

promobil.de

pro mobil

Europas größtes Reisemobil-Magazin



NIESMANN + BISCHOFF: Edel, schlank und schick – der neue iMove im Supercheck



CAMPING-KLASSIKER

Meilensteine aus 50 Jahren Reisemobilbau

Kampf um die Spitze

Mercedes-Offensive: Carthago C-Tourer fordert Frankia Neo und Hymer B-MC heraus. Welcher ist der beste Sprinter-TI?

VERGLEICHSTEST



LESERUMFRAGE

Premium-E-Bike zu gewinnen: Canyon Pathlite für 4289 Euro!



PRAXIS & ZUBEHÖR

- **MEHR SICHERHEIT:** Das schützt vor Einbrüchen
- **ENDLICH RUHE:** Akustikdämmung fürs Mobil
- **NIE MEHR ROST:** Schutz mit Fett und Wachs



GUT UND GÜNSTIG: Der kompakte Bürstner Campeo im großen Test

VINSCHGAU: Südtiroler Traum-Ziel zwischen Reschen und Meran



+ SCHÖNER ALS DIE MOSEL? DIE BESTEN PLÄTZE IM AHR-TAL



Fettsucht

SCHUTZ VOR KORROSION ist heutzutage kein Thema mehr, meinen Sie? Ist doch alles verzinkt und mit Schutzwachs geflutet? Weit gefehlt. Wer in die verborgenen Winkel seines Kastenwagens oder Reisemobils hineinlinst, sieht schnell, dass er nichts sieht – außer Handlungsbedarf.

Ja, früher, da rosteten die Autos uns innerhalb weniger Jahre unterm Hintern weg. Doch da war das Blech dünn, von minderer Qualität, unverzinkt und bar jeden Hohlraumwachses. Heute geben Hersteller lange Garantien auf Durchrostung von innen nach außen, mindestens acht Jahre sind es bei den Kastenwagen. Die Kundschaft wähnt sich in Sicherheit, schließlich hat man ja einen Neuwagen gekauft und keinen Oldtimer. Doch der Teufel liegt im Detail. Ohne von der jeweiligen Vertragswerkstatt lückenlos ausgefülltes Kundendienstscheckheft geht bei Reklamationen in den meisten Fällen nichts. Bei einem in die Jahre gekommenen Gebrauchtfahrzeug wird's da schnell eng.

Und dann ist da noch die Sache mit der Formulierung: Eine „Durchrostung“ setzt tat-

sächliche Löcher im Blech voraus – also den Schadensfall, bei dem der TÜV nicht nur die Nase rümpft, sondern gleich ungemütlich wird. Problematisch auch der Zusatz „von innen nach außen“. „Oft frisst sich die Korrosion von außen nach innen durch“, sagt Ralf Rößler, Chef der Rostschutzklinik in Freiberg am Neckar, wo er sich mit vier Mitarbeitern um die Instandsetzung, -haltung und Konservierung von Fahrzeugblech kümmert – ganz gleich, ob das erst gestern oder schon vor einem halben Jahrhundert vom Band gerollt ist.

Bei ihm konnten wir uns davon überzeugen, dass auch ein frisch unterzeichneter Wohnmobilkaufvertrag nicht von der Rostvorsorge entbindet. Genaue unter die Lupe genommen haben wir auf Rößlers Hebebühne einen fabrikneuen Fiat Ducato. Rößler versichert,



Die Fahndung mit Endoskopkamera an einem nagelneuen Ducato zeigt: Hohlräume werden ab Werk nicht mit Rostschutzwachs geschützt.



weniger überall gleich. Dem Mann wird gern vorgeworfen, er schüre die Rostpanik, weil er gut daran verdient. Genaue Blicke in die verborgenen Winkel des Ducato aber unterstreichen seine Warnungen.

Wie die anderen Hersteller verwendet auch Fiat im Tauchbad galvanisch verzinktes Blech zum Bau seiner Busse, die Stärke der Zinkschicht liegt im einstelligen Mü-Bereich. Die fertige Karosserie wird nicht als Ganzes verzinkt, sondern die einzelnen Bleche werden erst nach der Verzinkung zugeschnitten und zu einer Karosserie verschweißt. An Schnittkanten und Bohrungen liegt das Blech dann wieder blank. Obendrein verbrennt die hauchdünne Zinkschicht rund um die Schweißpunkte, und auch die Grundierung bzw. Lackierung der Karosserie im Tauchbad bringt sie nicht zurück. Bei Reisemobilen kommt die Nachbearbeitung des Basisfahrzeugs hinzu, bei der Schnittkanten oder Bohrungen im Blech manchmal unbehandelt und damit ungeschützt bleiben.

dass die Modellwahl Zufall ist, die gängigen Transporter aller anderen Hersteller seien in gleichem Maße betroffen, der Handlungsbedarf mehr oder

Auch Bohrspäne werden bisweilen in Hohlräumen >>



Die kathodische Tauchlackierung schützt das Metall auch in Hohlräumen vor Rost. Langfristiger ist jedoch der Schutz mit Wachsen.

