

Rastlos  
glücklich...®



**Steinschlagschutz  
erneuern**

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



**KORROSIONSSCHUTZ®  
DEPOT**

## Praxisbeispiel

Nach diversen Schweißarbeiten soll das Radhaus einen neuen Steinschlag-, bzw. Unterbodenschutz bekommen.

Gut zu erkennen ist hier der Mix aus neu eingeschweißtem verzinktem und altem Blech mit Originalunterbodenschutz.



Eine gründliche Untersuchung des Unterbodenschutzes hatte zwar ergeben, dass vermutlich keine Unterrostungen mehr vorhanden sein dürften. Aber nach 30 Jahren Alltagseinsatz war die obere Bitumenschicht doch schon sehr brüchig geworden, also sollte sie runter.



Mit dem Fein Multimaster oder unserem Multitool und dem „festen Spachtel“ lässt sich der Unterbodenschutz einfach und verhältnismäßig zügig entfernen. Vor allem aber gibt es keinen umherfliegenden Dreck wie bei einer rotierenden Drahtbürste. Auf den Bildern schön zu erkennen: Der für die 70er und 80er Jahre so typische doppelte Unterbodenschutz mit einer Schicht grauem



PVC und einer zweiten Schicht aus schwarzem Bitumen (hier allerdings teilweise mit Farbnebel übersprüht). Der Unterbodenschutz ist bis auf kleine Reste komplett entfernt. Schweißnähte die schon wieder leichten Rost angesetzt hatten



wurden mit Fertan behandelt. Alternativ kann man auch Kovermi einsetzen, das ist etwas leichter anzuwenden.

Mit einer SVS-Scheibe (Schleifvliessscheibe) auf der Flex wurden die letzten Fitzer Unterbodenschutz abgeschliffen.



Die SVS-Scheibe arbeitet so schonend, dass das Metall nicht angegriffen wird. Teilweise ist die originale Grundierung aber mit herunter gegangen, sodass jetzt zügig neu grundiert werden sollte.

Die braunen Flecken unten rechts im Bild kommen vom Fertan welches auf verzinktem Blech nur teilweise, bzw. anders reagiert.

Für den optimalen Rostschutz haben wir hinter die Blechdopplung von den Seiten her Owatrol Öl laufen lassen. Bzw. mit einer Spritze und Nadel zwischen die Bleche gespritzt.



Zur besseren Erkennbarkeit ist es hier mit etwas Owatrol CIP eingefärbt.

Durch die hohe Kriechwirkung verteilt sich Owatrol zuverlässig zwischen den Blechen. Nun muss man ca. 24 Stunden die Trocknung abwarten. Alternativ kann man für solche Zwecke auch Oxyblock einsetzen, welches die Eigenschaft hat länger zu kriechen.

Anschließend erfolgt der erste Anstrich.

Um einen guten Kontrast zum späteren schwarzen Endanstrich zu haben, haben wir hier 1x Brantho KorruX „nitrofest“ in rotbraun mit dem Pinsel aufgetragen. „Nitrofest“ hat gegenüber Standardgrundierungen den Vorteil relativ gut Poren zu füllen, vor allem aber hat es eine vollkommen geschlossene und wasserdichte Oberfläche.



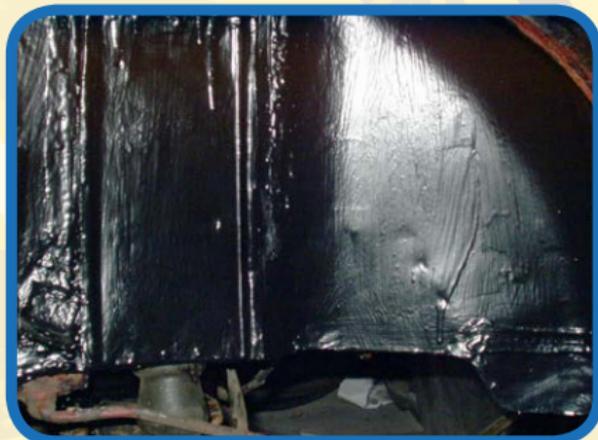
Dadurch kann man sich auch sehr lange Zeit lassen bis man weiter arbeitet.

