

Rastlos  
glücklich...®



**Unterbodenschutz  
auffrischen**

**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

Nicht selten kommt es vor, dass ein Auto insgesamt einen zwar noch guten aber doch in die Jahre gekommenen Unterbodenschutz aufweist. Häufig trifft man auf dieses Phänomen bei überwiegend im Sommer gefahrenen Fahrzeugen oder gepflegten „Rentner-Autos“ mit eher geringer Kilometerleistung.

Durch das Alter aber auch bedingt durch verschiedene Schichten Unterbodenschutz kommt es dann zu Spannungsrisse wie rechts im ersten Bild gezeigt.

Wesentliche Merkmale sind die allgemein noch gute Haftung am Untergrund (die Schutzschicht blättert nicht ab) und die Tatsache, dass es keine Unterrostungen gibt. In so einem Fall muss der vorhandene Unterbodenschutz nicht unbedingt entfernt werden.

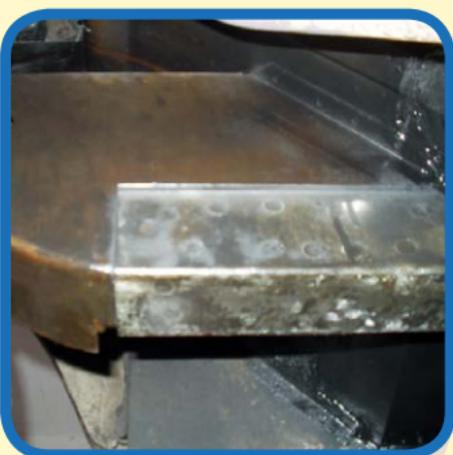
Die beiden folgenden Bilder zeigen die zweite häufig anzutreffende Variante von altem spröden aber noch brauchbarem Unterbodenschutz.

Wie man hier erkennen kann, sieht auf den ersten Blick noch alles intakt aus. Eine durchgängige Beschichtung - der Unterbodenschutz hat keine Fehlstellen - ohne Spannungsrisse und ohne braune Verfärbung von durchschlagenden Unterrostungen...

... genauer und aus direkter Nähe betrachtet (hier das Bild von oben in deutlicher Vergrößerung) findet man dann aber doch lauter feine Risse in der Oberfläche. Nicht weiter tragisch aber es kann sich langfristig Wasser in diesen kleinen Ritzen halten, was dann irgendwann einmal doch zu Rost führen kann !



Teilweise findet man auch Unterböden vor, die so gut wie keinen Steinschlagschutz aufweisen und nur lackiert sind, bzw. waren. Dies ist relativ typisch für Importfahrzeuge aus südlichen Ländern oder den USA, aber auch neuere Fahrzeuge ab ca. Bj. 1995 sind teilweise nur sehr sparsam mit Unterboden- bzw. Steinschlagschutz versehen.



Hier kommt es dann früher oder später zu Anrostungen die nicht schön aber auch nicht dramatisch sind und einfach gestoppt werden sollten.

Wir zeigen hier am Beispiel eines PKW aus den 60er Jahren, wie man ohne großen Aufwand und ohne den kompletten Unterbodenschutz zu entfernen eine gute und ansprechende Schutzschicht auftragen kann.



Teilweise war dieses Auto mit einem Bitumenunterbodenschutz versehen, bei dessen Auftragen aber nicht sehr gründlich vorgegangen worden ist. In den Ecken und Winkeln, teilweise auch auf kompletten Trägern oder neu eingeschweißten Bodenblechen ist nur grundiertes oder lackiertes Blech vorhanden. In diesen Bereichen ist zum Teil auch Oberflächenrost des ksd®-Rostgrades 1-2 zu finden.

Zunächst wird der Unterboden einer gründlichen Wäsche unterzogen.

