Karosserie

Rost - Hilfe mein Auto rostet

Tipps rund um das Thema Rostschutz und Fahrzeugrestauration gibt es im Forum für Rostschutz: Forum 46030

Beitrag von Thomas Döring im Forum für Rostschutz:

Viele Fragen in diesem Forum zielen in Richtung des Grundlagenwissens, deshalb hab ich mir mal die Mühe gemacht, diese Grundlagen allgemeinverständlich aufzuschreiben.

Die erste Frage: Warum rosten Autos eigentlich?

Die Antwort ist für alle, die stets bemüht sind, ihr Bestes zu geben und ihren Liebling mit allerlei Zubehör und Mittelchen für dieses, das und jenes bei Laune zu halten, vermutlich niederschmetternd: weil das die Bestimmung allen Eisens ist! Alles in unserer Welt hat das Bestreben, stets den energieärmsten Zustand anzunehmen. So wie es für uns Menschen nichts Schöneres gibt, als stundenlang in der warmen Sonne auf einem Liegestuhl abzuhängen, sehnt sich der Stahl unserer Autos danach, wieder das zu werden, was er einmal war: ein netter Klumpen Eisenerz tief in der Erde und schön rostig. Um den Stahl aus dem Erz zu erzeugen, war im Hochofen ein entsprechender Energieaufwand nötig und genau diese Energie, die in ihm steckt, möchte der Stahl nun einmal liebend gerne wieder loswerden.

Alles was er dazu braucht, ist Sauerstoff und dazu noch etwas Wasser, in dem stets noch ein paar schwache Säurereste vorhanden sein können, um das ganze noch ein wenig zu beschleunigen. Wenn das Eisen Fe sich dann mit dem Sauerstoff O zu Rost FeO verbunden hat, bilden sich Kristalle, die die ehemals glatte Oberfläche des Bleches zerklüften und so die Ansatzpunkte für weitere Reaktionen und damit Korrosionen vergrößern.

Die einzige Abhilfe ist, die Zufuhr von Sauerstoff und Feuchtigkeit auf das blanke Blech zu unterbinden und zwar im Falle der Autos durch Lack. Bedauerlicherweise sind Autos nun einmal nicht für die Ewigkeit gedacht, sondern verfügen über ein mehr oder minder vorprogrammiertes Verfallsdatum, das in ihrer Konstruktion begründet liegt. Autos bestehen aus geformten Blechen, die im Werk über Punktschweißzangen blank zusammengebraten werden. In diesem Moment wird das Blech heiß und beim Abkühlen des Schweißpunktes schlägt sich Kondenswasser aus der Umgebung nieder und das Rosten beginnt. Alles was jetzt noch folgen kann, ist Schadensbegrenzung, d.h. die Zufuhr von Sauerstoff und Feuchtigkeit für ein paar Jahre auf ein Minimum zu reduzieren. Das hierbei ein Spagat aus Käuferzufriedenheit und wirtschaftlichen Interessen besteht, braucht wohl nicht weiter ausgeführt zu werden, d.h. ein Auto hält eben eigentlich nur so lange, wie es soll.

Auch das Verzinken der Bleche erfolgt nicht nur im Sinne einer größeren Lebenserwartung wie gemeinhin geglaubt wird, sondern verfolgt ebenfalls wirtschaftliche Interessen: Um ein Auto über einen bestimmten Zeitraum gegen (sichtbaren) Rost zu feien, war in den gefährdeten Bereichen ein Blech in einer bestimmten Stärke erforderlich. In der heutigen Zeit steigt zwar das Fahrzeuggewicht durch den Ersatz ganzer Karrosseriepartien durch den bei gleicher Festigkeit schwereren (jawohl!), aber billiger zu verarbeitenden Kunststoff und Dämm-Matten und all den unentbehrlichen Zubehörschnickschnack, der Anteil an "richtigem" Stahl nimmt aber immer weiter ab. Erreicht wird dies, indem dünne Bleche molekular vorgereckt d.h. langgezogen werden, um die erforderliche, konstruktive Festigkeit in genau der benötigten Richtung zu erhalten. Damit diese Festigkeit nicht innerhalb des normalen Autolebens schon durch Korrosion verloren geht, wird "gezinkt".

