

Nr. 35 2005 € 4,50

© E. 1. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.

# OLDTIMER MARKT Sonderheft

## Rostschutz

Wir haben was gegen die braune Pest!



- Die besten Profi-Tipps
- Hohlraumschutz: 20 Produkte im Test
- Wie Rost entsteht und was Sie dagegen tun können



KTL: Neuwagen-Schutz jetzt auch für Oldtimer



Sandstrahlen: Ultimative Waffe gegen Tiefenrost?



Geheimnis gelüftet: So arbeiten die Besten



VÖEST-ALPINE  
SEPTIMIER



Zink: Der Stoff, der manche Traumaautos ewig halten lässt



Herr der Fette: So arbeitet Testsieger Mike Sander



Pulverbeschichten: Haltbarer Schutz für Fahrwerksteile



Extra trocken: Luftentfeuchter können Korrosion stoppen



Lösungs-Mittel: Caramba & Co. – welches ist das Beste?



Schwamm drüber: Schneller Zink aus der Bordsteckdose



# Heiß und fettig!

Mike Sander und sein legendäres Korrosionsschutzfett

**W**er den Namen Mike Sander hört, denkt an Fett – dabei ist der Mann gar nicht dick. Das Korrosionsschutzfett, dem er der Einfachheit halber seinen Namen gab, gilt in der Szene schon beinahe als Wundermittel. Jeder kennt es, jeder hatte schon mal damit zu tun. Doch während die einen diesem Produkt schon beinahe heilende Kräfte nachsagen, stößt es bei anderen auf mehr oder weniger strikte Ablehnung.

Gut dreißig Jahre ist es nun schon her, seit Diplom-Ingenieur Michael Sander zum ersten

Mal die Hohlräume und den Unterboden eines Fahrzeugs mit Fett behandelte, um es vor weiterer Korrosion zu schützen. Nach anfänglichen Schwierigkeiten, beispielsweise bei der Verarbeitung mit elektrischen Spritzpistolen, erreichte das Verfahren einen immer höheren Grad an Praktikabilität.

Die damals auf dem Markt befindlichen Wachs überzeugten den Profi von einer Seite her nicht: Sie trockneten nach ein paar Jahren aus, versprödeten, bildeten Schrumpfungsrisse und ebneten damit neuem Rostbefall den Weg. So blieb dem Kunden nur eine ständige Wiederholung der Behandlung – das konnte es seiner Meinung nach nicht sein! So reifte die Idee, mit bestimmten Fetten den augenblicklichen Zustand eines Fahrzeugs zu konservieren

und eine Nachbehandlung überflüssig zu machen, oder zumindest die Zeiträume deutlich zu strecken. Schon bald waren geeignete Fette gefunden, der Weg bis zum heutigen Produkt blieb aber noch lang und bedeutete eine Vielzahl von Mischungen und Experimenten.

1988 nahm Mike Sander mit seinem Fett am Langzeittest der Zeitschrift *Motow-Klassik* teil, der über drei Jahre ging. 1991 trat Mike Sander Korrosionsschutzfett als Testsieger hervor und so entschloss er sich, das Produkt an andere Werkstätten und an interessierte Hobbyschrauber zu verkaufen. Bis dahin war er selbst sein einziger Kunde gewesen. Genauer gesagt, seine Firma im Schleswig-Holsteinischen Horst, die sich mit der Restaurierung klassischer Fahrzeuge beschäftigt.



Bremsen, Bühne und Werkstattboden werden vor Arbeitsbeginn mit Papier abgedeckt



Mikes Kochstudio: Das Fett wird in Holzbehältern auf bis zu 120 Grad Celsius vorgewärmt



Gewusst war: Ein paar zusätzliche Löcher für die Spritzenden müssen gebohrt werden

Es folgten weitere Tests in Zeitschriften und im Fernsehen, beispielsweise im *ARD-Ratgeber Technik*. Auch *Auto-Bild* unterzog einige Rostschutz-Produkte einem Langzeittest und veröffentlichte diesen wiederum nach drei Jahren. Wieder war Mike Sander mit seinem Fett Testsieger, während viele namhafte Produkte kläglich scheiterten. Die exzellente Schutzwirkung seines Materials war nun völlig unumstritten.

