

Rost ! Der größte MINI- Killer ist nach wie vor der Rost.

In der letzten MINI berichtete Carsten aus Berlin von seinen Erfahrungen mit diesem Thema- bald dreißig Jahre Rost- und kein Ende!

Fakt ist: Der MINI ist konstruktiv eine Entwicklung der 50er Jahre. Damit ist in einigen Karosserie- Bereichen Rost geradezu ein Muß!

Die braune Pest beginnt stets an den selben Stellen ihr zerstörerisches Werk.

Überall wo die Karosserie Falze hat, d.h. die Stellen, an denen zwei Bleche zusammenge- punktet wurden. Also die (mit einer Abdeckung versehenen!) Kanten an A- und C-Säule, Falze hinter den beiden Stoßstangen, Übergang vom Schweller zum oberen Einstiegs-Blech, Verbindungen unterhalb der Scheinwerfer(von außen als geschwungene Linie erkennbar). Letztere ist noch die gravierendste Stelle, da der eigentliche Falz innerhalb des Radkastens- also direkt im Bereich von Steinschlag, Wasser und Salz liegt!

Bei den 90er Jahre Fahrzeugen kommen, bedingt durch einen sehr breiten Frontscheiben- gummi der Bereich Frontscheibenrahmen, sowie bei allen MINI die vor den Türen zu findenden sog. Dreiecksbleche hinzu (der Übergang innerhalb des Radkastens zum Dreiecksblech hin ist im Grunde ein abgedichteter Spalt- direkt i. Spritzwasserbereich!!)

Das Grundproblem ist dabei an allen Stellen das Gleiche!

Bei einem neuen MINI ist alles mit Lack versiegelt. Die Karosse „arbeitet“ aber, d.h. genau an den vorgenannten Stellen bekommt die Lackschicht Risse und jetzt beginnt ein einfaches physikalisches Prinzip zu arbeiten- die Kapillarität!

Auf gut Deutsch, die Falze „saugen“ jede Feuchtigkeit auf, die sie kriegen können. Ist jetzt noch etwas Salz dabei, trocknet ein solcher Falz auch in einem tollen Sommer wie 2003 nicht mehr aus!

Das Ergebnis ist jedem MINI- Fahrer bestens bekannt!

Was also ist zu tun?

Kotflügel vorne

Die meißten MINI wandern i.d. Schrottpresse, weil dem Besitzer ein kompletter neuer Vorderwagen incl. Lackierung zu teuer wird!!

Es leuchtet sicher jedem ein, dass Nässe, Dreck, Salz, Steinschlag und andauernde Feuchtigkeit in diesem Bereich den intensivsten Schaden anrichten. Reine Sommerfahrzeuge „leiden“ dabei sicher nicht ganz so intensiv.

Es gibt die Möglichkeit, hier – vergleichsweise kostengünstig und vor allem nachhaltig vorzubeugen.

Innenkotflügel sind eine nahezu perfekte Lösung!

Schaut euch bitte mal Radkästen aktueller Neufahrzeuge an. Immer ist innen eine runde „Verschalung“ angebracht.(Sorry, besonders beim New Mini sehr gut zu sehen!)

Für den MINI gibt'ssolche Innenkotflügel aus Kunststoff oder verzinktem Stahl. Der Innenradlauf wird zur Karosserie z.B. mit Gummilippen abgedichtet.

Vor der Montage solcher Teile muß der gesamte „Raum“ richtig sauber gemacht werden!

Also, Fahrzeug aufbocken, zum Schutz vor Umkippen auf Böcke stellen, Räder demontieren und schon kann'suups.- denkt bitte daran, dass so eine Maßnahme- sauber ausgeführt, nicht an einem Samstag „auf die Schnelle“ durchgeführt werden kann. Das Auto sollte dort also ggfs. etwas länger stehen bleiben können! Schmutzreste i.d. Ecken rausholen, Rost- entfernen, Stellen behandeln und lackieren. Je perfekter die Qualität der Arbeit, desto weniger Nacharbeit ist i.d. Folgejahren notwendig!