Nachdem die Schicht ca. 24 Stunden getrocknet ist, haben wir eine streichbare Karoseriendichtmasse

- unser Korroflex - auf sämtliche Schweißnähte aufgebracht, um sicher zugehen, dass trotz der gut füllenden Eigenschaften vom „Nitrofest“ kein Wasser mehr eindringen kann.



Nach Trocknung der Dichtmasse (ca. 12 bis 24 Stunden, oder auch später) erfolgt das Auftragen der Endbeschichtung. Mit einem Trocknungsabstand von jeweils ca. 24 Stunden wurden drei



relativ dünne aber deckende Schichten Brantho KorruX 3in1 in schwarz aufgetragen.

3in1 behält eine hohe Elastizität und eignet sich dadurch sehr gut auch als Steinschlagschutz. Durch die insgesamt eher dünne Beschichtung zumindest im Vergleich zum herkömmlichen Unterbodenschutz besteht eine sehr gute Kontrollmöglichkeit auf zukünftige Unterrostung. Wer die leichten Pinselstriche nicht mag sollte Brantho KorruX mit der Rolle oder (leicht verdünnt) mit der Pistole auftragen.

Das Auftragen von unterschiedlichen Farbtönen bietet den Vorteil zu erkennen, ob man im zweiten Durchgang auch wirklich jede Stelle erwischt hat. Außerdem kann man in Zukunft sofort erkennen, wenn nach Jahren die schwarze Deckschicht durch Steinschlag dünn wird: Es schimmert der rote Untergrund durch. Rostschutz besteht zu diesem Zeitpunkt dann noch, sodass eine Erneuerung der Schutzschicht mit relativ wenig Aufwand durchgeführt werden kann.

Anstelle vom rotbraunen „nitrofest“ hätte man auch direkt 3in1 einsetzen können, das hätte eine Schicht schwarz erspart. Wir hatten aber gerade nitrofest in rotbraun offen daher ist die Wahl hierauf gefallen, ein kleiner Vorteil besteht in der kürzeren Trocknungszeit vom „nitrofest“ gegenüber dem 3in1, dadurch war es in unserem Fall möglich noch am selben Tag die Dichtmasse aufzutragen.

## Alternativen

1. Nach der Dichtmasse eine weitere Schicht Brantho KorruX „nitrofest“ auftragen. Dann z.B. in Wagenfarbe lackieren und einen transparenten Unterbodenschutz (UBS 240, KSD bernstein UBS, kLine Permanent Wachs oder KSD UBS klar, bzw. bei zukünftig geringer Nutzung auch Elaskon UBS hell oder Protewax) auftragen.
2. Nach der Dichtmasse einen eher herkömmlichen Unterbodenschutz wie z.B. Dinitrol schwarz/metallic aufsprühen. Dinitrol schwarz/metallic bietet sich an, wenn z.B. zum Kaschieren von Schweißnähten dickere Schichten aufgetragen werden sollen.
3. Anstelle von Brantho KorruX, der Aufbau mit Ovagrundol und Chassislack O.H. . Diese beiden Produkte verlaufen auch beim Pinselauftrag vollkommen glatt, sehen also excellent aus, sind nicht ganz so stabil wie Brantho KorruX 3in1, aber dennoch vollkommen ausreichend.

Zu beachten ist bei dieser Lösung, dass man zunächst eine Schicht Ovagrundol aufbringt, darauf dann die Dichtmasse aufträgt und auf diese dann unbedingt noch Mal zwei Schichten Ovagrundol folgen müssen. Erst dann sollte man 1-2 Anstriche mit dem Chassislack O.H. machen.