde, man kann nicht genug über dieses Thema berichten....

Übersicht bisheriger Artikel

- Teil 1 (6/98): Einführung
- Teil 2 (2/99): Vorbau
- Teil 3 (2/01): Türen
- Teil 4 (4/01): Kotflügel vorne
- Teil 5 (6/01): Radeinbauten vorne
- Teil 6 (2/02): Motor- und Kofferhaube
- Teil 7 (4/02): A-Säulen + Stehbleche
- Teil 8 (6/02): Träger + Wagenh. vo.
- Teil 9 (2/03): Schweller und B-Säule
- Teil 10 (4/03): Seitenwand hinten

Übersicht geplanter Artikel

- Teil 11: Radeinbau hinten
- Teil 12: Längs- + Querträger hinten
- Teil 13: Wagenh. + Stegblech. hinten

Kardinalfrage?!?

Welches Mittel soll ich denn nun für die Hohlraumversiegelung nehmen? Da ich diese Frage immer wieder gestellt bekomme, möchte ich ein paar Hinweise geben, damit der Job auch nachhaltig gelingt. Dabei gehe ich davon aus, dass mit jedem verwendeten Mittel nicht nur das Rosten noch "blanker" Bleche verhindert, sondern auch bereits vorhandener Rostbefall zumindest gestoppt werden soll. Ferner gebe ich zu bedenken, dass moderne Versiegelungen, die für heutige Neuwagen industriell zum Einsatz kommen, nicht oder nicht immer für unsere schon recht betagten Wagen geeignet sind. Diese modernen Mittel können nur völlig reinen Stahl schützen, sind zwar realtiv preiswert, aber auch unflexibel. Was ich damit meine, erkläre ich gleich. Wer jemals ein modernes Auto als Unfallschaden "von innen" gesehen hat, weiß aber schon jetzt wovon ich spreche.

Nun, die Mittel der aktuellen Autoproduktion basieren nahezu ausnahmslos auf Wachsverbindungen, die im Laufe der Zeit aushärten und dann ihre Haftung auf den zu schützenden Blechen verlieren. Rost kann mit Wachsversiegelungen nur unzureichend gestoppt bzw. vor weiterer Sauerstoffzufuhr abgeschirmt werden. Ich persönlich halte Wachsmittel für den Einsatz in unzugänglichen und uneinsehbaren Hohlräumen für ungeeignet. Bereits nach wenigen Jahren lässt sich eine Wachsversiegelung nicht selten "am Stück" aus einem Hohlraum ziehen, wenn man ihn den geöffnet hat. Was bleibt, sind Mittel aus Öl- bzw. Fettbasis. Dabei sollte

man wissen, dass Mittel auf Ölbasis schon bei Raumtemperatur zu verarbeiten sind und auch ordentliche Kriech-eigenschaften besitzen. Der Nachteil dieser Mittel besteht aus einer, wenn auch sehr langsamen, Austrocknung, was eine Auffrischung nach etwa fünf bis zehn Jahre empfiehlt. Man kann diese Mittel aufgrund ihrer hohen Viskosität aber hervorragend mit Spritzen und/oder Schläuchen in Hohlräume einbringen. Wer also seine Hohlräume lieber flutet anstatt ausspritzt, ist mit Mitteln auf Ölbasis gut bedient. Mein Produkttyp: Fluid Film.

Mittel auf Fettbasis (oft Wollfettverbindungen) müssen zur Verarbeitung (auf mind. 60 grad) aufgeheizt werden, damit sie sich verflüssigen und ihre Kriech-eigenschaften erhalten. Das setzt natürlich der Verarbeitung "per Hand" Grenzen, möchte man sich nicht die Flossen verbrennen. Somit sind diese Mittel nur gespritzt in Hohlräume einzubringen. Dabei ist zu beachten, dass man aufgrund der Abkühlung und der Verfestigung des Mittels, nur eine kurze Zeit zum Verarbeiten hat. Leider verursachen diese gespritzten Mittel einen unangenehmen Sprühnebel, der sich permanent auf alles legt, was ungeschützt ist. Für eine Versiegelung kleiner Bereiche an fahrbereiten Autos ist das also nix. Trotzdem sind diese Mittel von ihrer Schutzwirkung sowie in ihrer Dauerhaftigkeit große Klasse. Mein Produkttyp: Mike Sanders Korrosionsschutzfett. Alle anderen als die zwei genannten Mittel haben sich bei mir auf Dauer nicht bewährt! rm.

Fortsetzung auf Seite 18