Sandstrahlen, KTL oder was anderes?

Post by “Franz1809” of Feb 21st 2022, 9:27 am

Hallo liebe Schrauberkollegen.

nachdem ich vor 3 Jahren mit dem Mercedesvirus infiziert wurde und mir meinen W116 gekauft habe hab ich letztes Jahr zu einem annehmbaren Preis ein W114 Coupe (280 CE) erstanden. Es war von anfang an klar das in das Fahrzeug noch viel Zeit und Geld fließt bis es wieder auf die Straße kommt aber durch die geringen Anschaffungskosten hat mich das nicht abgeschreckt, vor allem weil das fahrzeug komplett ist.

Jetzt soll die Restaurierung beginnen und zu erst soll natürlich die Karosserie als elementarstes Teil Saniert werden. hier ist auch die meiste Arbeit. nachdem am Fahrzeug schon früher ordentlich hand angelegt wurde (nachweislich zwei neulackierungen), würde ich ihn am liebsten komplett entlacken und dann neu aufbauen. Und jetzt kommen wir zum eigentlichen Thema:

Was Habt ihr für Erfahrungen gemacht, bzw. was würdet ihr mir empfehlen?

Sandstrahlen, KTL (Chemische entlackung) oder gibt es noch andere alternativen?

und vielleicht hat jemand auch eine konkrete empfehlung wo man das machen lassen kann. Ich hatte auch schon mit dem gedanken gespielt, Das Fahrzeug in richtung Tschechien zu brinen im die Kosten etwas zu reduzieren, allerdings empfinde ich das völlig ohne Vorkentnntnisse als doch recht risikobehaftet.

Ansässig bin ich in der nähe von Erlangen.

Ich danke euch schon im Voraus für eure Meinungen und Tipps.

Beste Grüße und bleibt Gesund!

Franz

Post by “Breiti” of Feb 21st 2022, 9:39 am

also chemisch entlacken und ktl ist def. Die beste Methode, aber sehr teuer, und du musst jede Schraube uns jede Teer Pappe entfernen und neu machen.

Ich habe den UBS entfernt und außen unten Glas Puder gestrahlt.

Der Rest wurde chemisch (Abbeitzer) entlackt, was die außen Haut sehr schont.

Strahlen oder intensiv schleifen auf der Außenhaut ist nicht die tollste Idee...

Der Vorteil dabei ist auch, die original KTL beschichtung in den Falzen und Hohlräumen bleibt erhalten.

Siehe dazu mein Thread:

Klick

Breiti

Post by “Winkler W109” of Feb 21st 2022, 2:00 pm

Hallo Franz! Viel Erfolg.

Sandstrahlen nur in identifizierten "Problemzonen".

Zuerst einmal eher an Eisstrahlen denken, um eine gesicherte Diagnose zu erhalten.

Große Flächen habe ich abgebeizt, PVC, v.a. am Unterboden "weggezopft" und SEHR viel geschliffen, also □□ Prozent Handarbeit.

Bei dieser Vorgehensweise lernt Ihr Euch auch am besten kennen (und hoffentlich lieben). . BG Oliver

PS: KTL nur, wenn Du nach Pebble Beach und dort einen Preis gewinnen willst. Du raubst Dir damit die Freude am Restaurieren, my2cents.

Post by “Nichtschwimmer” of Feb 22nd 2022, 1:15 pm

Moin Franz,

Chemisches Entlacken und KTL: lohnt sich nur , wenn das Fahrzeug hochpreisig ist und wenn rundrum sehr umfangreiche Karosseriearbeiten gemacht werden müssen. Also für Vollrestaurationen. Ob es sich beim W114 "wirtschaftlich" lohnt muss du selbst entscheiden. Nicht zu unterschätzen ist der Aufwand den das Tauchbad nach sich zieht. Alles muss raus und wieder eingebaut bzw. auch erneuert werden

Strahlen: Nur wenn das ganze Auto gestrahlt werden muss. Dünne Bleche würde ich auch nicht strahlen lassen. Unterboden, Achsen etc. ja. Problem im Innenraum und Hohräumen ist, dass man das Strahlgut kaum entfernt bekommt.

