

Thema Korrosion

ROSTFRUST

statt Reiselust

Viele gebrauchte Wohnmobile leiden unter schlechter Rostvorsorge. Wir zeigen **typische Schwachstellen** und **Maßnahmen** gegen Rost

O **BEN HUI, UNTEN PFUI!** Viele gebrauchte Wohnmobile glänzen mit einem gepflegten Aufbau und blitzsauberem Innenraum. Ganz anders sieht es unter den Fahrzeugen aus. Dort lauert häufig ein ungeliebter Reisebegleiter – Rost! Das Problem: Der Unterboden hat ab Werk in der Regel nur eine dünne Lackschicht ohne schützende Konservierung. Schließlich waren die Basisfahrzeuge als Nutzfahr-

zeuge konzipiert, also nicht auf maximale Lebensdauer ausgelegt. Auch die meisten Wohnmobilersteller scheuen damals wie heute den Aufwand, beim Rostschutz nachzubessern. Wozu auch? Die Kunden interessieren sich viel mehr für Aufbauten und Ausstattung. Und bei normaler Nutzung, also ohne Wintereinsatz und Kontakt mit rostförderndem

Streusalz, überstehen die Fahrzeuge zumindest die Garantiefrist ohne ernste Rostprobleme. Früher oder später ist die braune Pest aber nicht mehr aufzuhalten.

Die typischen Rostnester der verschiedenen Basisfahrzeuge kennt Gaetano Facchini. Er ist Vorarbeiter in der Werkstatt von Time-max Korrosionsschutz in Trittau bei Hamburg. „Fast alle Wohnmobile rosten unter den Kunststoffabde- ➤

WO BEI WOHNMOBILLEN DER ROST SCHLUMMERT

Ob ein gebrauchtes Wohnmobil gesundes oder gammeliges Blech hat, hängt von vielen Faktoren ab. Hat der Vorbesitzer den Unterboden konserviert und regelmäßig gewaschen? War das Wohnmobil oft am Strand oder auf gestreuten Winterstraßen unterwegs? Stand es in der Winterpause in einer trockenen Halle oder draußen auf feuchtem Untergrund? Je nach Pflegezustand ist bei Fahrzeugen des gleichen Herstellers und aus dem gleichen Baujahr von rostfrei bis total verrottet alles möglich.

Hier ein paar typische Roststellen an verschiedenen, beliebig ausgewählten Basisfahrzeugen der wichtigsten Hersteller.



FIAT DUCATO, Baujahr 1998

Große Durchrostungen im Schwellerbereich der Kabine auf der linken Seite

IVECO DAILY, Baujahr 1998

Durchrostungen auf beiden Seiten des Achsträgers an der Vorderachse. Nicht nur ärgerlich, sondern auch sicherheitsrelevant. Auch am Längsträger starke Rostbildung



FORD TRANSIT, Baujahr 1999

Während das Radhaus überraschend gut aussieht, sind die Radläufe durchgerostet

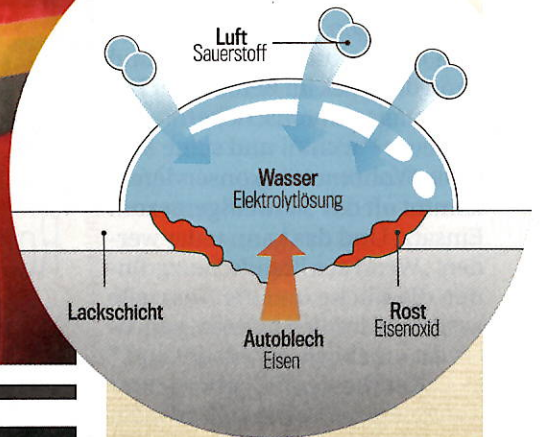


FORD TRANSIT, Baujahr 2012

Große Durchrostungen im Schwellerbereich der Kabine links und im rechten Radhaus auf Höhe der Spritzwand



WIE ENTSTEHT ÜBERHAUPT ROST?



