Rostlos glücklich...®

Hohlraum-versiegelung

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

Planung

Eine Hohlraumversiegelung durchzuführen ist gar nicht so schwer, wie es manchmal gedacht wird.

Es bedarf nur ein wenig Planung wie man am besten vorgeht. Man sollte sich vor Arbeitsbeginn das Fahrzeug sehr genau ansehen wo Hohlräume sind und wo man die besten Zugangsmöglichkeiten in diese Hohlräume hat.

Eine nackte, sprich zerlegte Karosserie macht es einem zwar deutlich einfacher aber man kann auch ein Auto konservieren welches komplett zusammengebaut ist. Gelegentlich sind im Bereich der Türen und im Kofferraum, seitlich bei den Radhäusern leichte Demontagearbeiten nötig, häufig kann man aber einfach vorhandene Bohrungen nutzen. Die Fotos zeigen übliche Stellen an denen sich Hohlräume befinden.

Hohlräume

Im Wesentlichen sind Hohlräume an folgenden Stellen:

- Bei den Türschwellern (oft als Doppelkammer, innen und außen ausgeführt)
- An Trägern unter dem Auto, speziell dort wo die Achsen aufgehängt sind
- An den Türsäulen, sowie Quertraversen vorne und hinten bei den Stoßstangen
- Natürlich die Türen und Hauben, und vor allem die Radläufe hinten
- Sowie die Tür- und Fensterrahmen
- Fahrzeugspezifisch können sich noch weitere Hohlräume am Auto befinden, z.B. bei Geländewagen oder nicht selbsttragenden Karosserien der Fahrzeugrahmen, aber auch im Bereich unterhalb der Windschutzscheibe, an Kotflügelbefestigungen, unter Sitzen und überall dort wo es Verstärkungen gibt.

Vorbereitung

Das Vorgehen bei der eigentlichen Hohlraumversiegelung ist immer gleich, egal welches Konservierungsprodukt man einsetzt. Zunächst sollte man aber das komplette Auto gründlich einpacken und abkleben damit unerwünschte Versiegelungsflecken auf der Karosserie und im Innenraum ausbleiben.

Es geht hier gar nicht mal so sehr um den entstehenden Sprühnebel der sich auf dem Fahrzeug niederschlagen würde. Vielmehr sprüht man unbeabsichtigt mal daneben weil durch den hohen Druck der Pistole die Versieglung aus anderen Löchern oder Spalten austritt und dann dort landet wo man sie eigentlich gar nicht haben wollte.

Ebenso wichtig ist das Abhängen der Umgebung und das Auslegen von Pappe oder Folie am Boden, da einiges an Hohlraumkonservierung bei der Verarbeitung aus den Fahrzeuglöchern austritt und nach unten tropft.

Bohrlöcher

Nicht immer, vor allem bei Fahrzeugen mit Baujahren vor den 80er-Jahren, haben alle Hohlräume schon vorgesehene Versiegelungsöffnungen, häufig mit Kunststoff- oder Gummikappen verdeckt, so dass es nötig sein kann selbst passende Löcher zu bohren.

Den Durchmesser der Bohrung passt man am besten an die verwendete Hohlraumsonde an, meist wird man also einen Bohrer der Größe 6-12mm verwenden. Die Bohrung setzt man möglichst an unauffälliger Stelle und nicht im direkten Spritzwasserbereich um späteres Eindringen von Wasser und Schmutz zu vermeiden.

Hohlraumversiegelung

Die Versiegelung selbst kann man auch mit einem Produkt aus der Spraydose mit vorgesetzter Hohlraumsonde durchführen, wobei man hier etwas eingeschränkt ist bei der Zerstäubung und somit Verteilung in größeren Hohlräumen.

Dennoch kann man relativ effektiv arbeiten und erzielt einen durchaus brauchbaren Hohlraumschutz. Schöner, schneller und besser geht das Konservieren natürlich mit einer Hohlraumpistole und einer entsprechend langen Hohlraumsonde.