Verzinken bedeutet den Überzug eines edleren Metalls (Stahl) mit einem unedleren (Zink) Bei beginnender Korrosion wird zunächst das unedlere Metall befallen, soll heißen, es zieht zunächst die Korrosion an sich und verhindert damit bis zu seinem endgültigen Verrotten ein Rosten des edleren Stahls. Rostschutzmittel wie Bleimennige oder Zinkchromatspray, die es ja leider nicht mehr gibt, funktionieren ähnlich und auch die Verwendung von Opferanoden unterliegt dem gleichen Prinzip. Rosten ist eine Art von Energieumwandlung und funktioniert genauso wie die Stromerzeugung in einer Taschenlampenbatterie. Verlagert man den Stromfluß vom Stahl zum Rost durch solche Maßnahmen vom Stahl zu einem unedleren Metall, rostet das Auto solange nicht, wie noch unedleres Material vorhanden ist. Bedauerlicherweise wird bei verzinkten Blechen durch das Punkten der Zink

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:18

URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=4/132/de/rost-hilfe-mein-auto-rostet.html

im Bereich der Schweißpunkte verbrannt. Der Gammel startet also wie bisher, wird durch das Zink ein paar Jahre aufgehalten und frißt dann die dünnen Bleche in Nullkommanix weg!

Die zweite Frage ist also, was man dagegen tun kann?

Grundprinzip ist das Unterbinden der Zufuhr von Sauerstoff und Feuchtigkeit vor allem an die gefährdeten Bereiche im unteren Drittel des Autos. Leider hat die Idee den Nachteil, daß sie zwar gut, aber im Prinzip realitätsfern ist. Selbsttragende Karosserien bestehen neben den genannten Punktschweißungen durch zwei (oder schlimmer: noch mehr Bleche) auch aus Hohlräumen wie z.B. Schweller und Holme, in die sich während der Fertigung nur sehr selten Farbe verirrt. Besonders belastete Bereiche wie z.B. die Achsaufnahmen werden zudem auch gern durch ein weiteres, von innen eingesetztes, dickeres U-Blech "verstärkt", ohne dass sich zwischen diesen Blechen auch nur irgendetwas anderes als Spuren von Tiefziehfett befindet. Das Resultat sind dann spätestens 14 Jahre später "dick" werdende Holme, in denen sich außer Broccoli pur keinerlei Reste von mechanischer Festigkeit mehr finden.

Im allgemeinen startet man mit einer Restaurierung bereits zu einem Punkt mehr oder weniger fortgeschrittener Oxidation, wobei man sein Augenmerk natürlich auf die von außen sichtbaren Verfallsspuren richtet. Grundsätzlich lässt sich Rost dabei in zwei Kategorien einteilen: Die Anrostungen im oberflächlichen Bereich, wo durch fehlende, unzureichende oder mittlerweile nicht mehr vorhandene Lackierung Sauerstoff und Feuchtigkeit ihr Werk verrichten konnten und eben die sogenannten Unterrostungen.

Die erste Kategorie ist dabei relativ harmlos und wird deshalb auch gern mit dem Begriff "Flugrost" verniedlicht, zumindest solange der Rost sein Werk nicht über einen längeren Zeitraum verrichten kann. Hier reicht es wirklich, die Stelle halbwegs blank zu schleifen und den Lack neu aufzubauen. Wenn alles wieder dicht ist, kann kein Sauerstoff mehr rankommen und die Geschichte kommt von selbst zum Stillstand.

