

Under Cover



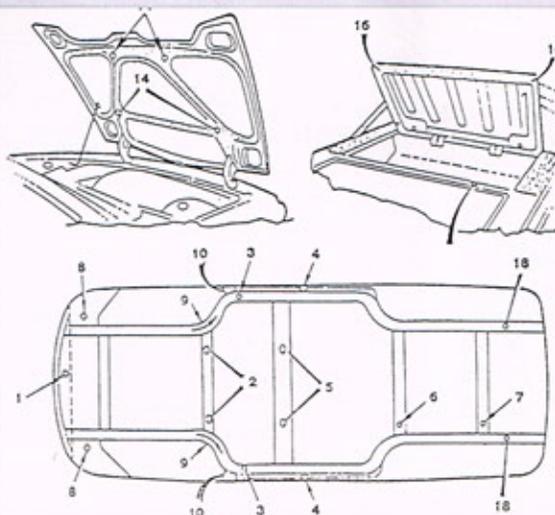
Fertan: Wirkung im Verborgenen

Das Gemeine am Rost ist, dass er sich ausgerechnet dort festsetzt, wo man am schlechtesten drankommt: in Hohlräumen. Nicht jeder Oldtimerfan kann und will sofort den Schweller auftrennen, um der braunen Pest mit dem Winkelschleifer den Garaus zu machen. Ein Undercover-Agent ist gefragt, der in unserem Auftrag im Verborgenen gegen den Staatsfeind Nummer eins antritt, und das, ohne das geliebte Auto gleich in eine Restaurierungs-Immobilie zu verwandeln. Dieser Agent heißt Fertan und ist ein Rostumwandler im Dienste der Mobilität.

Am Beispiel eines recht gut erhaltenen MG-Midget zeigen wir die Hohlraumbehandlung und -konservierung Schritt für Schritt. Der Wagen ist genau in dem Zustand, in dem dringend etwas für den Schutz der Hohlräume getan werden muss. Er präsentiert sich in gutem Lack, Schweller und Träger haben keinerlei Durchrostungen. Beim Blick durch das Endoskop zeigt sich in den Hohlräumen jedoch schon Rostbefall. Es ist leicht auszurechnen, dass der flotte Engländer in ein paar Jahren



Siegfried A. Lang (links), Geschäftsführer der Fertan GmbH, bespricht die anstehenden Arbeiten mit dem MG-Besitzer



Kernstück des Fertan-Systems ist der gleichnamige Rostumwandler (rechts). Das passende Hohlraumschutzwachs gibt es sowohl in der Sprühdose als auch in der Literflasche für den Einsatz mit einem Kompressor

Auf der Suche nach versteckten Hohlräumen helfen Zeichnungen des Herstellers weiter. Populär wurden solche Lagepläne vor allem in den Siebzigern, als die Werke begannen, regelmäßige Hohlraumversiegelungen im Rahmen der Garantie vorzuschreiben. Bei älteren Fahrzeugen sieht es deshalb oft düster aus...

Oldtimerleben die ersten Schweißarbeiten vor sich hätte, wenn der jetzige Zustand nicht erhalten oder verbessert wird. Laut Fertan ein idealer Fall für den Rostumwandler.

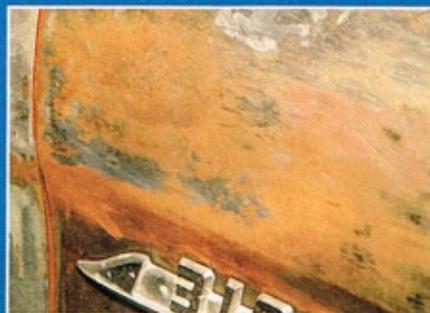
Der Besitzer hat er sich für das bekannte Produkt entschieden, weil es in der Oldtimerszene einen guten Ruf hat und sehr verbreitet ist. Außerdem bietet Fertan neben der Do-it-yourself-Methode auch die Möglichkeit, die Arbeiten bei einem lizenzierten Partnerbetrieb ausführen zu lassen. Einer dieser Partner ist der Saarbrücker Karosserie-Fachbetrieb, kurz SKF. Die Saarländer stellten uns Hebebühne, Waschplatz und Werkzeuge zur Verfügung.