Rostumwandler wie z.B. Fertan sind hervorragend geeignet, bereits bestehenden Rost zu stabilisieren! Überlackieren ist aber zwingend – auch ohne Grundierung zwingend notwendig!

Nun hat jeder die Qual der Wahl- Innenkotflügel aus Stahl oder Kunststoff?

Die Montage ist, mit etwas techn. Verständnis so schwer wirklich nicht!

Lasst Euch vorab versichern, dass eine detaillierte Montageanleitung im Bausatz enthalten ist.

Eine echte Überlegung wert ist die Art der Befestigung:

Einfach Spaxschrauben in Euer „heiligs Blechle“ jagen, Löcher sauber bohren und Metallniete mit Innengewinde setzen oder ggfs.(unter Umständen etwas aufwendiger) Kunststoff – Einschraubstöpsel (in das vorher natürlich sauber gegen Rost versiegelte Bohrloch!) setzen?? Die letzten beiden Varianten sind sicher zu bevorzugen, da für spätere Kontrolldemontagen alle Schraubverbindungen einfach zu lösen sind und der Rostfraß um die Bohrlöcher nach Jahren noch deutlich günstiger ausfällt als bei der Spax- Variante!

Warum nicht einfach beim Karosseriespezialisten i.d. Nähe nach „Pro und Contra“ fragen?

Kurze Vormontage zum finalen Check – und wieder alles entfernen! Jetzt kommt das Wichtigste!

Durch Eure Arbeit wird der verbleibende Raum zwischen Innenkotflügel und Originalblech zu einem vor direktem Einfluß geschützten und belüfteten „Hohlraum“!

Dieser muß vor der endgültigen Montage satt mit Wachs beschichtet werden. (Spraydose oder wer einen Kompressor zur Hand hat - spritzen.)

Von der Reifen aufgewirbelter Spritznebel oder Feuchtigkeit tropft in Zukunft einfach am Wachs ab- Euer Blech bleibt trocken und gut geschützt- auf Jahre hinaus!!!!

Je nach Kilometer per anno kann ein Kontrollblick alle ein- bis zwei Jahre nicht schaden.

Wichtig! -evtl. notwendige stellenweise Nachbesserungen können dabei durchgeführt werden!

Schaut Euch bitte dieser Tage die MINI Eurer Umgebung mal genauer an- welcher hat an den besagten Stellen noch keinen Rost oder fortgeschrittenen Lochfraß??????????

Ganz ehrlich Leute, wer seinen MINI noch lange am Leben wissen will, kommt um eine solche Maßnahme definitiv nicht herum!

Kosten: Ca. Eur 75,-. zzgl. Montagezeit von etwa zwei Stunden.

Der Zeitaufwand ist sicher abhängig von der eigenen Geschicklichkeit bzw. der des Monteurs.

Hohlräume

Hohlräume wie Schweller, Heckschürzen- Endspitzen oder die Bereiche links und rechts unter dem Windleitblech sind mit Hohlraumversiegelung sicher sehr gut zu schützen.

Welche Fachbetriebe hier regional zu empfehlen sind, ist von den Clubs bzw. den einschlägigen Zeitschriften wie Markt oder Motor- Klassik zu erfahren. Ggfs. könnt Ihr frühere Ausgaben erwerben, i.d. dieses Thema (Produkte, Wirkung etc.) ausführlichst beschrieben wurde!

Eine professionelle Behandlung kann nur dringendst an`s Herz gelegt werden!

Deckleisten an A und C- Säule:

Am oberen und unteren Ende der Deckleisten den überlackierten Karosserie kitt sauber durchschneiden.

Die D.vorsichtig abhebeln- sie sind mit Spreitzklammern am Falz befestigt!(Ein z.B. mit Pflaster umwickelter breiter Schraubenzieher hilft bei der Demontage und vermeidet Lackkratzer!)

