



# STRAHLEN NACH ZAHLEN

Jetzt also auch noch das: Strahlen mit Backpulver. Nein, das ist kein Scherz, wir meinen es Ernst. Und haben dafür sogar gute Gründe.

■ Mann, ist das laut. Selbst mit Stöpseln im Ohr klingt es so, als würden links und rechts gleich Kampfjets starten.

Dabei strahlt Andrej nur. Mit großer Kopfhabe, externer Luftversorgung wie bei einem Taucher und einer Düse in den Händen, die nach Lanze aussieht. Ein Krieger gegen Lack und Spachtel, seine Waffe: Backpulver!

Kein Sand. Kein Glasmehl. Kein Kunststoffgranulat. Keine Walnusschalen. Und auch kein Trockeneis. Nein, die rote Blechhaut des Maserati Ghibli verschwindet in einem irre dröhnenden Backpulver-Nebel.

Zugegeben, Chemiker wissen es genauer. Denn als Strahlmittel kommt Natriumhydrogencarbonat zum Einsatz, auch Natriumbicarbonat genannt. Streng genommen ist es Speisesoda, ein Bestandteil der Backpulvertütchen von Dr. Oetker und Co.

Die Säcke vor der Strahlkabine sind deutlich größer. Auf Paletten stapeln sie sich, jeder 25 Kilogramm schwer. „Food Grade“ steht auf ihnen, ein Strahlgut zum Essen. Entsprechend umweltschonend ist es – was belastet, ist alleine der Materialmix, den das Soda vom Blech pustet.

Soda hat noch mehr Vorteile. Es ist sanft zu deinem Auto: Denn

nach dem Strahlen bleibt eine unversehrte Blechoberfläche stehen, mit allen Verfärbungen, glänzenden und matten Stellen, mit jeder Riefe. Soda legt alles schonend frei, ähnlich wie Trockeneis oder Kunststoffgranulat. Nur viel billiger.

Zum einen liegt das am Material. Soda ist deutlich günstiger. Dazu kommt, dass auch die nötige Strahlanlage preiswerter ist als das aufwändige Equipment, das es für Trockeneis- oder Kunststoffstrahlen braucht.

Das klingt, als sei Soda der ideale Tipp für die heimische Garage. Tatsächlich strahlen Amerikaner schon lange mit Soda: gern sehr unkonventionell unter freiem Himmel, mit simpler Technik und, ganz wichtig, einem großen Ventilator, der den ganzen Staub weit weg bläst.

Denn Staub ist eines der Probleme beim Soda-Strahlen.

Deswegen mischt die Maschine, mit der Andrej strahlt, automatisch Wasser zum Soda. Aus der Düse kommt also eine Schlämme, kein Pulver: Das vermeidet Staub, steigert die Strahlwirkung und hat den Vorteil, dass sich nicht so leicht Soda-Partikel in Ritzen oder Falzen



## DAS IST SODA-

- 1 Natriumhydrogencarbonat heißt das Strahlmittel mit vollem Namen. Man könnte es essen
- 2 Nach dem Strahlen muss mit Wasser gespült werden
- 3 Gnadenlos deckt Soda-Strahlen üble Reparaturen auf
- 4 Blank präsentiert sich die Front des Maserati Ghibli



## „Strahlen mit Soda schont das Blech und ist günstig“

Alexander Schwan

festsetzen – auf Soda-Staub lässt sich nicht Lackieren. Deswegen steht ein Hochdruckreiniger immer bereit.

Mit bis zu acht Bar Druck schießt die Schlämme auf die Karosserie, bei Alublech ist es rund die Hälfte. Drücke, die auch kleine Kompressoren leicht erreichen. Was sie allerdings nicht können, ist ausreichend Luft fördern: „Unter sechs Kubikmeter pro Minute tut sich nichts“, sagt Alexander Schwan, Andrejs Chef beim Welzheimer Entlackungsspezialist Carblast.

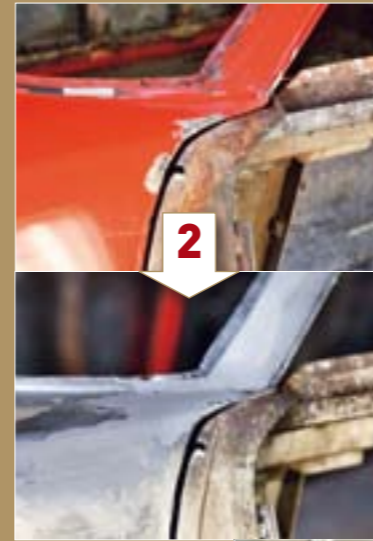
Sechs Kubikmeter sind eine Menge – dafür geht's dann auch recht flott. Andrej braucht zwischen einem halben und einem ganzen Tag pro Karosserie wie der des Ghibli.

Wenn er fertig ist, steht auf dem Boden der Strahlkabine eine weiße Soda-Schlümme. Wie flüssig angerührte Gips-Tünche fühlt sie sich an. Interessant macht sie ihr Effekt, beim Strahlen Beschichtungen abzusprennen: Die Oberflächenspannung der einzelnen Soda-Partikel entlädt sich beim Aufprall, sie explodieren förmlich. Damit reißen sie etwas Lack oder Spachtel weg. Blech jedoch lassen sie in Ruhe – ähnlich wie Trockeneis.

Ganz anders funktionieren die klassischen Strahlmittel. Bei Sand oder Korund sind es die scharfkantigen Oberflächen der Partikel, die – verbunden mit der Aufprallenergie – alles lösen. Auch Rost, das kann Soda nicht.