Blieb nur noch die von vielen Schraubern bemängelte Art und Weise des Fettauftrags. Bei den Fettgegnern reichte die Einstufung von „unständig“ bis „unmöglich“. Lackierer schlagen oft die Hände über dem Kopf zusammen, wenn sie etwas von Hohlraumfetten hören – nur Silikon gilt in der Branche als noch schlimmer, schließlich ist es nicht einfach, ein Auto zu lackieren, das in der heißen Trockenkabine anfangt, Fett auszuschwitzen!

Doch die Frage muss lauten, wann und wo zu das Fett eingesetzt wird. Mike Sander sieht sein Produkt nicht als Restaurierungswerkzeug sondern als Konservierungsmittel, das den augenblicklichen Zustand eines Fahrzeuges erhält. Und schließlich gibt es jede Menge Automobile, deren jetziger Zustand äußerst erhaltenswert erscheint – Besitzer solcher Fahrzeuge sind bei Mike Sander genau an der richtigen Adresse.

Schauen wir dem *Herrn der Fette* also bei der Arbeit zu. Unser Testobjekt ist ein Käfer-Cabriolet, das vor ein paar Jahren von seinem Besitzer restauriert wurde. Der Wagen zeigt sich in gutem Zustand und hat keinerlei Roststellen. Nach der Restaurierung hat der Käfer-Eigner die Hohlräume nur sehr oberflächlich mit Wachs aus der Spraydose behandelt – das soll nun besser gemacht werden.

Die Karosserie des Cabrios ist bei unserem Eintreffen bereits mit Plastikfolie abgedeckt,



Der fladdert und fladdert und pustet sich oft: Mike Sanders verdeckter Rostklopfer besteht aus einer Druckluftpistole, zwei Meter Bremsleitung, einem Stück Schlauch und einem kurzen Stück Drahtleitung



Der Geheimagent im Einsatz: Die biegsame Bremsleitung lässt sich problemlos durch den ganzen Schweller schieben. Auf diese Weise lässt sich der Hohlraum auch sauber und trocken blasen

die Bremsen wurden sauber in Papier verpackt. Zunächst begutachtet Mike Sander mit seinem Mitarbeiter den gesamten Unterboden und legt fest, wo zusätzliche Bohrungen für die Hohlraumsonde angebracht werden müssen. So erhält das Käfer-Chassis ein paar neue Löcher – Mike Sander greift hier auf seine dreißigjäh-

ge Erfahrung zurück und weiß, worauf es bei welchem Wagen ankommt. Im Gegensatz zur wohl gehüteten Formel seines Fetts behält er dieses Wissen jedoch nicht für sich, sondern gibt Selbstanwendern seiner Produkte gern entsprechende Tipps zum jeweiligen Fahrzeugtyp.



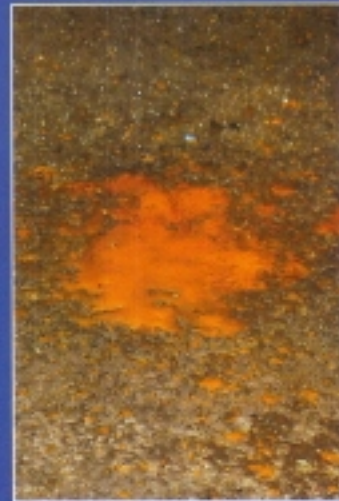
Nur über dieses Loch im Außenschweller lässt sich später die Wagenheberaufnahme versorgen



Wie wichtig eine Ablaufbohrung im vorderen Bereich des Cabrio-Schwellers ist, ...



...zeigt dieses Bild: Rund ein halber Liter Wasser hat uns nach dem Bohren entgegen



Dieser Rostfleck bildete sich später auf dem Werkstoffboden. Da bestand Handlungsbedarf!

Mike Sander hat einen ausgeprägten Sinn für simple Lösungen. Seine Holzleiste für die Spritzpistole kann jeder halbwegs tolerante Schrauber nachbauen. Die Materialien gibt es im Baumarkt, in der Küchenabteilung von Kaufhäusern – oder beim Meister selbst.