Zunächst aber ein paar Worte zur Wirkungsweise von Fertan: Wo Roststellen gut zugänglich sind und wo später ein Lackauftrag erfolgen soll, zum Beispiel an Teilen der Karosserie, soll zunächst mit Schleifpapier bis zur 1000er Körnung geschliffen werden. Im Hohlraum ist das natürlich nicht möglich. Aber auch, wenn mit Schleifpapier gearbeitet werden kann, bleiben Rostnarben als Vertiefungen im Blech zurück. Die sind allenfalls durch Sandstrahlen zu entfernen, wobei das relativ aggressive Strahlen zur Rostentfernung eine Gefahr für das Blech darstellt. Nicht selten entstehen dabei Wellen, und das Blech verliert seine Spannkraft.

Fertan erreicht den Rost auch in den Vertiefungen, löst ihn chemisch auf und hinterlässt auf dem Blech eine neue, zinkhaltige Metallverbindung. Etwa 24 Stunden nach der Behandlung wird Fertan mit Wasser abgewaschen, zurück bleibt eine mattierte und dunkle Fläche, die sich als Basis für einen Lackaufbau eignet: Grundieren, Füllen und Lackieren. Die mit Fertan behandelten Flächen sollen ohne jede weitere Maßnahme etwa ein halbes Jahr lang Schutz vor neuem Rostbefall bieten. In der Restaurierung eines Fahrzeuges muss also nicht – wie etwa beim Sandstrahlen – eine sofortige Grundierung erfolgen!

Fertan auf Wasserbasis funktioniert übrigens nur auf fett- und ölfreien Oberflächen. Für die Arbeit in Hohlräumen ist dies meist belanglos. Sollte ein leckendes Triebwerk den Fahrzeugboden oder den Motorraum doch mal so richtig mit Motorenöl eingenebelt haben, müsste eventuell in Träger oder Schweller eingedrungenes Öl vorher mit einem Entfetter ausgeschwemmt werden. Hier bietet sich handelsüblicher Bremsenreiniger aus der Sprühdose an. Wurden die Hohlräume aber früher schon einmal mit Fett behandelt, kommt das Fahrzeug für eine Behandlung mit Fertan nicht mehr in Frage.

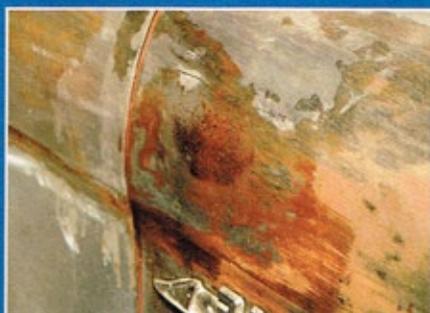
Bevor die Arbeiten am MG beginnen können, steht eine gründliche Diagnose auf dem Programm. Alle Hohlräume werden zunächst ausgiebig mit einem Endoskop untersucht, um zu klären, wie weit der Rostbefall fortgeschritten ist. Denn nur, wenn das Blech noch nicht zu sehr geschwächt ist, bringt die Behandlung einen dauerhaften Erfolg. Für den Einblick müssen zunächst in beiden vorderen Längsträgern



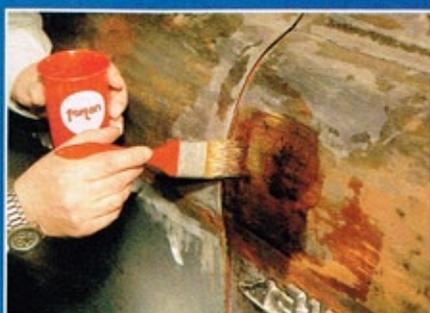
Hier wurde die Lackschicht komplett entfernt, das Blech begann umgehend zu rosten