Andrej muss weitermachen. Es ist viel zu tun, Soda-Strahlen wird immer populärer. Und der Lärm stört ja nicht.

Thomas Wirth



■ **ROST** bleibt auch für Soda ein Problem. Dazu ist das Pulver zu sanft. Die Lösung: In einem zweiten Schritt strahlt man alle verrosteten Partien, die nicht herausgetrennt werden, mit Glas, Sand oder Korund.



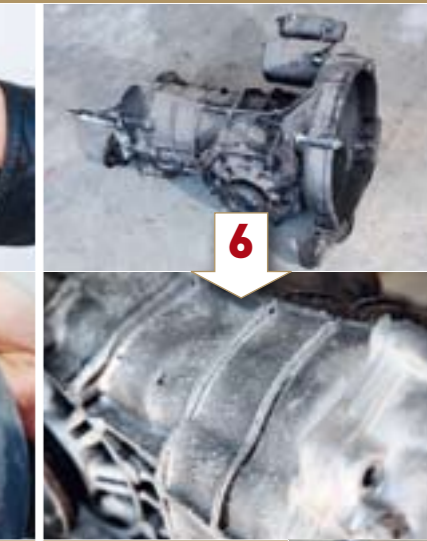
■ **UNTERBODENSCHUTZ** dagegen kann dem Soda-Strahlen keinen dauerhaften Widerstand entgegensetzen. Schonend entfernen die Kristalle alle Schichten und legen die filigranen Ziffern der Fahrgestellnummer frei. Diese Partien vertragen mehr Arbeitsdruck als die Karosseriefläche.



■ **ALUMINIUM** ist ein besonderes Material. Es ist weich und zäh zugleich. Auch beim Soda-Strahlen darf der Druck nicht zu groß sein: Die schwere Schlümme aus Wasser und Natriumbikarbonat kann sonst Dellen und Wellen hinterlassen.



■ **ANBAUTEILE** sind kein Problem fürs Soda – sofern sie nicht zu klein sind. Eine Radkappe beispielsweise ist in wenigen Minuten entlackt. Auf dem Blech lassen sich nun alle Spuren erkennen, auch Rost. Er muss entfernt werden, bevor der Lackaufbau beginnen kann. Ein Möglichkeit ist das gezielte Strahlen mit Sand.



■ **GUSSTEILE** wie dieses Getriebe können mit Soda schnell und gründlich gereinigt werden. Die alkalische Wirkung sorgt für eine Aufhellung der Oberfläche. Bei tiefen Korrosionsnarben kann auch Soda nicht helfen.

## DIE ERGEBNISSE

■ Ein Blick auf die Nachher-Bilder zeigt sofort: Soda-Strahlen legt das Blech frei, ohne die Beschaffenheit der Oberflächen zu verändern. Mit welchem Druck gearbeitet wird, hängt davon ab, wie stabil das Bauteil ist. Besonders vorsichtig muss der Strahler bei Aluminium sein.



1



Nach dem Soda-Strahlen spricht die Front dieses Maserati Ghibli Bände: Nicht jede Schweißnaht scheint original

■ **SPACHTEL UND LACK** löst Soda-Strahlen ohne Probleme. Für dicke Schichten braucht es etwas Geduld, doch das Soda-Pulver ist recht günstig. Zudem kann man so arbeiten, dass vorhandene Formkorrekturen aus Zinn nicht angegriffen werden. Das spart eine Menge zusätzliche Arbeit, zudem erhält es originale Substanz. Rund 1200 bis 1600 Euro kostet das Soda-Strahlen einer Karosserie.

## DIE ALTERNATIVEN

■ Früher gab es Sandstrahlen, fertig. Heute wählt der Profi bewusst aus dem breiten Portfolio der Entlackungsmethoden. Trockeneis-Strahlen zum Beispiel ist etabliert und sauber, das Entrosten und Entlacken im Tauchbad dagegen ist effektiv, bedeutet jedoch einen tief greifenden Eingriff in die Karosserie.

### TROCKENEIS



■ Sauber, aber teuer ist das Trockeneisstrahlen. Es eignet sich zum Reinigen empfindlicher Bereiche, weil es keine Rückstände gibt

### TAUCHBAD



■ Alle Schichten, sogar Rost, bekommen Tauchbäder locker in den Griff. Blank kommt die Karosserie aus dem Bad. Fehlen werkseitige Ablauflöcher, müssen passende gebohrt werden. Nicht ohne Risiko!

## FAZIT



■ Nun, die erste Frage ist bereits grundsätzlich: Muss der Lack tatsächlich runter bis aufs Blech? Oder gibt's originale Farbpartien, die zu erhalten sich lohnt?

Sicher, es gibt Fälle, bei denen ein von Grund auf neuer Lackaufbau sinnvoll ist. Bei dilettantischen Reparaturen und Restaurierungen zum Beispiel, auch bei Rost.

Früher schloß man. Oder strahlte mit Sand. Heute konkurrieren chemische Tauchbäder mit einer Vielzahl an Strahlmethoden, sei es mit abrasiven Medien wie Glas und Korund, mit sanftem Walnusschalen- oder Kunststoffgranulat, mit Trockeneis – oder (beeindruckend schonend!) mit Soda.

Doch den einen Weg, der immer taugt, gibt es nicht. Individuelle Probleme brauchen eben immer eine individuelle Antwort.



Thomas Wirth