Eisstrahlen: Teuer und der Rost bleibt. Es ist sinnvoll vorzuarbeiten, z.B. U-Schutz. Wenn man großflächig eisstrahlt und sandstrahlt, kann man die Karosse gleich ins Tauchbad tunken.

Alternative: Knochenarbeit mit allen möglichen mechanischen Mitteln. Spachtel geht mit Heißluft und Spachtel gut runter.

Grüße Udo

Post by “Baroneggi” of Feb 22nd 2022, 8:33 pm

> Quote from Franz1809
>
> Hallo liebe Schrauberkollegen.
>
> nachdem ich vor 3 Jahren mit dem Mercedesvirus infiziert wurde und mir meinen W116 gekauft habe hab ich letztes Jahr zu einem annehmbaren Preis ein W114 Coupe (280 CE) erstanden.

off-topic Franz:

Wir haben etwas gemeinsam was unser Hobby betrifft: Auch ich habe meinen ersten Benz, einen W116er, seit drei Jahren. Was das 114er Coupe betrifft: Ich habe leider keines, aber ich bin die ganze Zeit auf der Suche danach und würde dafür sterben!!!

Grüße,

Eric

Post by “Franz1809” of Feb 22nd 2022, 9:49 pm

Hallo,

vielen Dank schon mal für eure Meinungen. Noch kann ich mich für nichts entscheiden. die woche hab ich mal einen Termin mit einem Oldie-Restaurator aus meinem Ort der sich das Fahrzeug mal anschaut und mir mal einen groben überblick geben wird was auf mich zu kommt er hat mir am telefon ebenfalls bereits von einer KTL im großformat abgeraten, sagt aber das es evtl für einzelne Teile doch interessant sein könnte (z.b. Türen). Ich werd mal seinen Befund abwarten und dann weiter überlegen.

Noch kurz zum Thema karosserie im Ausland... hat da jemand erfahrungen?

Viele Grüße und Besten Dank schon mal

PS: Baroneggi: Wenn du stirbst hast ja nix davon Gruß nach Bamberch

---

Post by “Quintus123” of Feb 23rd 2022, 12:44 pm

Hallo,

zu KTL habe ich Erfahrung bei meinem Käfer (ja, ich gehe fremd...) , den ich als abgebrochene Restauration übernommen habe. Der war schon komplett zerlegt, chemisch entlackt und KTL-Beschichtet, was letztlich auch zur Kaufentscheidung beitrug.

Dabei werden dann auch Dinge sichtbar, die man nicht sehen will und nicht erwarten würde. Darum hats der Vorbesitzer wohl aufgegeben...

Es blieben also genug Überraschungen, als ich die Blechflicken von 40 Jahren "übern TÜV-schweißen" Stück für Stück entfernt hatte. In Überlappungsnähte und dort wo mehrere Bleche übereinanderliegen kommt auch die Entlackung und KTL nicht hin, obwohl sich der Rost dort besonders wohl fühlt. Ein konstruktiver Korrisionsschutz ist beim Käfer quasi nicht erkennbar. Bei Mercedes dürfte das etwas besser gelöst sein.

Würde ich vor der Entscheidung stehen, würde ich mit der o.g Erfahrung auf jeden Fall zuerst strahlen/entrosten/bürsten ... und alle augenfälligen Blech- und Schweißarbeiten erledigen und jedenfalls nicht zuerst die chemische Entlackung machen. Denn an der frisch KTLten Karosserie rumzuflexen und zu schweißen tut dann doch weh und die Reparaturarbeiten bleiben ohne den gewünschten Schutz der KTL.