Schleifen beseitigt nur den oberflächlichen Rost, tiefer liegende Poren bleiben unbehandelt



Auch nach dem Schleifen färbt tiefer liegender Rost die Fläche im typischen Braun



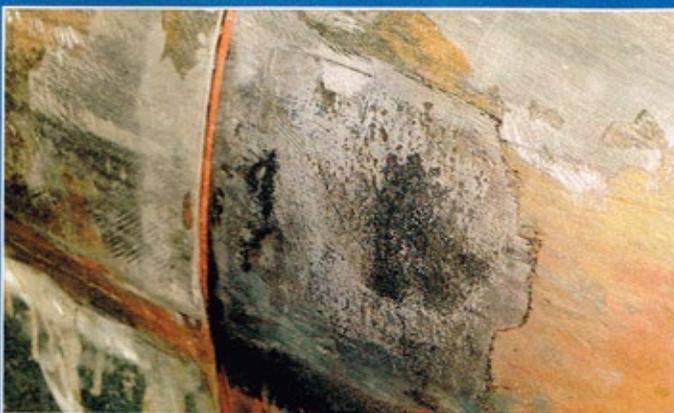
Nun wird Fertan mit dem Pinsel auf die zuvor entfettete Fläche aufgetragen



Nach 24 Stunden hat die chemische Reaktion die behandelte Fläche schwarz gefärbt



Mit Wasser und einem Schwamm werden nun die Fertan-Reste einfach abgewaschen



Jetzt sind die Stellen, an denen Fertan mit dem Rost reagiert hat, deutlich zu sehen. Je dunkler ein Bereich ist, desto mehr Zink wurde eingelagert

rechts und links vom Motor Zugangslöcher mit einem Duchmesser von acht Millimetern gebohrt werden. Sie dienen später bei der Behandlung auch als Zugang für die Sprühsonden. Zum Schluss werden die Bohrungen mit Gummistopfen verschlossen, damit kein Spritzwasser eindringen kann. In die Schweller konnten wir durch die Wagenheberaufnahmen hineinsehen, bei den Türen bietet es sich so wieso an, die Innenverkleidungen komplett abzunehmen.

Beim Midget war zwar in allen Hohlräumen und in den Türen leichter Rostbefall zu sehen, alles hielt sich jedoch in vertretbaren Grenzen. So stand für Siegfried A. Lang, Geschäftsführer der Fertan-GmbH, schnell fest: „Den vorhandenen Rostbefall schafft Fertan problemlos, die anschließende Wachsbehandlung dürfte das Blech für die nächsten fünf bis sechs Jahre schützen“. Dann sollte nach Herstellervorschrift eine Nachbehandlung erfolgen, um feinste Risse in der Wachsschicht wieder zu

Um die Wirkung von Fertan praktisch zu demonstrieren, gewährt Lang uns mit dem Endoskop einen Blick in den Schweller des Midget. Denn merke: Alle Theorie ist grau und der Rost ist braun



Das Blech war zwar noch weitgehend intakt, zeigte jedoch schon deutlichen Rostbefall



Trick 17: Wenn man den Bohrer in Fett taucht, fallen keine Späne in den Hohlraum



An den vorderen Längsträgern musste Lang neue Zugangslöcher für das Endoskop und die Sprühsonden schaffen. Die Acht-Millimeter-Bohrungen werden später mit Gummistopfen verschlossen

verschließen. Diese Nachsorge ist allerdings mit bedeutend weniger Aufwand verbunden, da die gesamte Entrostung entfällt und die Zugangslöcher für die Sonden bereits vorhanden sind. Bereits bei dieser Diagnose muss überprüft werden, ob die Wasserablauflöcher, die der Hersteller für das Auslaufen von Kondenswasser vorgesehen hat, auch frei sind. Gerade in Türen und Schwellern sind diese Kanäle häufig verschmutzt und müssen dann unbedingt freigelegt werden.

