



FOREVER YOUNG

Der schlimmste Feind des Oldtimers ist der Rost. Egal ob in originalem Zustand oder frisch restauriert – ohne Rostprävention geht nichts! Wir haben die neuesten Produkte des Spezialisten TimeMax ausprobiert.

»Er ist sozusagen der Pontifex Maximus – der heilige Vater – des Rostschutzes: TimeMax-Chef Gerd Cordes widmet sein Leben voll und ganz dem Thema Rostschutz. Der gebürtige „Hamburger Jung“ ist Oldtimer-Fan, Küstenbewohner und findiger Unternehmer in einer Person. So wundert es kaum, dass der ehemalige TV-Journalist vor allem im Auto-Klassik-Segment und in der Schiffsbranche den

besten Leumund genießt, den man sich vorstellen kann.

Die Produkte von TimeMax waren bisher so ausgelegt, dass das zu behandelnde Objekt in die heiligen Hallen des Meisters gebracht werden musste, damit ein Team von Spezialisten nach ausgiebiger Voruntersuchung und Lagebesprechung dem Patienten mit Fett, Ölen, Wachsen und Endoskop zu Leibe rücken

konnte. Nun präsentiert Cordes mit „USB Clear“ und „Body“ zwei neue Produkte, die auch in der heimischen Garage verarbeitet werden können – vorausgesetzt, man hält sich an ein paar grundsätzliche Regeln und verfügt über die entsprechenden Gerätschaften. Das Team von *4x4classic* hat's ausprobiert und ist hochzufrieden – sowohl mit der Verarbeitung, als auch mit dem Ergebnis. «

VORBEREITUNGEN



1 Großer Waschtag: Das zu behandelnde Fahrzeug sollte vor Beginn der Operation mit dem Hochdruckreiniger von Dreck und Salzurückständen gereinigt werden.



2 Nach einstündiger Abtrockenzeit werden Hohlräume und feuchte Stellen mit Druckluft ausgeblasen. Wasserflecken müssen entfernt werden!



4 Verpackungskünstler: Fast könnte man vermuten, Christo sei am Werk gewesen. Das saubere Abkleben des 4x4-Klassikers dauert mindestens eine Stunde.



3 Mit einer handelsüblichen Malerfolie und Klebeband wird die Karosserie unseres Probanden sorgfältig abgeklebt – je genauer das geschieht, desto einfacher sind die Reinigungsarbeiten zum Schluss.



5 Protektion muss sein! Die komplette Auspuffanlage muss ebenfalls vor den wachs- und ölhaltigen Produkten geschützt werden.

UBS CLEAR

UBS Clear ist Unterbodenschutz und Rostschutz in einem – langzeitgeprüft unter härtesten Bedingungen. Die durchsichtige Schutzschicht eignet sich für lackierte und rostige Kfz-Unterböden und kann auch im industriellen Bereich als Schutzbeschichtung eingesetzt werden. Sie ist alterungsbeständig und widerstandsfähig gegen Salzwasser, Austrocknung und Rissbildung. Das sorgt für Langzeitschutz auch gegen Unterwanderung, Unterrostung und Abplatzen. Das Mittel bildet eine feste Schicht und ist trotzdem elastisch und „Griff-fest“. Durch die einfache Verarbeitung ist UBS Clear „Do-it-yourself“-geeignet und ideal, um den „Ist“-Zustand des Fahrzeugs zu erhalten.

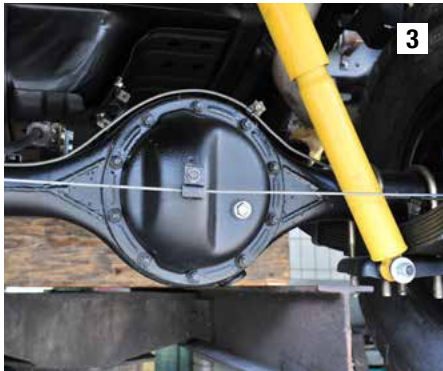


1 | Mit einer Unterbodenpistole, die auf die gut geschüttelte USB-Clear-Dose aufgeschraubt wird, kann die erste Schicht des transparenten Unterbodenschutzes aufgebracht werden.



