

WEHRET DEN ANFÄNGEN

Rostvorsorge ist simpler als man denkt. Wo Gefahr droht und wie einfach die Vorbeugung ist, erfuhren die Teilnehmer im Technik-Workshop beim Porsche-Spezialisten Cartronic Motorsport in Gummersbach.

■ Zum Modelljahr 1976 begann Porsche, verzinkte Bleche einzusetzen und gewährte von da an eine Garantie von sechs Jahren gegen Durchrostung. Die wurde schrittweise binnen zehn Jahren auf zehn Jahre verlängert. Sogar auf den Lack gab es seither drei Jahre Garantie. Trotzdem: Rost ist bei allen älteren Porsche ein Thema, ob noch ungeschützt oder schon verzinkt.

„Man sollte nicht vergessen: Diese Zinkschicht hat nur eine Dicke von etwa einem Hundertstel Millimeter“, sagt Arno Schiebler. Der Leiter einer Firma für Werkzeugformenbau bei Frankfurt, die viel für die Automobilindustrie arbeitet, hat eine Leidenschaft für Rostvorsorge an Oldtimern. Arno Schieblers Ansatz bei der Rostvorsorge ist simpel und effektiv: „Schon ohne Demontage von Teilen und mit ganz einfachen Mitteln kann man fast 80 Prozent der Arbeit leisten.“

Und das mit wenig Geld: Das Material kostet kaum mehr als eine halbe Tankfüllung, die Ausrüstung ist günstiger zu haben als ein Ölwechsel an den luftgekühlten Modellen. Der Zeitaufwand hält sich ebenfalls in Grenzen. Ein Nachmittag reicht schon für die wichtigsten Arbeiten, selbst auf eine Hebebühne kann man verzichten, auch wenn sie die Arbeit natürlich deutlich erleichtert.

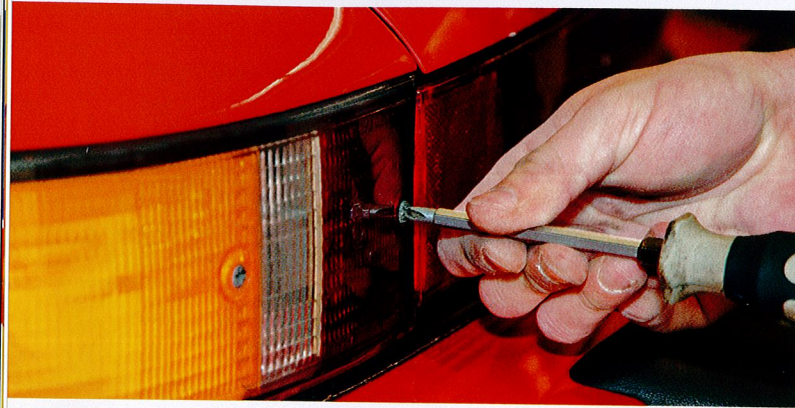
Die Vorbereitungen zu so einer Karosseriekonservierung sind gleichzeitig die wichtigs-

ten allgemeinen Pflegepunkte bei einem alten 911. Im Klartext: Sauber soll er sein, und das eben nicht nur oben, wo der Lack glänzt. Die älteren Modelle vor dem 964 haben zerklüftete Radhäuser. Die sind ein Paradies für Dreck und Salz, und irgendwann ist das Blech zerkratzt – mit kostspieligen Folgen. „Man findet inzwischen sogar schon sehr viele jüngere G-Modelle mit massiven Korrosionsproblemen“, sagt Arno Schiebler. Dass auch Autos ohne Verzinkung heute noch gut dastehen können, beweist freilich das frühe G-Modell von Meik Vahl. Die Untersuchung zeigt: Der Wagen besitzt eine gesunde Substanz.

Jedenfalls ist alles im Spritzwasserbereich gefährdet. Das betrifft vor allem die vier Kotflügel, die Seitenteile, die Lampentöpfe, den Durchgang rechts hinten zu Öltank und Ölfilter im Motorraum, die Ölleitungen zum vorderen Ölkühler auf der rechten Seite. Besondere Aufmerksamkeit sollte man dem vorderen linken Kotflügel schenken. Dort liegen Wischwasser- und Tankausgleichsbehälter. „Allein hier kann man sein Auto locker um ein Kilo Dreck erleichtern – eine ganz einfache Tuningmaßnahme“, sagt Arno Schiebler.