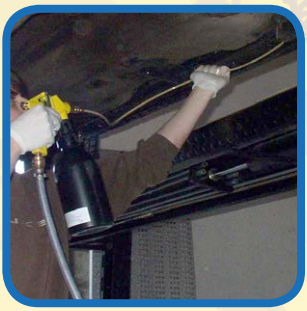
Druckbecher-pistolen

Insbesondere Druckbecherpistolen, wie hier gezeigt, eignen sich hervorragend aufgrund ihrer feinen leistungsfähigen Zerstäubung und den relativ dünnen und langen Sonden.

Nach dem Befüllen der Pistole schiebt man die Hohlraumsonde zunächst so tief wie möglich in den Hohlraum hinein.

Erst jetzt betätigt man den Abzugshebel und zieht die Sonde langsam aus dem Hohlraum heraus. Genügend Material hat man dann eingespritzt wenn aus den Schweißnähten, Ritzen und Löchern etwas Versiegelung austritt. Am besten bewegt man die Sonde so langsam, dass schon beim Einsprühen sichtbar Material austritt, so vermeidet man unnötiges Nacharbeiten.

Türen und Hauben



Zur Konservierung von Türen und Hauben sowie den Türsäulen nimmt man nach und nach die Abdeckplane ab, aber immer nur soweit wie unbedingt nötig.

Bei Türen und Hauben bietet es sich an zur besseren Kontrolle die Verkleidungen abzubauen – auch wenn man dabei Gefahr läuft den einen oder anderen Befestigungsclip zu zerstören.

Besitzt man eine Druckbecherpistole dann kann man in diesen Bereichen sehr schön mit der Hakensonde arbeiten, da diese nicht rundherum sprüht sondern einen flachen Strahl in eine Richtung bläst.

Die wichtigsten Bereiche zur Konservierung sind hier die Blechüberlappungen an den Tür- bzw. Haubenrändern, aber auch an Verstärkungen.

Die Flächen kann man weitestgehend auslassen sofern diese gut lackiert sind. Die Türböden, sowie die unteren 20cm von Türen und senkrecht stehenden Hauben sollten allerdings ebenfalls versiegelt werden. Sinnvoll ist es auch jeweils dort etwas Versiegelung aufzutragen wo Bohrlöcher oder Durchbrüche für Zierleisten, Embleme etc. sind.

Abschlussarbeiten

Hat man die Konservierungsarbeiten abgeschlossen sollte man die restliche Folie sofort beseitigen und das Auto genau auf Verunreinigungen durch Hohlraumwachs etc. kontrollieren.

Solange das Material noch weich ist, lässt es sich mit einem Silikonentferner einfach beseitigen. Zu einem späteren Zeitpunkt wird die Reinigung deutlich mühsamer.

Die Pistole lässt sich in der Regel mit Universal- oder Nitroverdünnung reinigen. Wobei man zur Reinigung die Hohlraumpistole nur mehrfach durchspülen und durchsprühen sollte und niemals in Verdünnung einlegen sollte, das vertragen die Dichtungen nicht und können in der Folge undicht werden.

Auch sollte man zum Abschluss noch überprüfen ob alle Wasserablauflöcher, vor allem die in den Türen, frei durchgängig sind oder mit Versiegelung verstopft wurden. Sind die Bohrungen nicht frei kann sich in der Tür reichlich Regenwasser sammeln welches an den Fensterschachtleisten in die Tür läuft. Irgendwann ist die Tür so voll, dass sich das Wasser seinen Weg über die Türverkleidung in das Wageninnere sucht.
Bei Hohlraumversiegelung mit Langzeitkriechwirkung, insbesondere Fluid-Film, Mike Sander Fett oder Elaskon Heißwachs sollte man nach heißen Sommertagen immer wieder mal nach den Bohrungen schauen, da sich diese erneut zusetzen können.