Wo an einem Fahrzeug die Hohlräume genau sitzen und wie man sich Zugang zu ihnen verschafft, ist übrigens oft gar nicht so leicht zu erkennen. Viele Hersteller haben jedoch für ihre Modelle so genannte Hohlraumpläne erarbeitet, aus denen Lage und Zugang ersichtlich sind. Oft reicht also der Gang zum freundlichen Vertragshändler, der vielleicht von den alten Unterlagen eine Kopie fertigt. Auch die Klassikabteilungen der Hersteller oder die je-

weiligen Markenclubs können aussichtsreiche Anlaufpunkte sein.

Die Behandlung des Wagens beginnt also mit dem Einspritzen von Fertan. Alle Zugangslöcher sind inzwischen gebohrt beziehungsweise freigelegt. Ein kleiner bis mittlerer Kompressor, dessen Arbeitsdruck, je nach Pistolentyp, auf drei bis 3,5 bar heruntergeregelt werden kann, reicht für die Arbeiten völlig aus. Kleinere Saugbecherpistolen gibt's schon für knapp 40 Euro. Die Fertan-Flasche und später die Wachsdose werden direkt daran angeschraubt. Eine 70 Zentimeter lange Sonde mit 360-Grad-Düse bringt das Mittel in die Hohlräume. Für besonders lange Träger oder Schweller gibt es aber auch Sonden mit einer Länge von über 150 Zentimetern für die knapp 175 Euro teure Druckbecherpistole. In deren Metallbecher passen zwei Liter, was die Anwendung vereinfacht. Außerdem liegen dieser Profipistole zwei Sonden mit 105 und 70 Zen-



Die Sonden zum Einspritzen in die Hohlräume gibt es in verschiedenen Längen

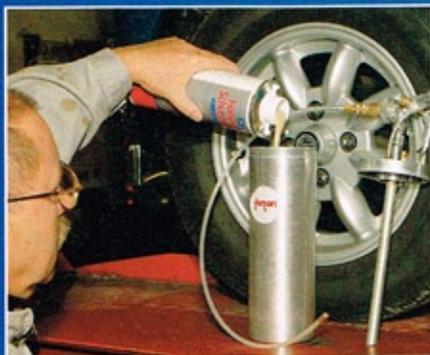


Die Fertan-Becherpistole fasst zwei Liter. Sie ist in den Partnerbetrieben meist vorhanden

timeter Länge bei, sowie eine Unterbodenschutzdüse und anderes Zubehör. Bei beiden Sonden der Profipistolen werden übrigens Luft und Sprühmaterial in einem Doppelschlauch getrennt bis zur Düse geführt, was zu einer besonders feinen Vernebelung führt.

Die Sonde führt Siegfried Lang soweit wie möglich in den Hohlraum ein. Dann betätigt er die Pistole und zieht den Schlauch langsam und gleichmäßig wieder aus dem Schweller heraus. Dabei ist es ganz normal, wenn überschüssiges Fertan aus den Ablauflöchern rinnt. Alte Kartons oder eine Plastikfolie unter dem Fahrzeug verhindern Flecken auf dem Werkstattboden oder dem Hof. 1,5 Liter Fertan brauchen wir für die Hohlräume des Midget. Die Umgebungstemperatur sollte bei den Arbeiten mindestens 15 Grad Celsius betragen, besser sind 20 Grad oder mehr – eine Sache für schöne Sommertage. Wir waren nachmittags mit der Rostbehandlung fertig und ließen den MG über Nacht in der Werkstatt bei knapp 20 Grad stehen.

