

KORROSIONSSCHUTZFETT

Hohlraum- und Unterbodenschutz für blanke, verrostete und lackierte Bleche. Für Oldtimer, Klassiker und Neufahrzeuge gleichermaßen geeignet. Kann nicht nur in Fachbetrieben, sondern auch im " Do it yourself - Verfahren " verarbeitet werden. Das Heißsprühverfahren und das Material wurden vor über 40 Jahren von Mike Sander entwickelt. Seitdem gibt es unzählige geschützte Fahrzeuge und erfolgreiche Industrieanwendungen.

Gebrauchsanweisung

Erhitzen auf ca. 120° C. Nicht unbeaufsichtigt lassen, Thermometer benutzen! Hohlraumdüse und Spritzpistolenvorderteil eventuell mit MIKE SANDERS HEIZKÖCHER anwärmen. Heißes Fett (Handschuhe benutzen!) in die Druckbecherpistole (keine Kartuschenpistole!) einfüllen. Empfohlener Luftdruck 5-7 bar. Beim Versprühen Sicherheitshinweise wie beim Lackieren beachten (durch Nebelbildung eventuell Verpuffungsgefahr, Nebel nicht einatmen). Pinselauftrag ist ebenfalls möglich. Erforderliche Schichtdicke min. 0,5 mm. Spritzabstand Hakendüse ca. 20 cm. Säuberung der Spritzgeräte (nicht unbedingt nötig) und unbeabsichtigt eingesprühter Fahrzeugteile durch Reinigungsmittel (Lesonal Degreaser / Entfetter, Standox Silikonentferner, Dupont Prep. sol.). Schutzbehandlung am besten am trockenen Fahrzeug bei Raumtemperatur ab ca. 10° C ausführen. Um das Eindringen von MIKE SANDERS KORROSIONSSCHUTZFETT in die Schweißfalze zu beschleunigen, kann ein Erwärmen mit der Heißluftpistole oder in der Lackierkabine nützlich sein. Im Sommer ist das nicht erforderlich. Es ist ratsam, das Fahrzeug mit einer Folie abzudecken und den Werkstattboden im Bereich der Wasserablauflöcher der Hohlräume, die man gerade einsprüht, z. B. mit Zeitungspapier zu schützen. Etwa herausgetropftes Material kann mit einem Spachtel aufgenommen und wieder verwendet werden. Gute Schutzwirkung unter Anbauteilen, Chromleisten, Rücklichtern, Blinkern etc. Schrauben, die mit Korrosionsschutzfett versehen wurden, lassen sich auch nach Jahren einwandfrei lösen (Herstellereinstellungen beachten). Wir empfehlen eine Überprüfung des Fahrzeugzustands in Bezug auf Korrosion und gegebenenfalls eine Ergänzung der Behandlung nach 2-3 Jahren. Je nach verwendeter Menge kann es zu einem Fettaustritt aus den Wasserablauföchern (besonders an den Türen bei sommerlichen Temperaturen) kommen. Jedoch:

"Besser ein Fettleck als ein Rostleck".

Wichtige Hinweise:

MIKE SANDERS KORROSIONSSCHUTZFETT ist ein Mineralölprodukt und soll zum Schutz unserer Umwelt nicht ins Grundwasser gelangen. Etwa ausgetretenes Fett mit dem Papiertuch abwischen und fachgerecht entsorgen. (z. B. An der Tankstelle).

MIKE SANDERS KORROSIONSSCHUTZFETT dient der Verhütung von Korrosion an Fahrzeugkarosserien und Metallkonstruktionen. Nicht bestimmungsgemäße Verwendung kann zu Beschädigungen führen. Folgende Teile sollten nicht damit in Berührung kommen oder müssen, falls das unbeabsichtigt geschieht, gereinigt werden. Des Weiteren muss dafür gesorgt werden, dass auch bei späterem Betrieb diese Teile durch Kriechwirkung oder Verflüssigung des Materials nicht benetzt werden: z. B. Bremsenteile, Auspuff und Teile, die sich während des Betriebes erwärmen. Außerdem Innenausstattung, Verriegelungs- und andere Mechanismen, sowie Gummi- und Kunststoffteile (je nach Material kann eine Benetzung eventuell zu Beschädigungen führen). Ich gebe zu bedenken, dass eventuelle Vorarbeiten mit anderen Produkten zu schlechteren Ergebnissen führen könnten, wenn z.B. Schweißfalze verschlossen werden (u. a. durch Grundierungen oder Leinöl), so dass ein Eindringen der ölhaltigen Bestandteile von **MIKE SANDERS KORROSIONSSCHUTZFETT** in den Schweißfalz nicht mehr stattfinden könnte. Außerdem könnte ein Abrutschen von **MIKE SANDERS KORROSIONSSCHUTZFETT** stattfinden, wenn die senkrechten Flächen mit ölhaltigem Material vorbehandelt werden. Wichtig ist außerdem, dass die einzuspühenden Bereiche sauber und trocken sind (keine Verschmutzungen und kein loser alter Unterbodenschutz).

MIKE SANDERS KORROSIONSSCHUTZFETT verdrängt kein Wasser. Es muss unbedingt dafür gesorgt werden, dass kein Restwasser (in Fugen und Ritzen) vorhanden ist. Das Fahrzeug sollte ca. 2 Wochen trocken stehen bevor es behandelt wird.

Vor Schweißarbeiten sollte das Fett an den jeweiligen Stellen möglichst restlos entfernt werden, z.B. durch vorsichtiges Erwärmen mit einer Heißluftpistole, um den Brandschutz bei Schweißarbeiten in diesem Bereich zu gewährleisten.



Autobild Nr. 10 , 08.03.2002:

...."Der Maßstab hat einen Namen: Mike Sander"....

....."Ein Lichtblick: In dem mit MIKE SANDERS KORROSIONSSCHUTZFETT behandelten Kasten wurde die Zerstörung wirkungsvoll gestoppt. Über die drei Testjahre biss sich der Gilb an den gut geschützten Innenflächen seine Zähne aus.

Überzeugend auch die so genannte Kriechfähigkeit des Mittels, also die Eigenschaft, sich überall im Kasten gleichmäßig zu verteilen. Selbst nach Jahren zieht das Fett noch weiter in Ritzen und Spalten, bremst hier den Rost wirksam aus. ".....

....." Spezialfett wird auf 120 Grad Celsius erhitzt und in die Hohlräume gespritzt. Auch nach Jahren noch sehr gute Kriechwirkung. Nahezu unempfindlich gegen Streusalzeinwirkung, keine Nachbehandlung mehr nötig.".....

Motor Klassik Spezial Nr.7:

....."heute drei Jahre später, wissen wir, dass Mike Sander recht hatte. Sein Mittel, welches nach der ersten Testperiode wegen schlechter Verteilung abgewertet wurde, hat im Langzeittest alle anderen Verfahren deutlich distanziert. Als einziges Mittel konnte es tatsächlich auch die Schraub-flansche einigermaßen schützen.".....

"MIKE SANDERS KORROSIONSSCHUTZFETT ist der klare Sieger der Motor-Klassik Hohlraumversiegeler Langzeittests.".....

Offenbar in der warmen Jahreszeit erwacht das Mittel zu ungeahntem Leben, es kriecht in die Flansche, heilt Rostwunden und Risse in der Beschichtung aus, selbst wenn diese mehrere Millimeter breit sind. Nach dem Öffnen fand sich keine Stelle der Kasteninnenseite an die das Mittel nicht gelangt war.".....

Urteil:



Über 40 Jahre
Erfolgreicher Rostschutz an
Oldtimern und Klassikern