Die zweite Kategorie ist die der gemeinen Art, hier beginnt der Rost bereits "im Prospekt" an allen blanken ungeschützten Blechteilen sein zerstörerisches Werk. Wenn sich also erste Rostpickelchen im Bereich überlappender Bleche wie z.B. an Türfalzen oder Radläufen zeigt oder auch nur kleine Bläschen im Lack entstehen, sind dies die ersten Zeichen für eine Unterrostung. In diesem Fall hat sich der Rost von der Rückseite des Bleches durchgefressen und wird nun auf der Oberseite sichtbar. All das Entrosten, Spachteln und Lackieren ist an diesen Stellen nur von (schnell) vorübergehender, kosmetischer Natur und es ist im Endeffekt schade um die vergeudete Arbeitszeit für solchen Blödsinn. Mag der Radlauf jetzt auch von außen wieder top aussehen, das Blech ist durch und für Feuchtigkeits- und Sauerstoffnachschub wird schon von der Rückseite gesorgt werden. Der Rest ist dann nur eine reine Zeitfrage.

Ziel einer Reparatur ist also immer, den Rost von beiden Seiten in die Zange zu nehmen und die Sauerstoff- und Feuchtigkeitszufuhr zu unterbinden. Hier kommt der Einsatzpunkt der vielen Wundermittelchen, die es auf dem Markt so gibt. Allen ist eine mehr oder weniger gute Kriechfähigkeit zu eigen, sie können Wasser verdrängen und haben oft rostumwandelnde Eigenschaften. "Rostumwandelnd" heißt übrigens nicht, daß aus dem Broccoli wieder feinstes Eisen wird, sondern die Rostoberfläche wird durch Phosphatieren oder ähnliches in eine chemisch nicht mehr so gammelfreudige Verbindung umgewandelt. Wunder sollte man von diesen "Wunder"-mitteln aber nicht erwarten, doch kleine Unterrostungen an Tür- und Haubenfalzen und anderen Stellen lassen sich damit ganz gut in den Griff kriegen, solange man von allen Seiten gut herankommt.

Und genau das ist der Knackpunkt: Ein Rostloch in einem Kotflügel wird nicht mehr weitergammeln, wenn man den losen Rost von beiden Seiten abkratzt und ebenfalls von beiden Seiten Rostschutz oder Grundierung und Farbe aufträgt. An die richtig netten Stellen kommt man aber leider nicht von beiden Seiten und dann bleibt nur noch der Griff zur Flex.

Hier gilt zwar der Grundsatz: "Viel hilft viel" denn nichts ist frustrierender, als wenn sich das frisch gedengelte Reparaturblech auf den stehengebliebenen Resten in Alufoliestärke nicht anschweißen lässt. Autos, die still in einer Ecke stehen, vertragen das Heraustrennen komplexer Bleche auch viel besser als solche, die dabei ständig hin- und hergeschoben werden, obwohl die versteifende Wirkung

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:18

URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=4/132/de/rost-hilfe-mein-auto-rostet.html

des Getriebetunnels auch nicht unterschätzt werden sollte. Allerdings ist es trotzdem recht schwierig, nicht mehr vorhandene Blechfragmente freihändig hinterherzubauen. Etwas Überlegung vor dem Flexen ist also angebracht, Pappschablonen für die neuen Bleche lassen sich auch auf Broccoli noch ganz gut anpassen und ein paar Querversteifungen zwischen den Säulen einzuschweißen, schadet auch in keinem Fall.

Bevor nun die Bleche einpasst werden und das Schutzgasschweißgerät angeschmissen wird, sollte man alle Hohlräume, deren man habhaft werden kann, satt mit Rostschutz und irgendeinem Decklack (Farbe egal, sieht man sowieso nie mehr) einpinseln. Gleiches gilt für die Innenseiten aller Reparaturbleche, an die man später nicht mehr herankommt. Beim Schweißen wird die neue Farbe leider wieder im Bereich der Schweißpunkte wegbrennen. Es gibt zwar schweißfeste Rostschutzfarben, die etwas mehr Hitze abkönnen, aber auch die brennen auf der Rückseite des Schweißpunktes wieder weg. Die Stelle ist zwar kleiner, aber eben immer noch da und der ganze Zerstörungsprozeß startet erneut. Hier hilft nur das anschließende Versiegeln der Hohlräume mit Wachs oder Ovatrol oder vielleicht auch mit dem in diesem Forum vielgenannten "Mike Sanders"-Zeug.