3 | Die erste Schicht ist aufgetragen – Zeitfaktor rund eine Stunde. Jetzt ist eine Abluftzeit von mindestens zwei bis drei Stunden nötig.

2 | Achtung – viel ist nicht unbedingt besser. USB muss mit geringem Druck gleichmäßig auf den Unterboden, den Rahmen und die Fahrwerksteile gesprüht werden. Im Bild ist zu viel Material aufgetragen!



4 | USB Clear die Dritte: Der Hersteller empfiehlt, drei Schichten der wasserlöslichen Substanz aufzutragen. In den Abluftzeiten muss die Pistole sorgfältig mit Wasser gereinigt werden, um beim nächsten Durchgang einwandfrei zu funktionieren.

BODY 2K

TimeMax Body bietet optimalen Schutz vor Steinschlägen. Die Beschichtung ist sehr schlagfest und widerstandsfähig. Sie wird auch bei Industriekonstruktionen als zusätzlicher Kantenschutz und als Abriebschutz empfohlen. In Radkästen von stark beanspruchten Fahrzeugen ist das Produkt die ideale Schutzbeschichtung für den Unterboden, der zuvor mit UBS Clear behandelt wurde. Das Material ist in Matt-Schwarz und Matt-Transparent lieferbar. So bleiben Farbton und Optik in den Radkästen unverändert. Der Steinschlagschutz bietet sehr hohe Sicherheit vor Abplatzen und ist im Farbton „Matt-Transparent“ sogar unsichtbar.



1 | Nach einer Trockenzeit von 48 Stunden kann man mit den Vorbereitungen zum Auftrag des transparenten Steinschlagschutzes beginnen. Mittel und Härter werden im Verhältnis 4:1 gemischt. Die Verarbeitungszeit der 2K-Mischung beträgt rund eine Stunde – Zeit genug für den Auftrag der ersten Schicht.



2 | Wir haben das „Gemisch“ der Einfachheit halber in eine mit Wasser gereinigte USB-Clear-Dose gefüllt und arbeiten ebenfalls mit der zuvor verwendeten Pistole (Achtung: Druck maximal 6 bar). Man fängt an einem Ende des Wagens an und arbeitet sich kontinuierlich zum anderen vor.



3 | Bei PKW-Oldies verwendet Cordes den Steinschlagschutz fast ausschließlich für Radhäuser und den Unterboden. In unserem Fall handelt es sich jedoch um ein Fahrzeug, dass auch weiterhin im Gelände eingesetzt werden soll. Daher bekommen auch Achsen, Rahmen und Fahrwerk einen satten Überzug mit dem matten Zwei-Komponenten-Material.



4 | Nach weiteren zwei Stunden Trockenphase kann eine zweite Schicht überlackiert werden. Das Ergebnis: Sie sehen, dass Sie nichts sehen! Sowohl USB Clear als auch Body Transparent wurden speziell für restaurierte Oldies entwickelt. Hier gilt: Freie Sicht auf alle Bauteile! Kein störender mattschwarzer Unterbodenschutz soll den Blick auf die Technik verwehren.

ROTSCHUTZ-FETT

TimeMax 2000 ist ein Universalmaterial für fast alle Anwendungen in Hohlräumen. Das Rostschutzfett vereint die positiven Eigenschaften von Wachs und Fett in einem Produkt. Das Material haftet deutlich stärker als TimeMax 1000. Es klebt wie Wachs und hat dennoch eine hohe Kriechfähigkeit. Bei angerosteten und schwer beanspruchten Fahrzeugen wird das Mittel teilweise auch als zusätzlicher Unterbodenschutz verwendet. Für die Verarbeitung sind eine Herdplatte, diverse Sonden und Düsen, eine Becherpistole und ein Kompressor nötig. Allerdings ist Vorsicht beim Umgang mit dem auf rund 130 Grad erhitzten Material angebracht – Schutzhandschuhe tragen!



1 | Das Rostschutzfett 2000 ist der Klassiker im TimeMax-Programm. Das feste Fett muss per Kochplatte langsam auf etwa 130 Grad erhitzt werden – ein Thermometer ist dabei unbedingt nötig!



2 | Zur Grundausstattung gehören eine Becherpistole und mehrere Sonden in verschiedenen Längen.



3 | Zusätzlich verwenden wir eine Hakendüse, um auch in kleinste Hohlräume und Löcher das flüssige Fett einbringen zu können.