Die nachträgliche Montage von Innenkotflügeln sieht er mit gemischten Gefühlen: „Auch dahinter kann sich Dreck sammeln.“ Ohne die Teile sei eben auch gut zu sehen, wo sich Rost breitmacht. Außerdem trockneten die Radhäuser nach Regen schneller. Bei der ▶





Die Schrauben der Rücklichtgläser lassen sich einfach entfernen und sind noch das kleinere Hindernis (o. l.). Erst dahinter wird es schwierig. Man ahnt es – viel Schmutz kommt zum Vorschein (o. r.). Die Teilnehmer in der Halle von Cartronic Motorsport (M. l.). Thomas Kirchhöfer zeigt es: Auch hinter die dicken Gummileisten an der Seite sollte man schauen (M. r.). Man kann mit einer starken Lampe die Schmutznester gut inspizieren – wichtig ist der Blick vom hinteren Kotflügel auf die B-Säule mit dem rostgefährdeten Verstärkungsblech (u. l.). Zu viel Sprühen ist nicht gut: Es sammelt sich schnell Flüssigkeit im Hohlraum, der dann nur abfließt und nicht schützt (u. r.). Unter dem Teppich hinter der B-Säule verbirgt sich eine wichtige Öffnung: Über diesen Stopfen erreicht man den Innenchweller, um das Verstärkungsblech zu konservieren. Die braunen Stellen auf dem Bild sind Reste vom Sprühkleber (ganz u.).



Wagenwäsche empfiehlt es sich, diese Stellen mit dem Schlauch gründlich zu spülen.

Cartronic-Chef Thomas Kirchhöfer empfiehlt einen Blick unter die breiten seitlichen Gummileisten, wo sich leicht Dreck festsetzt. Arno Schiebler rät, regelmäßig auch die Rücklichter zu checken. Die Gläser lassen sich einfach abschrauben. Bei der Montage sollte man darauf achten, die Schrauben nicht zu fest anzuziehen, weil das Glas reißen kann. Käfigmuttern halten die Lampengehäuse in der Karosserie. Sie drehen sich oft mit. Meist genügt es, sie mit einer Zange festzuhalten. Im schlimmsten Fall muss man den Kopf der Schraube ausbohren.

Die Demontage etwa der Kotflügel sei nicht sinnvoll, sagt Arno Schiebler: „Da macht man im Zweifel mehr kaputt. Beginnende leichte Korrosion kann man mit einfachen Mitteln lange Zeit unter Kontrolle halten.“ Der Unterboden ist ein gutes Beispiel: „Es macht überhaupt keinen Sinn, intakten Unterbodenschutz zu entfernen, nur weil er an anderen Stellen beschädigt ist.“ Das Werk habe den Autos eine sehr gute Basis mitgegeben, die man gelegentlich auf Unterwanderungen prüfen sollte: „Die trägt man dann ab und bessert das Ganze mit Rostschutzfarbe und einem Wachs aus.“

Ein Sonderthema sind Scheibenrahmen vorne und hinten: „Hier finden wir nach dem Ausbau oft Rost, der oft auch durch unsachgemäße Montage verursacht ist“, sagt Thomas Kirchhöfer. Er zeigt den Teilnehmern auch einen

von Cartronic mit Trockeneis gereinigten Porsche 993. „Das ist eine umweltfreundliche Methode, die sich sehr bewährt hat.“

Sobald alles sauber ist, kommt der nächste Schritt. Arno Schiebler arbeitet gerne mit Fluid Film, einem dünnflüssigen Produkt ohne Lösungsmittel, das umweltfreundlich ist und kriechfähig bleibt. „Bei Mitteln für den Hohlraumenschutz hat jeder seine Favoriten. Wichtig ist eigentlich, dass man überhaupt etwas macht. Über die serienmäßigen Abflusslöcher erreicht man viele Bereiche – und wer mit einem ganz einfachen Kriechöl aus dem Baumarkt in die Löcher sprüht, hat dem Wagen schon etwas Gutes getan. Damit kann man auch über die Fahrwerksteile gehen.“

Eine brauchbare Druckbecherpistole für die Wachsbehandlung gebe es schon für rund 100 Euro, zum Betrieb genüge ein einfacher Kompressor. Ein Schlauch mit einer 360-Grad-Düse sowie eine Hakensonde komplettieren das Set. Rund drei Liter reichen für ein Auto. „Klassiker sind natürlich die Schweller. Besonders gefährdet sind immer die unteren zehn Zentimeter. Ein durchgerostetes Dach dagegen habe ich noch nie gesehen.“

Wie steht es um den Einsatz von Endoskopen? Auch da verschaffen schon einfache Geräte, die an den Laptop angeschlossen werden, einen groben Eindruck. Wer noch nichts gegen Korrosion unternommen hat, sollte einfach ans Werk gehen. Falsch kann man dabei kaum etwas machen. ■

Text und Fotos: Tobias Kindermann

Auch im Kofferraum finden sich Öffnungen, die man sich mit der Sprühpistole vornehmen sollte (l.). Mit einem Endoskop wurde in die Hohlräume gegangen. Hier zeigte sich: Dieser Wagen ist noch sehr gesund (r.).