
Rost ist immer noch ein Thema

Im Winter können Streusalz, Feuchtigkeit und Schmutz dem Auto ordentlich zusetzen und Rost verursachen. Korrosion ist immer noch ein Thema, auch wenn sich die Situation im Vergleich zu früher grundsätzlich gebessert hat, wie die Gesellschaft für Technische Überwachung bei ihren Hauptuntersuchungen feststellt. Die Stuttgarter Prüforganisation empfiehlt Autofahrern gerade jetzt, dem Rost vorzubeugen und kritische Stellen am Fahrzeug im Auge behalten und bei Bedarf zu handeln. Das gilt auch für Elektroautos.

Vor rund vier Jahrzehnten hat die Automobilindustrie begonnen, sich intensiver um die Rostvorsorge zu kümmern. Die Zahl der Fahrzeuge, die bei der Hauptuntersuchungen wegen gravierender Rostschäden auffallen ist seitdem deutlich zurückgegangen. Dazu trugen unter anderem Rost, Kunststoffbeschichtungen, kathodische Tauchlackierung (KTL), Verzinkung, Radhauschalen aus Kunststoff und gründliches Abdichten bei.

„Es muss unterschieden werden zwischen Korrosionsschäden, die einen direkten Einfluss auf die Funktion eines betroffenen Bauteils haben, und Anrostungen an einzelnen Haltern und Trägern, auch Flugrost genannt, der im Wesentlichen eher die Optik beeinträchtigt“, erläutert Marco Oehler, Technischer Leiter der GTÜ. Anrostungen bilden sich schnell an Teilen aus niedriglegierten Stählen wie etwa Halteschellen, Clips und Schrauben sowie an Gussteilen, zum Beispiel Achsschwingen oder Motorlagern. „Klassische Korrosionsschäden, also Durchrostungen, treten vor allem an Bauteilen auf, die permanentem Spritzwasser ausgesetzt, das zudem dort vielleicht nicht optimal abgeleitet wird“, so Oehler.

Wasserstaus in Wasserableitungen fördern Rost, doch zumindest einige lassen sich verhindern. Etwa unter der Motorhaube, wo sich Blätter sammeln können. Sie sollten regelmäßig entfernt werden. Dazu ist es ratsam, die Ablaufkanäle und zudem Ritzen und Kanten regelmäßig freizusaugen. Auch unter Türgummis lagern sich Salz oder Schmutz ab. Eine Reinigung mit Wasser und Spülmittel entfernt sie und schützt das Gummi.

Auch ein guter Unterbodenschutz kommt irgendwann in die Jahre. In den Rissen hält sich Salz oder Schmutz über viele Wochen. Deshalb empfiehlt die GTÜ eine regelmäßige Unterbodenwäsche. Wobei allerdings ältere Waschanlagen Schmutzwasser oftmals nicht genügend filtern und daher das Salz des einen Wagens auf den nächsten verteilt. Verunreinigungen unter dem Wagen und in den Radhäusern mit dem Dampfstrahler beseitigen zu wollen, ist nicht die beste Idee, denn der Schmutz wird im Zweifelsfall unerreichbar in letzte Ecken gedrückt. Ratsamer ist ein- oder auch mehrfaches Durchspülen mit einem sanften Wasserstrahl. Beim nächsten Serviceintervall kann zudem gezielt auf eine Kontrolle des Unterbodenschutzes hingewiesen werden.

Bei einer Rostvorsorge an unzugänglichen Stellen kommt der Fachbegriff „Kriechfähigkeit“ ins Spiel. Diverse Fette, Öle oder Wachse aus dem Zubehörhandel erreichen viele entlegene und nicht sichtbare Ecken und Hohlräume. Die Versiegelung kann aber im Laufe der Zeit aushärten und die Schutzwirkung nachlassen.

Der Rost bekommt immer dort seine Chance, wo Blech ohne Schutz unter Feuchtigkeits- und Sauerstoffeinfluss oxidiert. „Die Entstehung von Korrosion hängt auch von verwendeten Materialien und den Umgebungsbedingungen ab“, betont der GTÜ-Experte. So können Korrosionsstellen im Inneren entstehen, die erst später von außen sichtbar werden. Für Fälle wie diese ist die Herstellergarantie gegen Durchrostungen gedacht, die für bis zu zwölf Jahre gewährt wird. Sie gilt freilich nicht für Rostlöcher, die sich gebildet haben, weil ein kleiner oder großer Lackschaden nicht rechtzeitig beseitigt wurde.

Wie jüngste Erfahrungen zeigen, ist Rost selbst bei modernen Autos nicht ausgemerzt. Laut Fachzeitschrift „Auto, Motor und Sport“, Kooperationspartner der GTÜ, setzen

manche Autohersteller nicht mehr auf die Vollverzinkung der Karosserie, denn eine Teilverzinkung spart Kosten. Auch die werksseitige Tauchgrundierung fällt offenbar in einigen Fällen weniger gründlich aus als in den vergangenen Jahren. Und bei Elektrofahrzeugen spielt im Zuge der Reichweitenvergrößerung das Thema Leichtbau eine Rolle. Gewicht lässt sich hier vor allem mit dem vermehrten Einsatz von Leichtmetallen wie etwa Aluminium einsparen. „Diese stellen jedoch ebenfalls eine Herausforderung bezüglich der Korrosion dar, weil sie nicht nur vor Eigenkorrosion geschützt werden müssen, sondern zudem galvanische Korrosion verursachen können, sobald sie auf ein anderes Material mit höherem negativen Elektronenpotential treffen“, erläutert Marco Oehler. Rost bleibt also auch zukünftig ein Thema. (aum)

Bilder zum Artikel



GTÜ-Prüfer bei der Hauptuntersuchung.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GTÜ