4 | Achtung heiß! Das auf 130 Grad erhitzte Material wird in einen Messbecher umgefüllt, um es ohne Verschütten in die Becherpistole zu bekommen. Dabei unbedingt Handschuhe tragen!



5 | Das flüssige Fett wird in den ebenfalls vorgewärmten Becher gefüllt. Die Pappunterlage verringert den anschließenden Reinigungsaufwand in der Werkstatt enorm!



6 | Druckluft-Experiment: TimeMax gibt einen Druck von rund 6 bar vor, je nach Sondendurchmesser muss man etwas experimentieren. Ein Druckminderer ist unbedingt nötig.



7 | Zuerst widmen wir uns dem Leiterahmen des 4x4-Klassikers. Über Bohrungen, Aussparungen und offene Profile wird das flüssige Wachs eingebracht. Die Sonde wird komplett eingeschoben und dann mit rotierenden Bewegungen herausgezogen. Die Rotation gewährleistet, dass das Wachs überall im Hohlraum verteilt wird.



8 | Das tut weh! Hohlräume, die keine Öffnungen aufweisen, wie hier die hintere Rahmenquerstrebe, werden mit einem 10-mm-Bohrer aufgebohrt, um auch hier schützendes Fett einbringen zu können.



9 | Fetter Nebel: Das „Fetten“ ist im wahrsten Sinne des Wortes eine Sauerei. Der feine Sprühnebel verteilt sich überall. Wohl dem, der zuvor saubere Abklebearbeit geleistet hat!



10 | Wegen des zukünftigen Geländeeinsatzes haben wir uns dazu entschieden, den kompletten Unterbau des Land Cruisers ebenfalls mit Fett zu behandeln – optisch nicht schön, aber extrem haltbar. Bei Wärmeeinwirkung – im Sommer – wird das Material wieder durchsichtig. Achtung: Bei Fahrzeugen, die viel im Sand bewegt werden, sollte man auf diesen Schritt verzichten.



11 | Bis in die letzte Ecke: Man muss darauf achten, dass das Fett wirklich in jeden Hohlraum und auch an unzugänglichen Stellen aufgebracht wird. Dazu empfehlen wir, so viele Teile wie möglich (hier: Tank-Revisionsklappe auf der Ladefläche) zu demontieren.



12 | Sauber gearbeitet? Vertrauen ist gut, Kontrolle besser. Man sollte genau nachsehen, ob sich das Fett wirklich in allen Hohlräumen ausreichend verteilt hat.





13



14

13 | Nacharbeit: Auch an den Hecktüren wurden zusätzliche Löcher gebohrt, um den perfekten Fettauftrag zu gewährleisten.

14 | Oben, unten, mittig – überall: Wichtig ist, dass man wirklich jeden Winkel und jede Ecke des Bauteils mit dem Sprühnebel erreicht. Nur so kann eine 100-prozentige Rostprävention sichergestellt werden. Motto: Lieber zu viel als zu wenig, überschüssiges Material tropft im Sommer aus.



15



16

15 | Sorgfalt ist die beste Versicherung: Wer sich im Umgang mit den TimeMax-Produkten nicht sicher ist, kann unter www.timemax.de alle nötigen Schritte nachlesen. Zudem stehen viele kleine Filme zur Verfügung.

16 | Des Guten genug: Sobald das Fett an den Ablauflöchern der Türen austritt, kann man davon ausgehen, dass ein ausreichender Hohlraumschutz besteht. Achtung: Immer wieder kontrollieren, ob das Fett die Regenablauföcher nicht verstopft, denn sonst kann eingedrungenes Wasser nicht entweichen. Ein kleiner Schraubendreher leistet dabei perfekte Arbeit.



17



18

17 | Nicht schön, aber effektiv: So sollte das Innere einer Tür nach abgeschlossener Behandlung aussehen – keine Chance mehr für den Rost.

18 | Wenn nötig (hier am Scheibenrahmen) werden sogar Schrauben herausgedreht, um einen effektiven Wachseintrag zu gewährleisten.



19

19 | Überschüssiges Wachs und Sprühnebel werden nur mit Wasser und Spülmittel entfernt – keine aggressiven Reiniger verwenden!

Fotos: Jörg Kübler