4 Fe (Eisen) und 3 O₂ (Sauerstoff) reagieren zu 2 Fe₂O₃ (Eisenoxid)

Keiner will ihn, viele Wohnmobile haben ihn: den Rost. Er entsteht, wenn Eisen oder Stahl mit Sauerstoff in Gegenwart von Wasser reagieren. Besonders schnell bildet sich Eisenoxid, wenn Salz im Spiel ist. Es erhöht die Leitfähigkeit des Wassers. Der Chemiker sieht in Rost ein wasserhaltiges Oxid, für den Wohnmobilsten bedeutet er Wertverlust und eine Menge Arbeit. Oft fallen Durchrostungen erst durch kleine Bläschen unter dem Lack auf. Die bilden sich, weil Rost ein siebenmal größeres Volumen als Eisen hat.

FOTOS: HERSTELLER (1), FIONLINE



VW T3, Baujahr 1984

Durchrostungen am Rahmen der Seitenscheiben und im Bereich des Schwellers. Weitere typische Schwachstellen des T3 sind die Gurtaufnahme am Radkasten, die Einstiegsbleche und das Blech hinter der vorderen Stoßstange



VW T4, Baujahr 1994

Kein Einzelfall: Schaum im Schweller unter der Beifahrertür hat ganz offensichtlich Feuchtigkeit gebunden und Rost verursacht



VW T5, Baujahr 2006

Rost am Längsträger und an diversen Verschraubungen sowie am Achsschenkel hinten links



ANZEIGE

VOLKNER Mobil / *Luxus-Reisemobile der Extraklasse.*

Volkner Mobil Elfer Performance
Schön wie zu Hause.