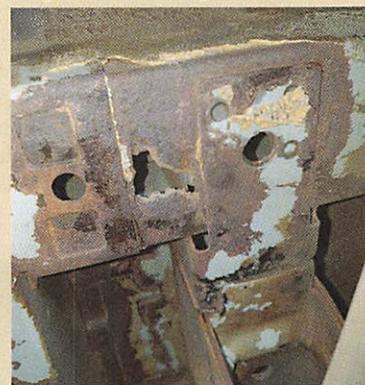
■ BILDER AUS DER PRAXIS



NEUFahrZEUG Aufgrund teils langer Standzeiten können sich sogar an Neumobilen schon Spuren von Rost finden.



FahrZEUG NACH 4 JAHREN Auf den ersten Blick keine Durchrostungen, der Handlungsbedarf ist aber schon deutlich erkennbar.



FahrZEUG NACH 6 JAHREN Starke Durchrostungen schon nach vergleichsweise kurzer Zeit. Solche Schadensbilder sind nicht die Regel, kommen aber vor.



FahrZEUG NACH 14 JAHREN Ungeschützt kommt irgendwann der Tag, an dem jedes Reisemobil so aussieht.

■ KONTAKT

Die Rostschutzklinik ist eine von rund einer Handvoll Dinitrol-Servicestationen in Deutschland, die Dinitrol-/Dinol-Rostschutzprodukte verarbeiten. Weitere Anwender finden Sie unter www.dinitrol.at

Rostschutzklinik
Monreposstraße 3
71691 Freiberg am Neckar
Telefon 071 41/242 62 75
www.rostschutzklinik.de



Besonders bedroht sind Bereiche, in denen das Wasser nicht ablaufen (oben) oder sich feuchter Schmutz sammeln kann (links).

zurückgelassen. Abhilfe würde eine Versiegelung mit Fett oder Wachs schaffen, doch in welche Hohlräume wir beim Ducato auch unsere Finger stecken oder mit der Endoskopkamera hineinpeilen: keinerlei Spuren weit und breit.

Der größte Feind des Blechs ist in erster Linie nicht von außen einlaufendes Regenwasser. Gefährlicher ist Kondenswasser, das sich bei Temperaturschwankungen in den Hohlräumen von Schwellern, Sicken und Radläufen bildet und sich mit Schmutz und Salz – unabhängig ob vom nahegelegenen Meer oder vom Streusalz im Winter – zu einer blechfressen-

den Melange kombiniert. Dazu kommen Eintrittspforten im Spritzwasserbereich der Vorderräder: Öffnungen, die dem Ein- und Abfließen des Lacks bei der Tauchbadlackierung dienen, zum Teil aber nicht durch geeignete Stopfen verschlossen werden. An neuralgischen Punkten sind zwar Ablauföffnungen vorgesehen. Die aber sind mitunter so ungünstig platziert, dass das Wasser auf einigen Zentimetern Länge im Blech stehen bleibt.

Beschleunigt wird die braune Pest auch durch die übliche Polyurethanschicht an Karosserienahntstellen und als Stein-schlagschutz am Unterboden. Durch Kapillarkwirkung zieht

das Wasser zwischen Beschichtung und Blech und trocknet dort kaum mehr ab. Noch größer wird die Diskrepanz zwischen „gut gemeint“ und „gut gemacht“, wenn zur Geräuschdämmung Schäume in die Hohlräume eingebracht werden. Wie ein Schwamm saugen sich die voll und machen diesen Sektor in der Folge zur immerwährenden Nasszelle.

Auch Leiterrahmen bleiben vom Rost nicht immer verschont, selbst wenn sie – wie zum Beispiel der Alko-Tiefrahmen mit seinen verzinkten C-Profilen – keinerlei Hohlräume aufweisen. Hier kann sich zwischen Rahmenverlängerungen und

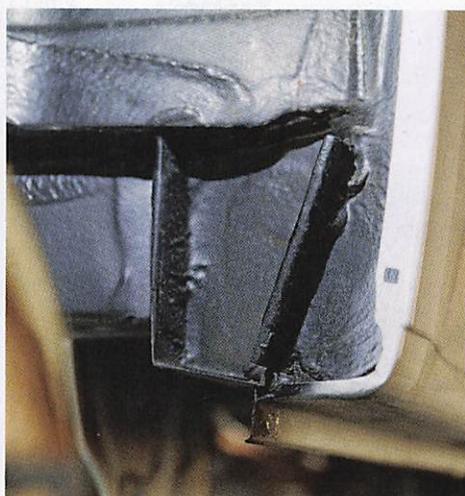
Serienrahmen Kontaktkorrosion bilden, wenn unterschiedliche Metalle wie beispielsweise Zink und Stahl aufeinandertreffen.

