

„Reparaturanleitung“ zum Austausch der Dichtungen an Ausstellfenstern

Die nachfolgend beschriebene Reparatur wurde an einem Eriba Touring Troll Baujahr 93 durchgeführt. Inwieweit dieser Ablauf auch für andere Modelle oder Baujahre gültig ist kann an dieser Stelle mangels fehlender Vergleiche nicht bestätigt werden.

Was benötigt man ?

- Schwarzes Dichtungsprofil (Meterware) - möglicherweise gibt es hier Original-Dichtungsprofile von Hymer. Ich habe beim Hymer - Fachhändler eine entsprechende Dichtungen für ca. 30 mm Wandstärke bekommen, bei der bereits Dichtmasse an der Außenlippe drin ist. Die Dichtlippe auf der Fahrzeuginnenseite und die Breite sind zwar etwas größer als bei der Originaldichtung, passen aber.
Tip: mit Verschnitt rechnen und etwas mehr nehmen
- Spreizkeder (Meterware) – gibt es in weiß, grau und braun
Tip: da sich der Spreizkeder überlappen sollte, pro Fenster ca. 15 cm mehr als die errechnete Länge nehmen
- Zange, Hammer, Schlitzschraubenzieher, Teppichmesser, Akkubohrer, Bohrer 2 – 2,5 mm, Kreuzschlitzschraubenzieher, Spachtel, Bremsenreiniger, Küchenrolle
- Zeitweise einen Helfer der anhält und einen in den (benötigten) Pause mit Essen, Kaffee und ein paar aufmunternden sowie wertschätzenden Worten bedenkt
- 1 – 2 Tage trockenes Wetter und (wer es mag) ein Bier um den Erfolg abschließend zu begießen ...

Vergleich neue zu alter Dichtung:



Reparaturablauf:

Zuerst das Fenster abbauen: Aufsteller im Wohnwagen abschrauben, dann die Plastikteile an der Fensterleiste außen (seitliche Sicherungen), damit das Fenster seitlich herausgeschoben werden kann.

Tip: An der Innenverkleidung die Anschraubpositionen der Aussteller / Verschlusscharniere markieren

Nun muß das weiße Band (Spreizkeder) entfernt werden. Wenn die Dichtung entsprechend alt und brüchig ist geht das eigentlich recht leicht – einfach „rausreißen“; Dichtungsreste müssen später weggesaugt werden



Danach entdeckt man in der grauen Dichtung Eisennägel (rausgezogen sehen diese aus wie ein „T“) - die müssen alle raus.

Hier gibt es m.E. zwei Möglichkeiten:

Variante 1: mit Schraubenzieher „drunterfummeln“ und versuchen sie dann mit einer Zange zu greifen, oder

Variante 2: alte brüchige (und sowieso nicht mehr zu gebrauchende) Dichtung einfach rausreißen – Nägel verbleiben dann in Karosserie und können anschließend mit Zange gut gegriffen werden.

Habe mich persönlich mit Erfolg für Variante 2 entschieden; Wohnwagen musste nach dem Entfernen des Keders sowieso ausgesaugt werden



Achtung:

Da man die Nägel später wieder braucht diese nicht verbiegen – gerade herausziehen mit z.B. einer Wasserrohrzange funktioniert gut. In den Ecken befinden sich Kunststoffkappen, die ebenfalls an die Karosserie genagelt sind – diese mit ein paar in Ihnen befindlichen Nägeln an Ort und Stelle belassen

So sieht das ganze dann aus wenn die Dichtung und Nägel draußen sind (nicht erschrecken bis hierhin ist alles recht harmlos und mit „Grobmotorik“ gut zu bewerkstelligen; die richtige „Sauerei“ kommt aber noch):



Vor dem nächsten Arbeitsschritt empfiehlt es sich erst einmal eine schöpferische Pause einzulegen um das Werk auf sich wirken zu lassen oder jemanden zu finden, der viel Geduld aufbringt ...

Nun geht es an die Reste der an der Karosserie verbliebenen Dichtmasse – diese muß komplett weg; zunächst mit z.B. einer Spachtel / Schaber und dann mit Lappen oder Küchenrolle und Bremsenreiniger.

Da der Erfolg der neuen Verklebung stark abhängig von der Sauberkeit der Oberfläche ist muß hier gründlichst gearbeitet werden (was durch das unebene Blech mit seinen „Bergen und Tälern“ nicht gerade einfacher wird).

Tip: Nitroverdünnung ist übrigens nicht zu empfehlen – löst nicht das Dichtmittel aber dafür den Lack

Bloß keine gute Kleidung anziehen – das Dichtmittel klebt selbst nach vielen Jahren noch extrem gut und irgendwann bleibt man garantiert irgendwo hängen.

Hat man dies geschafft sollte der Stahlrohrrahmen auf Rost überprüft und ggf. mit etwas Sandpapier (grobe Körnung) und / oder einer Drahtbürste sowie Rostschutzfarbe wieder konserviert werden.

Nicht erschrecken übrigens, das Außenblech des Wohnwagens ist mit dem Rahmen nicht verklebt.

Spätestens jetzt wird ein Pause fällig – die hat man sich aber dann auch wirklich verdient !

Nun geht es wieder an den Einbau:

Die Dichtung ganz gerade schneiden, damit der Stoß sauber wird. Der Stoß sollte übrigens – wie bei der alten Originaldichtung - unten sein, damit hier später nichts hereinlaufen kann.



