Rostlos glücklich...®

Hohlraumschutz
konstruktiv verbessern

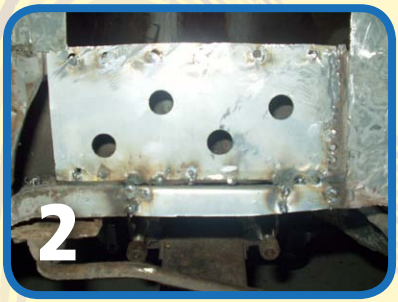
Korrosionsschutz-Depot, Dirk Schucht
Friedrich-Ebert-Str. 12, D-90579 Langenzenn
Beratung: +49 (0) 9101 - 6801,
Bestellung: - 6845; Fax: - 6852
www.korrosionsschutz-depot.de

KORROSIONSSCHUTZ® DEPOT

Praxisbeispiel

Gerne nistet sich der Rost zwischen zwei eng aufeinander liegenden Blechen ein, da sich hier langfristig Dreck und Wasser sammeln und kaum ablüften können. Das heißt eine solche Stelle ist fast immer nass - der Rost blüht besonders gut. Eine Versiegelung kommt konstruktionsbedingt auch nicht gerade gut zwischen die Bleche, vor allem dann wenn es wie im Original nur wenig kriechende Wachse sind.

Zumindest in Hohlräumen kann man versuchen Abhilfe zu schaffen. Einerseits um die Situation der größerflächigen Überlagerung von Blechen etwas zu entschärfen, andererseits aber auch um einer Versiegelung besser die Möglichkeit zu geben zwischen die Bleche zu wandern.



Auf den nebenstehenden Fotos zeigen wir einen solchen Fall: Wie man auf den Bildern gut erkennen kann, liegt das Verstärkungsblech (Bild 1) im oberen und rechten Bereich direkt am äußeren Deckblech (Bild 3) des Radhauses an. Im unteren, linken Bereich hat es ca. 5mm Abstand.

Die gezeigten Schweißarbeiten befinden sich im Bereich einer Achsaufnahme, unter dem Verstärkungsblech sitzt später wieder der Anschlag-Gummipuffer für die Achse. Direkt hinter dem Verstärkungsblech verläuft der Längsträger, oberhalb kann man in den Kofferraum sehen, dieser wird erst durch das Deckblech wieder geschlossen sein.

Original und vom Hersteller so vorgesehen ist das Verstärkungsblech ungelocht eingesetzt. Zwangsläufig sammelt sich im

Laufe der Jahre Sand und Staub in dem sich verjüngenden Spalt. Der Schmutz nimmt Kondenswasser auf. Aufgrund der Enge hat das Wasser kaum die Möglichkeit abzutrocknen. _Auch Hohlraumversiegelungen gelangten kaum in diesen Bereich. Nach 30 Jahren intensiver Alltagsnutzung war dann, trotz nachträglicher Versiegelung, nur noch „Blätterteig“ übrig.

Um die Schwachstelle für die Zukunft zu entschärfen, haben wir die neu eingeschweißten Bleche aus unserem verzinkten Karosserieblech hergestellt. Zusätzlich haben wir das Verstärkungsblech noch angebohrt und mit ca. 25-30mm großen Löchern versehen (Bild2). Die Stabilität leidet darunter keinesfalls. Bei größeren Blechen und größeren Bohrungen kann man die Lochränder zusätzlich noch absetzen (also etwas nach hinten biegen) um die Stabilität zu erhöhen.

Der wesentliche Vorteil dieser „Konstruktion“ ist, dass man jetzt ziemlich gezielt Hohlraumkonservierung, am besten ein stark kriechendes Produkt wie Fluid-Film, einbringen und diese dann durch die Bohrungen auch zwischen die Bleche wandern kann. Außerdem hat Kondenswasser jetzt zumindest die Chance auch mal wieder abzutrocknen.

Ein ähnlich gelagertes Konstruktionsproblem zeigen diese Fotos. Auch hier ist zur Stabilisierung ein Trennblech im Hohlraum angebracht. Dieses Blech teilt den Hohlraum dadurch leider in zwei Kammern auf. Hier kommt erschwerend hinzu, dass der hintere Hohlraum nach oben hin offen ist und sich somit Spritzwasser und Straßenstaub ansammeln kann.

Eine Ablauföffnung nach unten kann nicht gesetzt werden, da darunter das Lager des Stabilisators sitzt und diese zwangsläufig verschließen würde. Daher haben wir die zusätzliche Öffnung im Trennblech direkt unten auf dem Hohlraumboden angebracht. Jetzt kann eingedrungenes Wasser durch die Öffnung in die vordere Kammer laufen und bleibt nicht mehr dahinter stehen. Natürlich besteht jetzt immer noch das Problem dass das Wasser nicht ablaufen kann. Dazu greifen wir zu einem kleinen, zwar nicht originalen, aber unauffälligen „Trick“.

Das Deckblech welches vorne aufgeschweißt wird bekommt eine Art Nase als Ablauföffnung. Diese lässt sich ziemlich leicht in das Blech treiben. Das Doppelbild rechts zeigt wie einfach man mit einem Pinn- und Schlichthammer sowie einem Fäustel als Unterlage einmal die vordere und einmal die hintere Kante für den Auslauf formen kann. Genau so gut kann man als Gegenlager, eine Handfaust, einen Schraubstock oder die Werkbankkante verwenden.

Ist das Blech eingeschweißt sieht auf den ersten Blick alles ganz normal aus. Erst beim genauen Hinsehen stellt man fest, dass das Deckblech eine Auskastelung bekommen hat aus der eingedrungenes Wasser schön ablaufen kann. Ein zweiter Nutzen dieser Nase ist die Tatsache, dass man durch die Öffnung ebenso gut eine Hohlraumversieglung einbringen kann, was im Originalzustand nicht möglich gewesen wäre. Wenn die Öffnung groß genug konstruiert wird, dann kann sie sich so leicht auch nicht mit Straßendreck zusetzen.