Das „Spezialgehäuse“ findet Mann in jedem Badezimmer – zum Leckwahn mancher Ehefrau!



Irgendwo zwischen Rind- und Schweinefleisch liegt die optimale Arbeitstemperatur.

So bekommt der Käfer beispielsweise eine Bohrung im senkrechten Abschluss des Außenschweller, weil nur von dort die Wagenberaufnahme von hinten her behandelt werden kann. Diese Bohrung wird später mit einem Gummistopfen wieder verschlossen. Voran am Außenschweller hat der Käfer gar kein Wasserablaufloch. Prompt läuft beim Bohren in diesem Bereich fast ein halber Liter Wasser aus dem Schweller, zuerst rostbraun, dann relativ klar. Hier hatte sich also ein ebenso dauerhaftes wie zerstörerisches Wasserreservoir gebildet!

Nun kommt Sanders selbst entwickeltes „Spezialwerkzeug“ zum Einsatz. Die Geheimwaffe zum Rostklopfen in Hohlräumen besteht aus einer ganz normalen Ausblaspistole, an die er ein fast zwei Meter langes Stück Bremsleitung geklebt hat. An der Spitze befindet sich ein sehr elastischer Gummischlauch und in diesem steckt nochmals ein kleines Stückchen Rohr. Beim Einschalten der Druckluft flattert dieses Vorderteil im Hohlraum wild hin und her und klopft so eine ganze Menge Blattrost los. Dieser wird anschließend durch Ausblasen oder Absaugen so gut es geht entfernt. Feuch-

te Bereiche wie der Außenschweller müssen zusätzlich mit Druckluft ausgetrocknet werden.

Kommen wir zu den Fetten: Mike Sander verarbeitet an Fahrzeugen zwei unterschiedliche Mischungen, eine weichere und eine härtere, die sich auch in ihrer Kriechfähigkeit unterscheiden. Beide Fette werden in Heizbehältern auf bis zu 120 Grad erwärmt und nach Bedarf per Zapfhahn in die Becherpistole gefüllt. Die Becherpistole wird komplett mit ihrer Sonde in ein flexibles Metallrohr mit rund sechs Zentimeter Durchmesser gesteckt, von der anderen Seite her bläst ein ganz normaler Haartrockner Warmluft in das Rohr, ein einfaches Braten-Thermometer zeigt die Temperatur an. Diese Vorwärmung hat nicht nur den Vorteil, dass die Fette beim Einfüllen und Verarbeiten lange heiß bleiben, vielmehr schmilzt die Warmluft auch Fettreste von vorangegangenen Behandlungen, die sich im Werkzeug abgesetzt haben und verflüssigt sie. Eine Verstopfung wird so fast unmöglich.

Nachdem alle Hohlräume des Käfers gereinigt und getrocknet wurden, beginnt die eigentliche Fett-Kur. Je nach Hohlraumform und -größe stehen verschieden lange Sonden zur Verfügung. Folgendes Vorgehen hat sich im Lauf der Jahre bewährt: Zunächst die Sonde durch eine Bohrung so weit wie überhaupt möglich in den Hohlraum einführen. Dann den Abzug der Becherpistole betätigen und die Sonde langsam und gleichmäßig aus dem Hohlraum herausziehen. Die Düse der Sonde ist so geformt, dass ein Teil des Fetts nach vorne austritt und der weitaus größere Teil rings um die Düse selbst vernebelt wird. So kommt es zu einem relativ gleichmäßigen Auftrag, der Rest ist Übungs- und Erfahrungssache. Zu beachten ist natürlich, dass die Sonde nicht irgendwie in den Innenraum des Fahrzeugs ge-



Der Bechor der Spritzpistole ist ebenfalls vorgeheizt, damit das Fett nicht zähflüssig wird.



Das gebohrte Loch muss so groß sein, dass sich die Sonde darin schräg stellen lässt.



Der Hohlraum bestimmt die Länge des Schlauchs. Oft wird das Fett von zwei Seiten eingebracht.



Zuerst wird die Sonde so weit wie möglich in den Hohlraum eingeführt.