Die Dichtung dann nach und nach einbauen (am besten in einem Stück mit einem Helfer, der die Dichtung hält - so hat man den geringste Verschnitt).



Gummihammer (ggf. auch Holzklotz und normaler Hammer) ist hier recht hilfreich. Andrücken und gut festklopfen, damit die Dichtung gut sitzt – dies gilt sowohl in Richtung des Ausschnittes (und hier vor allem an den Ecken), als auch von außen an die Fahrzeugaußenwand (da dort ja das Dichtmittel in der Dichtung sitzt und an die Wand gepresst werden muß).

- Tips:
- Beim Einbauen der Dichtung von Stück zu Stück –zumindest aber in den Ecken – Nägel setzen, damit man sich sauber in Richtung Stoß vorarbeiten kann. Anschließend die verbliebenen Nägel vor allem in den Ecken und oben sowie seitlich verwenden (scheint mir wichtiger als unten)
 - Darauf achten, dass keine Nägel im Bereich der späteren Anschraubpositionen der Aussteller sitzen (daher die Markierungen an der Innenwand)
 - Keine Angst beim Einschlagen der Nägel – diese müssen nicht zwingend in die alten Löcher (findet man sowieso nicht mehr) – und gehen auch wirklich in den Stahlrahmen rein. Aufpassen mit den Fingern, da man durchaus einen „beherzten Schlag braucht um die Rahmenwand zu durchdringen.



Im Bereich des Stoßes je einen Nagel setzen, damit die Dichtung hier in Position bleibt:



Jetzt kommt der Einbau des Spreizketers (weißes Band) – die zweite große Herausforderung dieser Reparatur.

In der Fachwerkstatt gibt es ein spezielles Einziehwerkzeug – da man dieses in der Regel jedoch nicht hat verbleibt nur ein Flachschaubenzieher und kräftige Daumen.

Das Band muß nun (nicht in einem Radius beginnend) nach und nach in die Dichtung eingedrückt werden – am Ende ca. 10-15 cm überlappend verlegen.

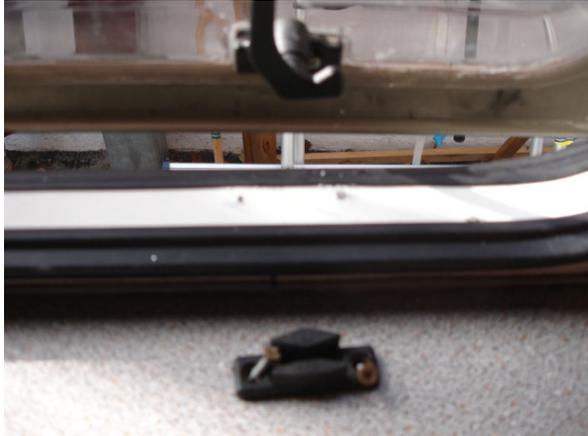
Tip: Das Kederband erst ein Stück (auf ca. 15 cm Länge) maximal unter die eine Seite der Dichtlippe schieben, dann auf der anderen Seite die Dichtlippe mit einem Flachschaubenzieher anheben und mit Gefühl in Längsrichtung vorarbeiten. Mit dem richtigen „Anstellwinkel“ des Schraubenziehers geht dies – zumindest in den geraden Bereichen- in einem Zug sehr gut. Die Ecken bleiben trotzdem Fummelei. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, dass man mit jedem Fenster besser wird – also beim ersten nicht aufgeben, die folgenden werden leichter...



Nun müssen die Fenster wieder eingebaut werden. Dazu diese von außen in die Scharnierleiste setzen, mittig ausrichten und mit Hilfe einer zweiten Person mit „mäßiger Kraft“ zudrücken, sodaß die Dichtung rundherum anliegt.

In dieser Position innen die Anschraubpositionen für die Aussteller / Verschlusscharniere markieren, Löcher vorbohren und entweder mit den originalen selbstbohrenden Schrauben oder neuen Blechschauben befestigen

Tip: Nach jedem montierten Aussteller sollte die Funktion des Fensters überprüft werden; besser einmal mehr öffnen und schließen, als sich einmal komplett zu verbohren.



Anschließend noch den / die seitlichen Anschläge außen anschrauben – Abdichtung der Schrauben dabei nicht vergessen !

Reparaturdauer:

Außer beim Einsetzen der Dichtungen in den Ausschnitt und dem Zudrücken der Fenster zum Anschrauben der Verschlusscharniere lassen sich eigentlich alle anderen Arbeiten alleine durchführen. Insofern würde ich mal ca. 2 – 3 h pro Fenster ansetzen (inkl. Ausbau Fenster, alte Dichtung, Reinigung der Oberflächen und Wiedereinbau des ganzen).

Sonstiges:

Einiges vielleicht noch ganz wichtig: wer sich als üblicher „Schreibtischtäter“ davor scheut, dass einem nach dieser Aktion 2 Tage lang die Finger und Unterarme weh tun, der sollte es lieber lassen 😊

Schlussbemerkung:

Da ich kein Profi bin kann ich natürlich keinerlei Garantie oder Gewähr zu den beschriebenen Arbeitsabläufen und dem sich (hoffentlich) einstellenden Erfolg geben. Ich hoffe aber dieser Bericht hilft trotzdem dem einen oder anderen „Bastler“ weiter und erspart die Suche und Nachfrage im Forum.

Besonderer Dank an dieser Stelle auch noch mal an Michi, der mich im Vorfeld mit vielen Detailinformationen versorgt und damit den Grundstein zu diesem Bericht gelegt hat.