Danach kann man immer noch entscheiden, ob die chemische Keule und die KTL sinnvoll sind und eine "Einserrestauration" rauskommen soll. Mit Hohlraumkonservierung kann man die eine oder andere unerreichbare Stelle auch vor weiterer Korrosion schützen. Das kann vom Arbeitsaufwand durchaus eine Alternative sein.

Die wirtschaftliche Frage muss, wie schon in den vorherigen Beiträgen erwähnt, jeder für sich selbst beantworten. Ich habe solange ein ruhiges Gewissen, solange die Kosten den Wert nicht

übersteigen. Die Arbeitsleistung bleibt da natürlich außen vor...

Olaf

Post by “Thorsten1303” of Feb 23rd 2022, 1:26 pm

Hallo zusammen,

ich würde auch zuerst klären, was will ich erreichen!

Fahre ich ganzjährig, oder nur die Ausfahrten bei schönem Wetter, als Extremwerte.

... und ich bin auch Fremdgeher" Besser sogar ein "Fremdschrauber"!

Habe vor ca. 35 Jahren einen Käfer selbst sandgestrahlt:

- Bodengruppe

- Achsen

- alle Bereiche in den unteren 30 cm der Karosse

- alle Falze (Türen, Hauben, usw.)

Dazu eintägig ein Profigerät geliehen und ca. 300 kg Granulat durchgeblasen

Danach gleich Zinkstaubfarbe/ Schweißarbeiten/ Lack und Hohlraumwachs sowie Unterbodenwachs

Die meisten Fahrten bei trockenem Wetter, nie bei Salz auf der Straße, bisher kein neuer Rost oder Lackmängel.

Letztes Jahr die ersten feinen Lackrisse an der Dachrinne und eine Abplatzung am Abschlußblech am Schloßträger der Motorhaube.

Damals gab es ein chemisches Endlacken und KTL Beschichten nicht.

Grüße

Thorsten

Post by “Mathieu” of Feb 26th 2022, 10:40 am

Hallo Franz,

Sandtrahlen habe ich 2 mal gemacht. Meine Erste 200D Flosse damals zuerst Draussen Strahlen lassen, danach Geschweisst und dann nochmal zum Sandstrahler (dann innen im Betrieb) und anschliessend Flammverzinkt (Scouperen).

Aus den Wagen kam danach immer wieder Sand.. AUs den Dachhimmel, Im Tank, unter das Armaturenbrett... Na ja, ich bin damals auch ziemlich grob daran gegangen und habe den Wagen vor das Strahlen nicht abgeklebt oder so...

(Dabei ist das Flammverzinken auch sowas.. auf bestimmte Blechpartien hat sich den Lack danach Flaechig geloest...).

Beim 230S habe ich nur Teile gestrahlt (und auch Flammverzinkt...). Da gab es dann weniger Probleme. Trotdem wurde ich eigentlich nur noch lose Anbauteile sandstrahlen willen. Dabei auch nur die Kanten und Falzen da sich sonst das Blech wolbt. Das ist mir auch passiert und braucht dann wieder viel nacharbeit..

Gruesse Mathieu

Post by “Breiti” of Feb 27th 2022, 8:05 am

ich habe mit Glas Puder <400 gestrahlt.

Dazu muss aber vorher Steinschlag und anders wie Teerpappen o.ä. vorher weg.

Dafür wird das Metall nicht beschädigt.

Ist natürlich viel mehr Arbeit, aber das Ergebnis belohnt.

Ist quasi eine lackier fertige Oberfläche.

Breiti

Post by “6.3-marc” of Feb 27th 2022, 3:32 pm

Hallo Franz,

wie die Vorredner schon gesagt haben: wie gründlich willst Du es machen, wie viel Geld willst Du ausgeben?