Die Folgen von all dem sind bisweilen schon nach wenigen Monaten zu besichtigen, nach einem halben Jahrzehnt können sie in einzelnen Fällen schon zu TÜV-relevanten Verheerungen geführt haben. Dabei hängt das Ausmaß der Korrosion immer auch von der Nutzung des Fahrzeugs ab. Winterurlauber und Meeresliebhaber setzen ihre Fahrzeugge aufgrund der größeren Salzdisposition immer auch einem größeren Risiko aus.

Was also ist zu tun? In seiner Rostschutzklinik geht Rößler bei gebrauchten Mobilien folgendermaßen vor: Fahrzeugunterboden und Fahrwerksteile werden mit Trockeneis – gefrorenem CO₂ – gestrahlt, das Kunststoff, Gummi und Leitungen nicht angreift. So entfernt er sämtlichen Schmutz und legt den Blick auf den ungeschminkten Status quo des Blechs frei. Sind schon Rostschäden vorhanden, werden sie vom Karosseriebauer des Teams kunstgerecht instand gesetzt. Bei Schadensfreiheit, nach Reparatur oder bei Neufahrzeugen werden die Hohlräume mit Dinol-Wachsen per Hohlraumsonde versiegelt, auch auf Unterboden und exponierte Fahrwerksteile wird



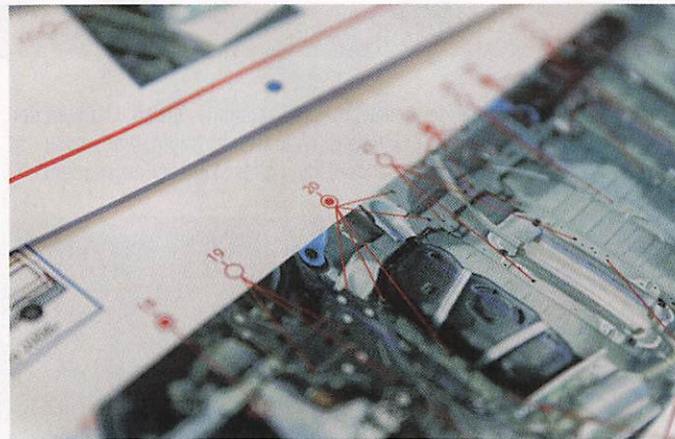
Kritisch kann Rostfraß an tragenden Teilen wie der Fahrwerksaufhängung werden.



Karosseriestrukturen sind – wie hier am Schweller eines fabrikneuen Ducato – oft vertrackt.



Zwar geben die Hersteller Garantien gegen Durchrostung, jedoch nur von innen nach außen. Oft beißt sich Rost aber auch nach innen durch.



Dinol erwirbt von den Herstellern Pläne, die auch versteckte Hohlräume offenbaren und bei der Rostvorsorge Gold wert sind.

eine Wachsschicht aufgesprüht. Acht bis zwölf Liter Wachs verschwinden so in und an den Blechen. Bei Gebrauchtfahrzeugen kostet das 2500 Euro, Neufahrzeuge schlagen mit 1600 Euro zu Buche.

Ohne mechanische Beeinträchtigungen sind die elasti-

schen Wachsschichten langlebig. Um aber auf Nummer sicher zu gehen, bietet Rößler jedem Kunden eine jährliche, kostenfreie Überprüfung, bei der bei Bedarf nachgebessert werden kann. „Unser ältester Dauerkunde ist seit 17 Jahren bei uns“, strahlt er. „Sein Knaus

auf Ducato-Basis ist bis heute vom Rost verschont.“

Wo er die Hohlraumsonde ansetzen muss, verraten Rößler die Pläne der Firma Dinol. Seit über 70 Jahren in der Rostverhinderung tätig, erwirbt sie von den Herstellern Hohlraumpläne, auf denen die neuralgi-

schen Punkte samt Zugangswegen verzeichnet sind, und liefert Produkte zur Behandlung der geschätzten Blechgefährten. So lassen sich die braunen Schmutzdecken auch in den entlegensten Winkeln dauerhaft vermeiden.

..... Guido Kupper »



MALIBU VAN PREMIUMKLASSE

Entdecken Sie die neue Vielfalt - besuchen Sie Ihren Handelspartner!