Dann betätigt man die Pistole und zieht den Schlauch langsam wieder heraus.



Je fließender die Bewegungen ablaufen desto gleichmäßiger wird der Fettauftrag.

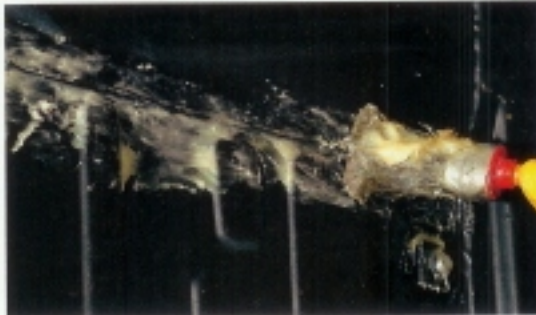
langt und dort beispielsweise die Gurtrolle oder andere Teile mit Fett überzieht.

Trifft das Fett auf das vergleichsweise kalte Blech, so kühlt es ab und wird zunächst zähflüssig, um dann fast zu erstarren. So treten aus den Bohrungen für die Sonde oder aus den Wasserablauflöchern zunächst ein paar relativ flüssige Tropfen aus, dann sieht man, wie das Fett seine Konsistenz ändert und nicht mehr fließt. Durch die Langzeit-Kriechwirkung kann es sich trotzdem noch bis zu zehn Zentimeter in alle Richtungen verteilen, also sogar senkrecht aufsteigen. Bei Falzen und Blechüberlappungen stellt sich der Kapillareffekt ein und so werden auch diese Bereiche geschützt, indem sie sich regelrecht voll saugen.

Am vorher meist mit Steinschlagschutz behandelten Unterboden und in den Radläufen hat sich das Auftragen des Fetts mit einer so genannten Hakendüse bewährt, die sich leicht und präzise führen lässt und statt des Sonden-schlauchs an der Becherpistole angeschlossen wird. Wichtig ist, dass die Bördelung am Rad-ausschnitt genug Fett erhält. Auch die Innen-seiten der Türen lassen sich mit der Hakendüse gut bearbeiten. Vorher werden aber auch diese Bereiche gereinigt. Außerdem ist zu prü-fen, ob die Wasserablauflöcher wirklich frei sind. Nicht nur die der Türen, sondern auch alle anderen Wasserabflücher müssen nach der Fettbehandlung frei sein, sollte irgendwo erstarrtes Fett ein Loch verschließen, muss es unbedingt aufgestoßen werden, zum Beispiel mit der Spitze eines Bleistiftes.

Nicht immer muss das Fett aber erhitzt und versprüht werden, auch kleineren Blechrepara-turen darf durchaus auch mal eine Schweiß-lampe mit kaltem Fett und einem Pinsel behan-delt werden. Dabei sollte man allerdings mit dem Material äußerst sparsam umgehen, viel hilft hier nicht unbedingt viel! Überschüssiges

Das Fett lässt sich auch kalt mit dem Pinsel auftragen. Diese Lösung ist vor allem für Karosserireparaturen interessant



Weniger ist mehr: Nach dem saften Pinselauftrag sollte überschüssiges Fett mit einem Lappen wogegewischt werden

mit Pinsel aufgetragenes Fett sollte man daher noch nach bis zu zwei Jahrzehnten anhält, hat Mike Sander beim Überprüfen der ältesten „Patienten“ festgestellt. Er empfiehlt eine Nachkontrolle und eventuelle Nachbesserung nach rund zehn Jahren – ein erstaunlich langer

Zeitraum! Zur Demonstration zeigt er uns einen vor zwölf Jahren behandelten Hohlraum eines englischen Roadsters. Das Fett ist in gutem Zustand und bedeckt noch die gesamte Innenfläche des Kotflügels hinter dem ausgebauten Innenradlauf. Auch ein vor Jahren absichtlich mit zu viel Fett behandelter Kotflügel eines Geländewagens zeigt die lange anhaltende Kriechfähigkeit: Rund um den aufgesetzten Seitenblinker tritt in der Umgebung des Blin-



Beim Kontakt mit dem kalten Blech hört das Fett auf zu fließen. Etwas tropft immer heraus



Die Hakendüse eignet sich am besten zum direkten Fettauftrag im sichtbaren Bereich



Am Unterboden und in den Radhäusern beginnt die Behandlung mit den besonders gefährdeten Stellen. Das sind üblicherweise Kanten, Falze und Ecken, die im direkten Spritzwasserbereich der Räder liegen und die zuvor gut gereinigt werden müssen.