Als erstes sprüht man einen guten Kaltreiniger (z.B. KSD Kaltreiniger Konzentrat) auf, um Öl und Fett zu lösen. Nach einer Einwirkzeit von ca. 30-90 Minuten wäscht man den Fahrzeugboden dann am besten mit einem Hochdruckreiniger ab, und lässt das Fahrzeug danach 24 Stunden trocknen. Trockenblasen mit Druckluft geht ebenfalls.



Alternativ kann man den Wagenboden auch mit Silikonentferner oder Bremsenreiniger abwaschen, das ist aber mühsamer als mit Kaltreiniger und Wasser.

Im ersten Schritt wird der gesamte Fahrzeugboden mit Owatrol Öl eingesprüht oder gestrichen um den Rost und den porösen Unterbodenschutz zu sättigen. Je nach Saugfähigkeit des Untergrunds braucht man dazu 1-3 Durchgänge innerhalb von ein paar Stunden. Hier im Bild gut zu erkennen der leicht seidige Glanz der nach ausreichender Owatrol-Behandlung entsteht. Im Vergleich mit dem



vorletzten Bild welches den gleichen Bereich zeigt ist schön zu sehen wie Owatrol Öl den alten Unterbodenschutz im Bereich der Träger sättigt, bzw. in die rostigen Stellen vordringt um auch hier zu versiegeln. Saugfähiger, also poröser, spröder Unterbodenschutz benötigt mindestens 2, meist 3 Schichten Owatrol Öl bis sämtliche Poren gesättigt sind und die Oberfläche geschlossen ist. Gesättigt ist die Oberfläche dann wenn auch nach mehreren Stunden (bis zu 24 Stunden) ein leicht seidiger Glanz stehen bleibt und das Owatrol anfängt zu trocknen, also eine leicht klebrige Oberfläche bildet.

Sollte irgendwo zu viel Owatrol aufgetragen worden sein, weil man z.B. auch intakte nicht saugfähige Bereiche mit eingesprüht hat, kann man überschüssiges Öl innerhalb von ca. 2 Stunden noch gut abwischen. Das geht ganz einfach mit einem trockenen Tuch, da man ja nicht zu viel abtragen möchte – also keine Verdünnung oder Lösemittel einsetzen.

Nach einer Trocknungszeit von etwa 24 Stunden hat Owatrol Öl eine feste nicht mehr öhlende, eventuell noch leicht klebende Oberfläche hinterlassen. Sehr gut zu erkennen ist der leicht seidig schimmernde Glanz des Unterbodens. Wo es stumpfer wirkt ist Owatrol Öl komplett in den dort vorhandenen Unterbodenschutz eingedrungen; hier ist partiell noch Nacharbeit mit Owatrol Öl nötig.



Wenn im Gegensatz zum hier gezeigten Fall der Unterbodenschutz noch vollflächig vorhanden ist besteht nicht unbedingt die Notwendigkeit nach dem Sättigen mit Owatrol Öl noch weitere Schutzschichten aufzutragen. Ein Eindringen von Wasser ist zuverlässig ausgeschlossen, der Schutzanstrich wird wieder etwas elastischer und somit an der weiteren Alterung gehindert. Etwa alle 2 Jahre auf diese Weise aufgefrischt hält so ein Unterbodenschutz auch im Alltagsbetrieb noch lange Zeit sehr zuverlässig.

Da am Beispielfahrzeug der Unterboden großflächig keinen Steinschlag- bzw. Unterbodenschutz besitzt und das Auto zumindest im Sommer als Alltagsauto dienen soll, ist es sinnvoll hier noch für zusätzlichen Schutz zu sorgen.