Doch zunächst soll mal geschweißt werden. Autos werden meistens mit dem Schutzgasgerät punktgeschweißt und zwar aus mehreren Gründen: Erstens verzieht sich das Blech unter der Hitzeeinwirkung längst nicht so stark wie beim Autogenschweißen. Zweitens sind alle geschweißten Nähte deutlich härter als das umgebende Blech und können deshalb den nun einmal vorhandenen Verwindungen der Karosseriestruktur beim Fahren nicht mehr so elastisch folgen wie das umgebende Blech, so dass an der Schweißnaht bald wieder Risse auftreten werden. Deshalb fordert der TÜV auch Punktschweißverbindungen bei Reparaturen an tragenden Teilen.

Außerdem ist das Punkten auch für einen ungeübten Schweißer relativ einfach mit einem Mindestmaß an Fertigkeiten hinzubekommen. Hierbei unterscheidet man wieder zwei Verfahren: Beliebt für die sogenannten TÜV-Bleche, die eine gammelige Möhre noch einmal über die nächsten zwei Jahre bringen sollen, ist das "Einkleben von Blechbriefmarken durch Eckenumbraten". Dazu schneidet man ein Blech grob zu, biegt es in etwa hin und setzt den ersten Punkt mit leicht schräg gehaltenem Brenner an einer Stelle, wo beide Bleche halbwegs plan aufeinanderliegen, so auf den Rand des Reparaturbleches, dass die Bleche miteinander verbunden sind. Dann klopft man beide Bleche einen Zentimeter weiter mit dem Hammer wieder aneinander, drückt vielleicht noch etwas mit dem Hammerstiel nach und setzt den zweiten Punkt und so weiter. Das Verfahren erreicht zwar eine Mindesthaltbarkeit, aber eben auch nur diese. Manchmal gibt es auch Stellen, da geht es nicht anders, aber dann sollte man wenigstens versuchen, von der Rückseite aus ebenfalls ein paar "Punkte" an die Ecken zu setzen, das hält dann schon ganz gut.

Professioneller und deutlich haltbarer wird es, wenn man das obere Blech im Bereich der Punktnaht mit entsprechenden Löchern versieht, die anschließend einfach dichtgeschweißt werden. Für solche Zwecke gibt es extra Lochzangen, wobei von TAMA auch eine Kombizange angeboten wird, mit der man die Bleche auch gleich entsprechend absetzen kann. Das klappt ganz gut, auch wenn es für das Training der Unterarmmuskeln im Fitnesscenter sicher einfachere Methoden gibt.

Vor dem Schweißen werden beide Bleche mit der Flex im Bereich der Überlappung erst richtig blank gemacht, sonst wird es nichts mit dem Schweißen. Mit allen Wasser gewaschene Profis behaupten zwar immer, auch Rost und Spachtel schweißen zu können, aber die so erzielten Punkte vermögen zumeist nur, das Blech gegen die Einwirkung der Erdanziehungskraft an der Stelle zu halten!

Nach dem Schweißen erfolgt dann das Abdichten der überlappenden Bleche. Beide Bleche waren vor dem Schweißen ja schön blank gemacht worden, damit die Sache hält und nun gilt es, diesen Bereich irgendwie vor Sauerstoff und Feuchtigkeit zu schützen. Ein altes und bewährtes Mittel scheint das Verzinnen zu sein. Wer einen Oldtimer fährt, trägt in seinem Herzen irgendwo den Gedanken, daß halt früher auch alles irgendwie besser und schöner war und diese Wertvorstellung zeigt sich ja auch darin, daß man ein altes Auto erhält, fährt und auch gern vorzeigt (denn sonst könnten wir ja alle einen Smart oder New-Beetle oder ein anderes, hässliches, rundgelutschtes und gesichts- und charakterloses cw-Ei fahren). Doch nicht alles, was unsere Altvorderen taten, war besser und dauerhafter als die Dinge, die wir heute kennen und das Verzinnen gehört dazu. Spachtelmasse, Acryl und all das andere Zeug war noch nicht erfunden und so blieb nur das Zinn,

