

WISSEN FÜR IHR BOOT

YACHTCARE®

ROSTSCHUTZ

Erst wenn sprichwörtlich der Lack ab ist und die typischen rostroten Läufer in Erscheinung treten, tritt das Rostproblem von Stahlrumpfen und Gusseisenkielen offensichtlich zu Tage. Dabei hat sich der Rost oftmals schon weit unter der Oberfläche weiterentwickelt und die nächsten Abplatzungen sind garantiert.



TIPP vom DOCTOR BOAT

Korrosion bzw. Rost bedeutet immer Zerstörung. Überprüfen Sie regelmäßig den Anstrich auf kleine Beschädigungen, feine Risse oder blasenförmige Erhebungen. Schon kleinste Mängel können den Beginn einer Korrosion auslösen.

Auch wenn Roststellen zu Beginn nur wie ein kosmetisches Problem aussehen, das Motto lautet: Je eher man Abhilfe schafft, desto besser ist es. Umso länger man wartet, desto mehr Arbeit kommt auf den Eigner zu.

Es gibt unterschiedliche Gründe für die Korrosion von Metallen:

- Die Korrosion erfolgt durch die Reaktion von Sauerstoff und Feuchtigkeit mit Eisen bzw. Eisenmetallen. Das Korrosionsergebnis ist Rost.
- Die Galvanische Korrosion wird durch eine elektrochemische Reaktion unterschiedlicher Metalle in einem leitenden Medium wie z.B. Seewasser verursacht. Das weniger edle Metall korrodiert.



TIPP vom DOCTOR BOAT

Nur Eisen rostet – alle anderen Metalle und Legierungen korrodieren.

Das größte Problem bei der Rostbekämpfung stellt dabei die einwandfreie Aufbereitung der Oberfläche dar. Normalerweise sollen rostige Stahlflächen vor einer Neubeschichtung metallisch rein sein, um alle Neuansätze von Rost unter der folgenden Beschichtung wirkungsvoll zu unterbinden. Metallisch rein werden Stahlflächen aber nur durch eine Strahlbehandlung mindestens gemäß Norm SA 2 ½. Der Stahl hat nach dieser Behandlung die Oberflächengüte und Rautiefe, die die Ursachen einer erneuten Rostbildung – Feuchtigkeit und Sauerstoff – unterbindet. Dieses ist aber erstens sehr teuer und zweitens bei kleinen Reparaturen nicht angemessen.

WISSEN FÜR IHR BOOT

YACHTCARE®

ROSTSCHUTZ



TIPP vom DOCTOR BOAT

Schnell und effektiv kann man mit den mittlerweile unterschiedlichsten Strahlmethoden den Rost entfernen. Dafür ist aber einige Erfahrung nötig, um die geeignete Methode und das passenden Strahlgut auszuwählen. Die Arbeit sollte man den Profis überlassen, auch wenn es dadurch kostspieliger wird. Viele Fachbetriebe bieten heutzutage einen mobilen Service an und strahlen direkt vor Ort.

Wenn man nicht wie ein Profi arbeiten kann wird der Eigner dem Rost mit maschinell angetriebenen Werkzeugen (rotierende Drahtbürsten, Tercoo- oder CSD-Scheiben, Nadelpistolen, Rostklopffammer etc.) oder per Hand (Drahtbürsten, Schleifpapier, Rostradierer etc.) zu Leibe rücken. Bei einer Handentrostung sollte aber zumindest ein Reinheitsgrad nach ST 3 erreicht werden. Tiefer Lochfrass und Lunker sind per Hand schwer bis gar nicht zu entrostern.

ST 3 – „Power Tool Cleaning“

Entfernung von allem Rost, Zunder, losem Rost und loser Farbe durch maschinell betriebene Drahtbürsten, Kratz- oder Schleifwerkzeuge oder eine Kombination dieser Methoden. Der Untergrund soll metall-glänzend und frei von Öl, Fett, Schmutz, Erde, Salz oder anderen Verunreinigungen sein. Die Oberfläche soll nicht poliert oder geglättet sein. (Quelle: Wikipedia)



TIPP vom DOCTOR BOAT

Tragen Sie beim maschinellen Entfernen von Rost unbedingt eine Schutzbrille, um ihre Augen zu schützen.

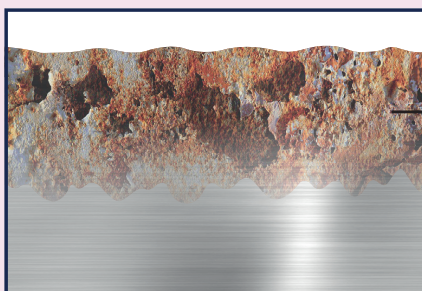
ROSTSCHUTZ

Bei einem Anschliff per Hand oder Maschine hat man bei einer oberflächlichen Betrachtung den Eindruck, dass man alles blank geschliffen hat. Doch in winzigen Poren verbleiben leider immer Reste von Feuchtigkeit und Sauerstoff, die einen neuen Rostprozess auslösen. Am besten wird unmittelbar nach dem Entrosten die Reparaturstelle versiegelt und grundiert, um Oxidation und die Bildung von Flugrost zu unterbinden.

Aber selbst wenn man eine neue Schutzschicht unmittelbar nach dem Schleifvorgang aufträgt, können die Versiegelung und Primer nicht immer zu 100% in diese kleinen Poren eindringen und den Nährboden für neuen Rost beseitigen. Man muss sich also mehr oder weniger damit abfinden, dass auch in den Folgejahren immer mal wieder mit Roststellen zu rechnen ist.

Für kleine Reparaturen empfehlen wir folgende Arbeitsschritte:

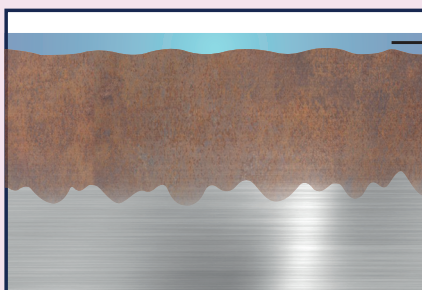
1. Losen Rost und unterwanderte Farbschichten entfernen.
2. Untergrund maschinell oder manuell weitestgehend metallisch blank schleifen.
3. Reinigung des Untergrundes. Schleifstaub und Rostrückstände sehr sorgfältig entfernen.
4. Verfestigung und Versiegelung mit einer tief eindringenden Rostversiegelung.
5. Dauerhaften Schutz mit einer geeigneten Grundierung / Primer aufbringen.



Mikroporöser Untergrund



Rostversiegelung dringt tief in die kleiner Poren ein



Geeigneter Primer schützt vor erneuter Rostbildung