Eine gute Lösung stellt hier ein Chassislack dar. Echte Chassislacke wie unser Chassislack O.H. oder Brantho

Korrux 3in1 sind durch ihre Elastizität ausreichend schlag- und kratzfest, um dauerhaft vor Steinschlag zu schützen. Bei einfachen Lacken in chassisschwarz oder normalem Autolack sind diese Eigenschaften nicht gegeben. Gleichzeitig bieten Chassislacke aufgrund ihrer verhältnismäßig dünnen Schichtstärke eine sehr gute Kontrollmöglichkeit für eventuell neu auftretenden Rost. Bei dicken Schichten Steinschlagenschutz ist eine gute Überprüfung fast ausgeschlossen; vor allem dann wenn der Steinschlagschutz gummiartig ist. Dicke Gummischichten (PVC-oder Kautschuk-Steinschlagschutz, spritzbare Nahtabdichtung) dehnen sich bei Unterrostung lange mit und lassen so den Rost unentdeckt. Wenn man ihn dann sieht ist er schon stark voran geschritten. Chassislacke sehen obendrein auch noch sehr schön aus und man kann sie farblich an das Auto anpassen, da es auch bunte Farbtöne gibt.



Im gezeigten Fall haben wir zunächst eine Schicht in grau aufgetragen, das kann man mit dem Pinsel aber auch mit der kurzen Fellrolle sehr gut machen. Die kontrastierenden Schichten bieten zwei Vorteile:

1. Man sieht sehr gut wo man schon mit der Farbe gearbeitet hat und wo noch nicht.
2. Wird später durch Steinschlag oder Alterung die [schwarze] Deckschicht dünn, schimmert das hellere grau durch und man weiß sofort dass man die Schutzschicht wieder auffrischen sollte.



Im zweiten Durchgang folgt dann der schwarze Lack.

Generell lassen sich Chassislack O.H. oder Brantho KorruX 3in1 mit dem Pinsel, der Rolle oder einer Grundierpistole auftragen.

Chassislack O.H. verläuft auch gepinselt sehr gut, man sieht keinen Unterschied zu gerollten oder gespritzten Flächen.

Um eine schöne Optik zu erzielen sollte Brantho KorruX 3in1 mit der Rolle aufgetragen oder gespritzt werden.

Da man mit der Rolle immer relativ schlecht in die Ecken und Winkel kommt, bietet es sich an 1x mit dem Pinsel die schlecht zugänglichen Bereiche vorzuarbeiten. Erst dann folgen die restlichen Flächen mit dem Rollenauftrag. Die Verarbeitung mit der Rolle bringt eine schöne gleichmäßige Oberfläche, auch die zunächst gepinselten Stellen werden dabei mit „eingeebnet“, Pinselstriche sind dann nicht mehr zu sehen.

Beim Auftragen mit dem Pinsel oder der Rolle sollten zwischen den einzelnen Schichten immer mindestens 12-24 Stunden Trocknungszeit liegen. Bei zu kurzen Trocknungszeiten kann es zu Runzelbildung kommen.

Für einen ausreichenden Schutz wurden hier insgesamt 3 Schichten aufgetragen. 1 x grau und 2 x schwarz.

Die Verarbeitung mit dem Pinsel und der Rolle bietet den Vorteil bei einem nicht zerlegten Auto nur sehr wenig abkleben bzw. abdecken zu müssen. Ansonsten ist das Auftragen mit einer Spritzpistole (z.B. Grundierpistole „KSD Boyoma“) genauso gut möglich. Hier reichen dann sogar Zwischentrocknungszeiten von ca. 30-120 Minuten.

Für den harten Ganzjahreseinsatz kann man den Schutz noch etwas ergänzen. Zumindest in den Radhäusern bietet es sich an noch ein transparentes Wachs wie UBS 240, KSD bernstein UBS, kLine Permanent Wachs, KSD UBS klar oder UBS hell aufzutragen. Die „Bodenplatte“ selbst benötigt diesen Extraschutz eher nicht, weil Steinschlag hier nur kaum hinkommt.

Alternativ zum Owatrol Öl kann man mit Oxyblock arbeiten. Oxyblock benötigt zwar länger zum Trocknen hat dafür aber auch eine längere Phase der Kriechwirkung. Grundsätzlich ist es günstig Owatrol Öl mit Ovagrundol oder Chassislack O.H. zu kombinieren und Oxyblock mit Brantho KorruX 3in1.