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:18

URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=4/132/de/rost-hilfe-mein-auto-rostet.html

um Karosserienähte zu schließen oder letzte Blechknitterfalten nach dem Ausbeulen zu egalisieren. Es bedarf aber einer Menge Übung, um mit Flamme, Zinn und Karosseriehobel vernünftige Ergebnisse zu erzielen und ich kann dabei durchaus auch die Puristen verstehen, die viel Zeit und Arbeitskraft darauf verwenden, ein Auto zeitgenössisch zu restaurieren, also auch durch Verwendung von Zinn.

Trotzdem ist das in meinen Augen Blödsinn! Bevor mir nun einige gleich den Kopf abreißen, sei die Frage gestattet, ob sie ihr Auto denn anschließend auch zeitgenössisch lackieren, also mit Nitrolack, Pinsel, nachschleifen und das Ganze in so 12 - 14 Durchgängen und alle paar Jahre wieder? Nee, und warum nicht? Siehste woll! Zinnen ist überholt und das aus mehreren Gründen: Zum einen braucht man säurehaltiges Flussmittel, um das Zinn dazu zu bewegen, in die Spalten zu kriechen. Das Flussmittel bleibt dort auch an einigen Stellen haften und Gevatter Rost zeigt sich anschließend hoch erfreut über diese unfreiwillige Schützenhilfe. Zum anderen währt nichts ewig, oder, um es mit Fontane zu sagen "Tand, Tand, sind die Gebilde von Menschenhand" Eine leichte, aber tragisch endende "Feindberührung" oder sogar neue Rostlöcher trotz aller Liebesmüh erfordern den erneuten Einsatz von Schweißgerät und Flex und nun nimmt das Übel seinen Verlauf: Zinn kriegt man niemals wieder weg und auf Zinn lässt sich partout nicht schweißen! Jeder Versuch mit Schruppscheibe oder Drahtzopf schmiert das Zeug nur tiefer ins Blech. Also, Finger weg davon!

Statt dessen nimmt man BOB oder eines der anderen, bereits genannten Wundermittel, die neben einem hohen Kriechvermögen auch über grundierende Eigenschaften verfügen und gibt davon reichlich in den Spalt. Nach dem Trocknen kann man dann noch mit normaler Grundierung nachlackieren und wenn alles getrocknet ist, drückt man ordentlich Acryl in den Spalt. Silikon ist nicht so empfehlenswert, da das normale Baumarktsilikon Essigsäure enthält und das lässt die Bleche darunter sehr gut rosten. Ich habe in diesem Forum bereits gelernt, dass es auch säurefreies Silikon gibt, aber wenn man mal an seine Badewanne denkt und überlegt, wie lange die Silikonabdichtung am Rand dicht bleibt, bis sie sich abzulösen beginnt, ist das Zeug für mich irgendwie zweite Wahl. Acryl schmiert zwar mehr, bleibt aber immer plastisch und lässt sich hervorragend mit einem in Benzin oder Verdünner getauchten Lappen an der Oberfläche glattwischen. Nach dem Trocknen kann man die ganze Sache dann lackieren.

Kleine Ecken an nichttragenden Teilen oder Löcher im Unterboden kann man dagegen auch ruhig durchschweißen. Dazu macht man sich zunächst ein passendes Blech, legt dieses auf und reißt ringsum den Lack an. Dann wird mit der Flex oder dem Blechknabber entlang der Linien ausgeschnitten, so daß das "Loch" etwas größer ist als der Flicken (so ca. 1mm). Jetzt hält man den Flicken so an, dass ringsum ein gleichmäßiger Spalt bleibt und setzt den ersten Punkt. Abkühlen lassen, ausrichten und den nächsten Heftpunkt an der gegenüberliegenden Seite setzen. Wieder abkühlen lassen, ggf. nachrichten und dann immer schön über Kreuz ein paar weitere Punkte setzen, bis der Flicken soweit fixiert ist, dass er sich nicht mehr verziehen kann. Jetzt einmal glattflexen und dann ein paar saubere Nähte ziehen, wieder glattflexen und fertig. Hört sich einfach an, erfordert aber ein Menge Übung und sollte vorab an ein paar Probestücken ausprobiert werden.