Wenn die Problemzonen eingesprüht sind, folgt im zweiten Schritt der nächtliche Unterboden

## DER TESTSIEGER



Nachdem die Verklebung der Tür entfernt ist, wird das Innere gründlich mit dem Sprühsauger gereinigt und mit Druckluft sauber geblasen.



Ein etwa 20 Zentimeter hoher Fettstreifen reicht nach Sanders Erfahrungen völlig aus, um eine Tür zuverlässig zu schützen. Auch hier ist die Hebeldüse das richtige Werkzeug.



Es knirscht und knirscht und knirscht: Der Kotflügel eines Geländewagens wurde vor Jahren mit zu viel Fett versehen. Noch heute knirscht es unter der Blinkerdichtung durch.



Das Fett in diesem Hohlraum ist nach 10 Jahren alt und noch immer weich und fleisbig!

kers trotz vieler Wagenwäschen immer wieder etwas Fett hervor. Das lässt sich mit Silikonentferner gut beseitigen.

Damit kommen wir zu einem der wichtigsten Punkte der Fettbehandlung: Innerer wieder hört man von Wagen, die im Hochsommer zu tropfen beginnen und so hässliche Flecken hinterlassen. Dazu Mike Sander: „Das kann vorkommen, dann werde aber ganz einfach viel zuviel Material eingebracht. Viele Schnauber meinen es mit der Fettmenge einfach zu gut, kein Wunder, wenn überschüssiges Fett dann



Die volle Packung für Blattfedern: Das mit Fett getränkte Band schützt das Federpaket und hält das Losbrechmoment niedrig.

[WWW.MIKE-SANDER.CH](http://WWW.MIKE-SANDER.CH)

079 386 09 29

abfließt!“ Wie so vieles, ist halt auch die Fettvergiebung eine Erfahrungssache.

Uns bleibt ein Blick auf die Preise: Für eine Dose Korrosionsschutzfett mit 750 Gramm Inhalt verlangt Mike Sander elf Euro, das Vier-Kilo-Gebinde kostet 45 Euro. Ein Druckluftverarbeitungsset kostet 120 Euro und besteht aus einer Druckbecherpistole, einer Hohl-

runddüse, einer Hakendüse und dem beschriebenen Heizkörper inklusive Föhn. Die Erwärmung des Fetts sollte in der Hobbywerkstatt mit einer Kochplatte erfolgen, die Temperatur kann mit dem von Mike Sander für 8,50 Euro angebotenen Thermometer gut überwacht werden. Etwas Vorsicht beim Umgang mit dem heißen Fett ist schon angebracht. So sollte man den Topf auf der Kochplatte nie alleine lassen – viel mehr Aufwand als beim Zubereiten von Pommes frites ist das aber nicht. Eine alte Friteuse mit Thermostat ist dementsprechend ideal zur Vorbereitung des Fetts. Aber Vorsicht: nicht zu heiß werden lassen und rechtzeitig abschalten! Für Fahrzeuge mit Blattfedern bietet

Sander ein Fettband zum Umwickeln der Federpakete an. Das schützt vor Korrosion und hält gleichzeitig das Losbrechmoment und die Eigendämpfung der Federn niedrig. Zehn Meter des fünf Zentimeter breiten Bandes kosten sieben Euro.

Wer nun seinen Oldtimer mit Korrosionsschutzfett behandeln lassen will, der kann sich entweder an Mike Sander direkt wenden (Adresse siehe Kasten) oder nach einem der zahlreichen Partnerbetriebe in der Nähe fragen. Für die Bearbeitung einer mittelgroßen Limousine fallen dann etwa 800 Euro an.

Heinz Stahl