Am nächsten Morgen, nach rund 15 Stunden Einwirkzeit, betrachten wir die Hohlräume er-



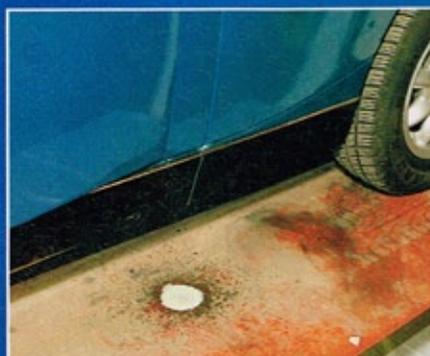
Nun wird das HT-Hohlraumwachs in den Becher der Fertan-Spezialpistole eingefüllt



Für schwer zugängliche Stellen eignet sich die Vier-Millimeter-Sonde der Sprühdose besonders



Unter beengten Verhältnissen wie an der A-Säule bewährt sich die handlichere Sprühdose



Unvermeidlich: Etwas überschüssiges Wachs topft aus den Ablauflöchern auf den Boden



Die dünne Sonde der Sprühdose passt auch in schmale Zugangsbohrungen



Passende Gummistopfen für die zusätzlich gebohrten Löcher gibt es auf jedem Teilemarkt. Die originalen Ablauflöcher müssen natürlich offen bleiben!

Die Wachsbehandlung funktioniert ganz ähnlich wie beim Entrostet. Um ein Gefühl für die Arbeitsgeschwindigkeit mit der Sonde zu bekommen, empfiehlt sich ein Probeauftrag beispielsweise in einem alten Rohr mit einem Durchmesser, der groß genug ist, um den Auftrag durch einfaches Hineinblicken beurteilen zu können. Die Fertan GmbH empfiehlt in ihrer kostenlosen Broschüre *Für Oldtimerfreunde* eine Wachsbehandlung von etwa einem bis an-

derhalb Millimeter Stärke. Für Wachs anderer Hersteller gelten entsprechend andere Empfehlungen.

Drei Dosen Wachs verbrauchten wir für die Hohlräume des kleinen MG. Weil das Handling einfacher ist als mit der großen Druckluftpistole, verwenden wir für die vom Innenraum zugänglichen A-Säulen HT-Wachs aus der Sprühdose. Auch die Hohlräume an den Rahmen der Kofferklappe und der Motorhaube be-

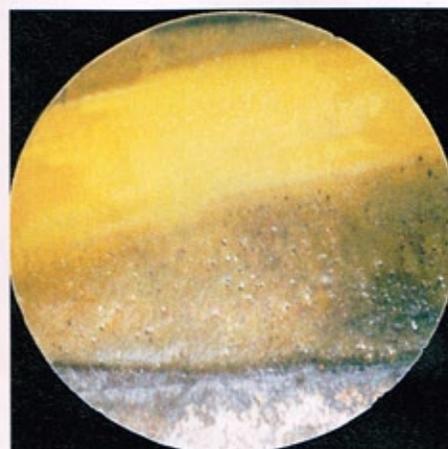


Schwarz auf weiß: Lizenzierte Fertan-Partner bestätigen die Behandlung mit einem Zertifikat

handeln wir auf diese Weise. Der Sprühdose ist ein dünner Sonden-schlauch mit einer nur vier Millimeter starken 360-Grad-Düse beigelegt. Damit kommt man sehr gut auch in enge Hohlräume. Eine Rostbehandlung konnte hier wegen des guten Originalzustandes des Midget entfallen.



Diese Informationsbroschüre gibt es bei Fertan kostenlos



Dieser Hohlraum wurde vor zwölf Jahren entrostet und zweimal nachgewachst – sehr überzeugend!

Die Adresse

Fertan Deutschland GmbH
 Industriepark AW-Hallen
 Saar-Lor-Lux-Str.14
 66115 Saarbrücken
 Tel. 0681-71046
 Fax 0681-71048
 internet: www.fertan.de

Mit rund 350 Euro waren alle Materialien und Arbeiten im Fachbetrieb beim Midget bezahlt. Selbermacher müssen mit 54 Euro für die zwei Liter Fertan rechnen. Drei Liter HT-Wachs kosten weitere 30 Euro, und die Sprühdose HT-Wachs schlägt schließlich mit neun Euro zu Buche.

Heinz Stahl