Immer gleichmäßig arbeiten, damit die Leisten sich nicht verbiegen!

Groben Rost entfernen, mit Rostumwandler- z.B. Fertan behandeln, satt mit Sprühwachs füllen und dann wieder vorsichtig aufstecken. Neue Befestigungsklammern sind hier einfach Ehrensache! (Sollten die Abdeckungen schon außen rostig sein, entweder sandstrahlen und/oder vor der Maßnahme Neue besorgen und bereits im Vorfeld lackieren lassen.

Da alle - wirklich alle MINI betroffen sind, lassen sich sicher im Club- Umfeld mehrere Maßnahmewillige finden, die die gleiche Fahrzeugfarbe haben. Tut Euch zusammen-so kann ggfs. beim Lackierer ein akzeptablerer Mengenrabatt „rausspringen“!

Das neue Internetforum der MINI- Zeitung könnte eine Plattform sein, eine Sammel –
bestellung auf den Weg zu bringen!

Wo noch ?

Speziell bei den letzten Jahrgängen wäre die Frage „wo nicht“ sicher korrekter!

Stoßstangen: Die Befestigungen gehen sehr früh fest = Neumontage m. guten Schrauben!
Stoßstangen rosten gerne von hinten her durch. Bei der Neumontage den
„Innenraum“ der Stangen reinigen/ entrostet und grundieren/ lackieren
und/ oder mit Wachs behandeln. Ggfs. mit neuen Niro- Stahlschrauben arbeiten
oder zumindest viel Kupferpaste einsetzen!

Türen und Heckklappe: Beide Bauteile bestehen im Prinzip aus zwei Teilen.
Einem Rahmen und einer um dessen Kanten gebördelten
Blechhaut.
Türen: Vom Scheibenrahmen eintretendes Regenwasser aber auch
Schwitz -/ Kondenswasser sammelt sich an der unteren Bördelung
und beginnt im Verborgenen sein zerstörerisches Werk.
Bemerkt wird dessen Vollzug erst, wenn aussen am unteren Rand
der Türen kleine Rostbläschen auftauchen!
Neuteile kaufen oder beim Karoseriespezialisten neue
Außenhäute aufziehen und lackieren lassen.....
Heckklappe: Ursache für eindringendes Wasser sind verhärtete
Dichtungen (Pflege?????) oder ganz einfach miserable Passungen
bzw. Kondenswasser.
Kontrolliert erst mal, ob die Gummidichtung noch weich genug
ist- Pflegemittel gibt's an jeder Ecke (Billig u. sehr effektiv:Speck-
schwarte v. Metzger)!
Liegt die Dichtung auch ordentlich a.d. Karosserie an?
Den unteren inneren Teil der Klappe solltet Ihr wie einen Hohl-
raum behandeln lassen.

Alle Karosseriedichtungen sollten dicht sein.

Einen verbogenen Türfalz am Einstieg kann ein guter Türgummi nur zum Teil wettmachen.
Sollte also i.d. Bereich Wasser eintreten, seht erst mal nach dem geraden Verlauf des Tür-
Falzes, bevor Ihr einen teuren neuen Gummi kauft.

Unauffindbarer Wassereintritt? Die vermuteten undichten Stellen großflächig von der
Fahrzeuginnenseite mit z.B. Puderzucker oder Mehl einstäuben und dann von außen mit
Schlauch oder Waschanlage zu Werke gehen. Kopfüber im Fußraum- oder Heckbereich liegende
Such- Freunde sind extrem hilfreich!

Obige Info erhebt bei weitem keinen Anspruch auf Vollständigkeit- Ergänzungen und weitere
Tips zum Thema sind sicher allen Lesern herzlich willkommen!

Ich hoffe mit meiner Info einigen MINI- Fahrern das Überleben Ihres Fahrzeuges etwas leichter
gemacht zu haben und wünsche allen ein frohes Schaffen am Erhalt der Zukunft eines
Kultautos- dem MINI!

Patrick Stellwag
MMCK- Deutschland