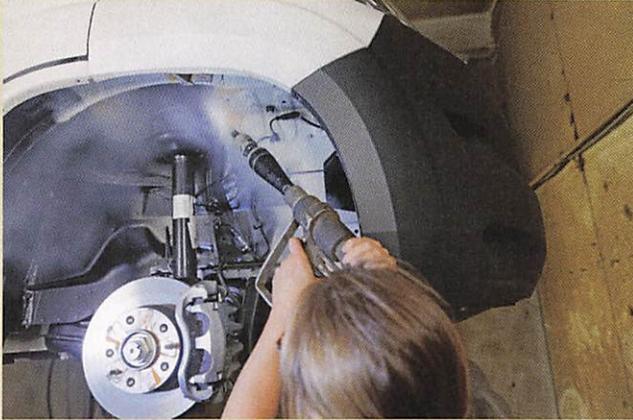


www.malibu-vans.com

■ SO WIRD'S GEMACHT

Die Vorgehensweise der Rostschutzklinik ist immer gleich. Erst wird der gesamte Unterboden samt Chassis für eine Bestandsaufnahme gesäubert. Sind keine Schäden vorhanden, kann direkt konserviert werden. Ist

das Blech schon strukturell geschädigt, werden zunächst die nötigen Blecharbeiten durchgeführt, ehe sämtliche Hohlräume und der Unterboden per Rostschutzwachs versiegelt werden können.



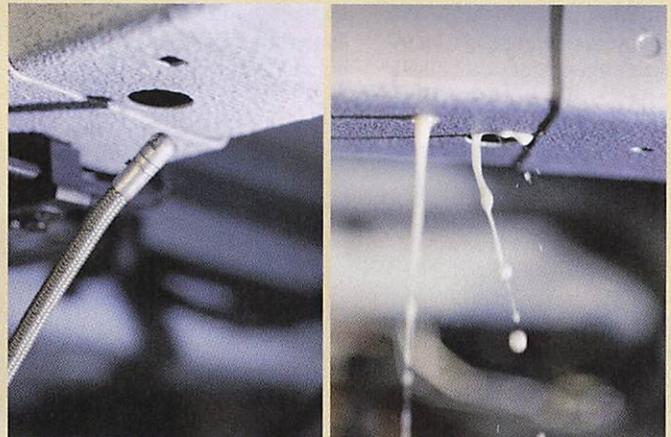
1 Bei Gebrauchtwagen werden zur Reinigung zunächst der Unterboden und alle Chassisteile mit Trockeneis – gefrorenem Kohlendioxid – gestrahlt. Das macht eventuelle Schäden sichtbar.



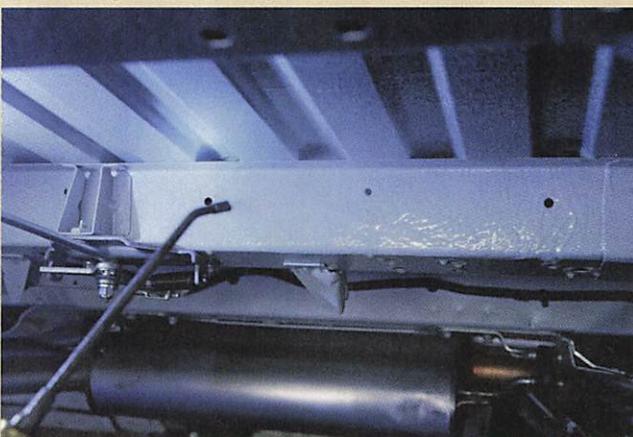
2 Werden nur Anrostungen gefunden, werden diese phosphatiert, nach 24 Stunden erneut mit Trockeneis gestrahlt und dann zum Schutz mit einer polymeren Vorbeschichtung versehen.



3 Wenn die braune Pest schon stattliche Löcher ins Blech gefressen hat, kommt man um eine Instandsetzung der Karosserie, z. B. mit eingeschweißten Reparaturblechen, nicht mehr herum.



4 Mit der Hohlraumsonde wird das Schutzwachs auch bis in entlegenste Ecken gebracht. Ein satter Wachsaustritt an den Öffnungen der Karosserie zeigt: Mission erfüllt.



5 Auch der Unterboden bleibt beim Haltbarmachen des Blechs nicht außen vor. Mit der Sprühpistole wird auch hier eine Wachs-schicht aufgebracht, die einmal im Jahr überprüft werden sollte.



6 Derartig gegen Korrosion präpariert, hält Fahrzeugblech fast für die Ewigkeit und der Rost hat nicht länger entscheidenden Einfluss auf die Lebensdauer des Mobils.