Neben dem Schweißen haben sich in den letzten Jahren auch Klebeverfahren zum Verbinden von Blechen durchgesetzt. Karosseriekleber gibt es in Kartuschen wie Silikon oder Acryl und er eignet sich hervorragend zum Aufkleben von Türhäuten etc. Für tragende Verbindungen ist er aber nicht gedacht. Ein sehr guter Anwendungsfall sind auch Radläufe. Hier befinden sich zwei überlappende und gepunktete Bleche direkt im Spritzbereich der Räder und wenn die schützende Lackschicht an den Rändern erst mal weg ist (und das dauert nicht allzu lange) werden Wasser und Salz durch die Kapillarkraft regelrecht in den Spalt hineingezogen und ein wunderbares Rostbiotop nimmt seinen Anfang. Ist dann der Radlauf noch so intelligent wie z.B. beim E-Kadett ausgeformt, bleibt selbst Kondenswasser auf der Innenseite im oberen Bereich auf dem geraden Stück stehen und hilft von der Rückseite aus kräftig mit. Wir haben deshalb einmal vor Jahren, als die ersten Karosseriekleber aufkamen, die Radläufe eines C-Kadetten im Bereich der Rundung mit ein paar Schraubzwingen geklebt und das hält schon seit 10 Jahren ohne irgendwelche Oxidationserscheinungen. Vorher wurden die Radhäuser ordentlich entrostet, ein paar kleine Bleche am Rand eingepaßt und durchgeschweißt und alles gut mit Rostschutz und Decklack gestrichen. Dann kam Karosseriekleber in die Sicke und auf die Bördelkanten, zusammendrücken und fertig.

Noch ein paar abschließende Worte zum Lackaufbau, weil hierzu auch schon einige Fragen waren.

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:18

URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=4/132/de/rost-hilfe-mein-auto-rostet.html

Basis jeder Lackierung bildet ein sauberer, trockener und vor allem fettfreier Untergrund. Vor dem Beginn jeder Lackarbeit schadet also das Abwischen der betreffenden Stelle mit reichlich Verdünner in keinem Fall. Insbesondere das Silikonspray, welches man gegen das Zubacken der Schweißdüse eingesetzt hat, muß völlig verschwunden sein, sonst hält kein Lack! Als Grundlage wird als Haftvermittler eine Grundierung oder auch neudeutsch Primer aufgetragen, weil Lack auf blankem Blech nicht hält. Spachtel hält dagegen auf angeschliffenem Lack ebensogut wie auf blankem Blech. Werden aber sichtbare Schweißnähte z.B. vom Radlauf zum Seitenteil verspachtelt, kommt erst BOB in den Spalt, dann Rostschutzgrundierung darauf und dann erst der Spachtel. Spachtel, die meisten Grundierungen und auch Metalliclacke aus der Sprühdose sind nämlich nicht 100% wasserdicht (Deshalb wird bei Metallic aus der Dose auch immer mit Klarlack überlackiert)! Wer also mit seinem gespachtelten und grundierten Auto vor der Endlackierung erst einmal eine Zeitlang fährt, macht die ganze bisherige Arbeit wieder zunichte. Vor der Lackierung kommt das Schleifen. Geschliffen wird mit 240er Naßschleifpapier und einem Schleifklotz aus Kork. Bei Pinselgrundierungen kann man auch etwas grober anfangen. Wenn das blanke Blech durchkommt, muß wieder grundiert werden. Feine Riefen lassen sich mit flüssigem Spachtel aus der Sprühdose, dem sogenannten Filler schließen und danach wird dann noch einmal mit 320 oder 400 zart übergeschliffen.