Ich habe meinen damals hier entlacken lassen (weder verwandt noch verschwägert, etc.):

https://meier-rafz.ch/

Es hat den Vorteil, dass Du keine Vorarbeiten leisten musst, da alles weggeht, wirklich alles! Du musst keinen U-Bodenschutz entfernen, Du musst keine Teerpappen o.ä. entfernen, das spart Arbeit, Zeit und ggf. auch Geld. Hängt natürlich davon ab, ob die heute noch das gleiche "Sauzeugs" verwenden, wie damals. Das waram Ende aller Tage Bremsflüssigkeit, was ich mir dann auch beim Entlacken Tank zu Nutzen gemacht hatte: Lappen in Bremsflüssigkeit tränken, auf Tank legen, zwei Tage einwirken lassen, alles mit Schaber anziehen. Fertig. Da muss dann nichts mehr neutralisiert werden, es beliebnen keine "Salze" zurück, für mich das sinnvollste, wenn man zum "Rundumschlag" ausholt, wie ich damals.

Billig war des Spass nicht, hat mich 2001 bescheidene 6.500 DM gekostet, allerdings inkl. Transport München - Rafz - München.

Bilder siehst Du auf meiner Homepage / Karosserie.

Post by “chimeraa” of Mar 2nd 2022, 8:57 pm

Hallo zusammen,

mein /8 Coupe habe ist chemisch entlackt und KTL-beschichtet worden.

Meine Erfahrungen dazu:

Erst schweißen oder erst entlacken?

Wir haben erst entlackt und beschichtet und dann geschweißt. Denn: damit die Brühe in die Hohlräume und vor allem aber auch wieder raus kommt, müssen größere Hohlräume aufgeschnitten werden (Schweller) bzw. Löcher gebohrt werden (oben ins Dach, sonst hängt unter dem Dach eine Luftblase im Bad). Diese Löcher müssen also so oder so wieder zugeschweißt werden. Überall wo die Brühe stehen bleibt, findet man die Reste von dem, was vorher Dämmatten, UBS und Nahtabdichtung war.

Alles was verzinnt ist, geht im Bad auch weg. Beim /8 Coupe sind das z.B. die Übergänge C-Säule/Dach und ggf. Heckmittelstück zur Seitenwand. Diese Stellen können also auch erst nachträglich fertig gestellt werden.

Außerdem findet man nach dem Entlacken/Entrosten mit 100%iger Sicherheit Löcher, wo vorher keine waren. Wo das Blech schon stark angefressen war, frisst das Bad durch. Bei mir beispielsweise fanden sich viele kleine Löcher an der Stirnwand, wo vorher von nichts zu sehen war. Hätten wir also auch nicht vorher geschweißt. Überall wo wir geschweißt haben, wurde großzügig Schweißgrundierung verteilt. Den Rest muss dann Hohlraumkonservierung und Nahtabdichtung erledigen.

Bilder gibts hier

Wie effektiv ist das Ganze?

100% rostfrei gibt es bei dem Verfahren auch nicht. wo Bleche aufeinander gepunktet sind, kann die Brühe nur bedingt wirken, sieht man ja auch schön auf den Bildern von Olafs Käfer. Bei meinem Auto sahen die abgebohrten Flansche allerdings durchweg deutlich besser aus.

Würde ich es nochmal so machen?

Kommt auf das Auto an. Der große Vorteil ist aus meiner Sicht, dass man alle Problemzonen aufdecken und auf einer "weißen Leinwand" anfangen kann. Das bedeutet allerdings auch im Umkehrschluss, für den Lackaufbau usw. geht deutlich mehr Zeit und Material drauf. Und das Auto muss wirklich bis zur aller letzten Schraube zerlegt und wieder zusammengesetzt werden. Vor allem Letzteres, habe ich vom Aufwand her ehrlicherweise unterschätzt.... Vermutlich würde ich beim nächsten Auto erst den Unterboden Trockeneisstrahlen lassen, um zu schauen was man unter dem Unterbodenschutz noch so findet und dann entscheiden wie es weiter geht. Beim Coupe war vorn vorneherein klar, dass der Boden raus kommt und der Kofferraum. Unterm Strich war es aber wie so oft, mehr als man gehofft hatte

Gruß

Flo