Gerne besuchen Sie unsere Internetseite unter www.volkner-mobil.de

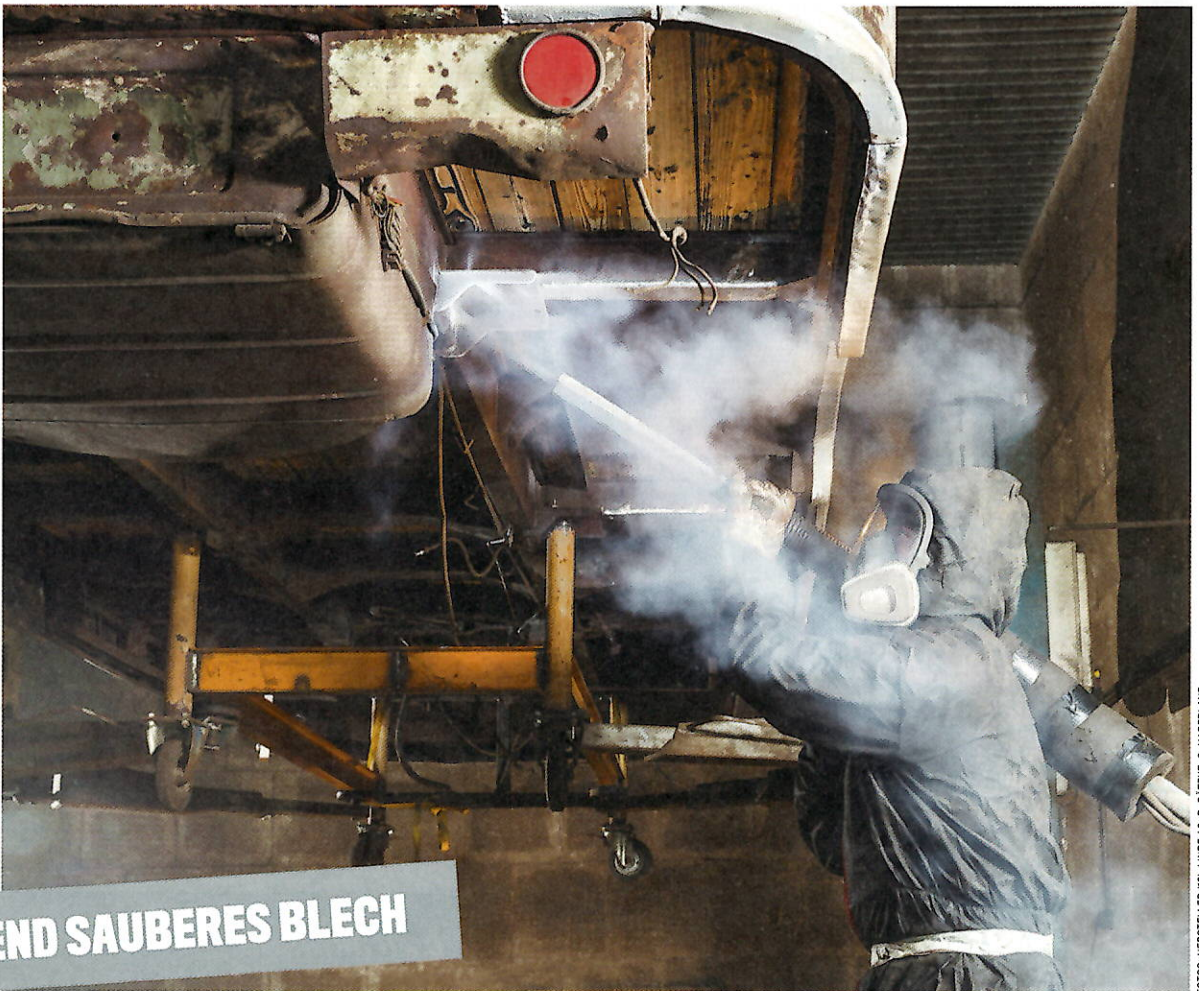
ROSTLOS glücklich

Im Kampf gegen den Rost kommen häufig mechanische Strahlmittel zum Einsatz. Das gilt besonders bei fortgeschrittener Korrosion und an schwer zu bearbeitenden Stellen. Je härter das Strahlmittel, desto aggressiver beseitigt es Material von der Oberfläche. Strahlarbeiten sind Sache des Profis. Wer bei Strahlmittel, Körnung, Strahldüse oder Luftdruck einen Fehler macht, kann schnell mal ein Blech

ROSTVORSORGE lohnt sich nicht nur bei Neufahrzeugen. Auch bei gebrauchten Campern steigert sie den Wert und verlängert die Lebensdauer. Welche Maßnahmen Sinn machen, zeigt die Überprüfung auf der Hebebühne durch ei-

nen Fachmann. Vor dem Aufbringen von Unterbodenschutz und Hohlraumversiegelung empfiehlt sich eine gründliche Wäsche des Unterbodens oder eine Reinigung mit Trockeneis. Tiefer sitzenden Rost beseitigt der Profi mit Metallbürsten oder Schleifscheiben.

Müssen Roststellen gestrahlt oder gar geschweißt werden, wird die Sache deutlich teurer. Der abschließende Unterbodenschutz basiert häufig auf Wachs, es gibt aber auch Produkte, die auf PVC, Bitumen, Kautschuk, Harz, Fett oder Öl basieren. Das Auftragen geschieht per Sprühpistole, Spraydose oder mit dem Pinsel. In Hohlräumen helfen spezielle Düsenköpfe, den Hohlraumschutz optimal zu verteilen.



FOTOS: HERSTELLER (2), LINDE AG, R. RÄTZKE, S. HABERLAND

STRAHLEND SAUBERES BLECH

durchlöchern. Wichtig: Nach dem Strahlen sofort Rostschutz auf das ungeschützte Blech auftragen, sonst blüht der Rost gleich weiter.



TROCKENEIS

Gefrorenes CO₂, minus 78,5 Grad kalt, versprödet alten, rissigen Unterbodenschutz, trägt ihn durch Volumenänderung beim Verdampfen ab. Entfernt Schmutz, Wachs und Oberflächenrost.



STAHLKIES

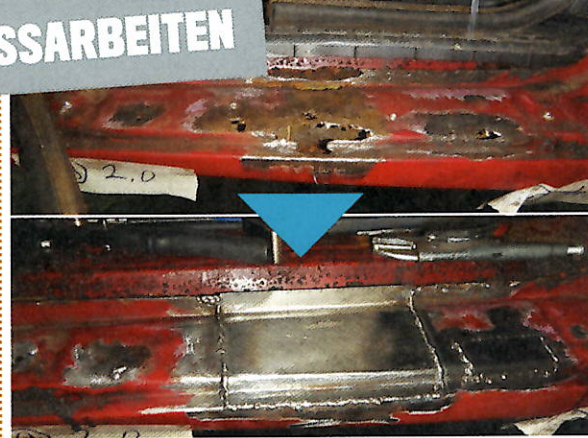
Hartes, kantiges und daher sehr abrasives Strahlmittel, in drei Härtegraden erhältlich, sehr oft wiederverwendbar.