Das Lackieren selbst sieht leicht aus, erfordert aber für ein vernünftiges Resultat reichlich Übung und sollte dem Profi überlassen werden. Bei vernünftiger Vorarbeit wird die Sache auch preisgünstig. Wenn es aber nur darum geht, mal einen Kotflügel, ein Seitenteil oder eine Tür neu zu lackieren und man auf kleineren Stellen mit der Sprühdose bereits vernünftige Resultate hinbekommt, gibt es noch eine weitere Möglichkeit: Für den Modellbau gibt es kleine, relativ günstige Airbrushsprüh"pistolen" mit denen man bei genügend Zeit und Mußе sogar ein ganzes Auto lackieren könnte. Der Farbauftrag erfolgt wie mit einer Sprühdose, nur daß der Lacknebel aufgrund der besseren Düse und des gleichmäßigen Drucks (ein kleiner, billiger Kompressor reicht völlig aus) viel gleichmäßiger ist. Außerdem nebelt so eine kleine Pistole kaum in die Gegend und man kann gut in der Garage lackieren, ohne alles einzusauen. Der Farbverbrauch bleibt so auch erfreulich niedrig. Ich habe damit so nach und nach meinen halben Ascona A lackiert (Limonengrünmetallic) und das Resultat war wirklich überzeugend!

Alle Stellen, wo es nicht so genau darauf ankommt, wie z.B. den Kofferraum oder das Bodenblech kann man natürlich auch einfacher mit dem Pinsel streichen. Wer einmal den kompletten, alten Unterbodenschutz mit Heißluftpistole und Spachtel abgekratzt hat, mag anschließend auch nicht so gerne wieder neuen U-Schutz aufbringen. Das ist auch nicht nötig, denn eigentlich hat das Zeug mehr Nach- als Vorteile. Wenn es darunter zu rosten beginnt, bleibt die Sache solange verborgen, bis schließlich der Unterbodenschutz in großen Placken mitsamt dem Rost abfällt. Kleine Schäden, die man bei einer einfachen und möglichst hellen Lackierung früh entdecken und beseitigen könnte, bleiben solange unsichtbar, bis vom Blech nicht mehr allzuviel nachgeblieben ist. Sinnvoll ist Unterbodenschutz eigentlich nur im Spritzbereich der Räder, wo mit dem Wasser aufgewirbelter Sand eine reine Lackierung bald wie eine Sandstrahlpistole abgeschmirgelt hätte. Den gleichen Zweck erfüllt auch Steinschlagschutz oder zu neudeutsch Bodyplast. Dessen Klebkraft und Zähigkeit ist noch größer als die von Unterbodenschutz. Es wurde deshalb früher auch gern im Bereich der Schweller und Schürzen unter die Verkaufslackierung halbtoter Möhren aufgespritzt und ergab so eine Art groben Hammerschlageffekt. Das Bodyplast hielt die Kiste dann die nächsten 2 Jahre von außen optisch gesund, bis auch das letzte Blechatom darunter umgewandelt war. Dann fiel alles in großen Placken ab. Wer ein Auto für längere Zeit vor dem Zerfall bewahren will, sollte diese Mittel also nur an den Stellen einsetzen, wo sie wirklich sinnvoll sind.

wenn jemand den rost billig beseitigen lassen möchte sollte er sein glück im ausland versuchen (zb.ungarn,polen,....)habe damit gute erfahrunge gesammelt!

Angehängte Dateien:

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:18

URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=4/132/de/rost-hilfe-mein-auto-rostet.html

Karosserie

Verfasser: Letzte Änderung: 16.1.2004 14:55:43 - Autor: Zettel - Letzter Autor: MARSIN
Letzte Änderung: 2007-04-11 15:03

© 2026 Verein für W123 e.V. <kaype@kaype.net> | 2026-11-07 07:18
URL: https://www.w123-forum.net/faq/content/0cat=4/132/de/rost-hilfe-mein-auto-rostet.html