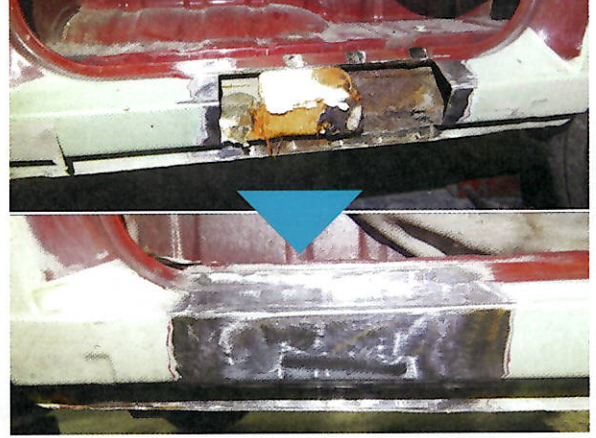
KORUND

Allround-Strahlmittel in verschiedenen Körnungen, scharfkantige Schlackekörner, extrem hart. Beseitigt auch starken Rost, hinterlässt eine raue Oberfläche.

SCHWEISSARBEITEN



Durchrostung am Einstiegsblech eines Ford Transit.
Zeitaufwand: etwa sechs Stunden



Rost am Schweller eines VW T4 durch Schaum im Schweller.
Zeitaufwand: etwa acht Stunden



Längsträger eines Ford Transit mit schweren Rostschäden.
Zeitaufwand: etwa zehn Stunden

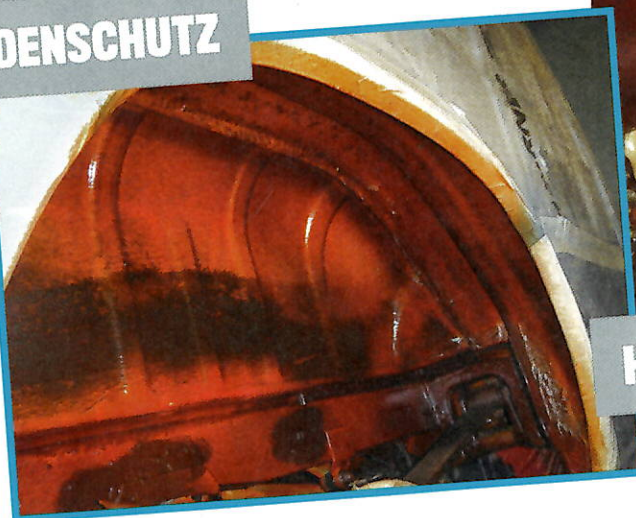


Rost an der Schiebetür eines Mercedes Sprinter.
Zeitaufwand: vier bis sechs Stunden

Sind Schweißarbeiten notwendig, kann das den Aufwand erheblich erhöhen. Dann sollte vorher ein Kostenvoranschlag inklusive Blechanfertigung und Lackierung eingeholt werden.

UNTERBODENSCHUTZ

Die aufgetragene Schicht ist bei den meisten Produkten schwarz oder braun, einige transparente Produkte verändern die Optik dagegen nicht



HOHLRAUMSCHUTZ

Rostfreie Hohlräume junger Fahrzeuge werden mit Wachs behandelt, die älterer Fahrzeuge mit kriechfähigem Fett



Fazit

Fast alle Wohnmobile brauchen eine Konservierung gegen Rost. Damit lässt sich früher oder später viel Stress bei der Hauptuntersuchung vermeiden. Oft können vorhandene Rostschäden mit überschaubarem Aufwand behoben werden. Wichtig: Beim Kauf eines gebrauchten Wohnmobils gehört ein gründlicher Unterbodencheck zum Pflichtprogramm.

Michael Struve

