

Pflege: Rostschutzvorsorge der Firma TimeMAX

Jetten in der Fetten

Wir sahen uns in Tritttau bei Hamburg den mehr als perfektionistischen Betrieb TimeMAX an. Eine der höchsten Endstufen und Kunstformen der Rostvorsorge.

Oxidation - die Reaktion von Sauerstoff und Wasser, kurz Rost, mag niemand, weder bei unbeweglichen noch beweglichen Objekten. Die Frage ist auch nicht ob, sondern wann. Sei es eine emotionale Verbundenheit aus verschiedensten Gründen, welche so lange wie möglich aufrecht erhalten werden soll, der Sicherheitsaspekt durch voll intakte Karosserieelemente, der wirtschaftliche oder ökologische Vorzug - die Gründe für ein langes Autoleben könnten nicht vielfältiger sein, als die Art und Weise, wie dies am besten gelingen mag. Schätzungen gehen von drei Prozent des Bruttoinlandsproduktes aus, welche Korrosion jedes Jahr an Schäden verursacht, was hierzulande gut 14 Milliarden wären. Bei älteren Semestern ist man sich einig, der Rost ist Feind Nummer ein, während bei moderneren Fahrzeugen die Elektronik oder Ersatzteilversorgung die Achillesferse sind. Allerdings sprießen Spezialbetriebe zur Elektronikrettung aus dem Boden wie die Schwammerln, und auch

rund um Ersatzteile entstehen neue unerwartete Wege und gar Industrien. Jedoch wird das winterliche Streusalz immer aggressiver und auch wenn Durchrostungen nicht mehr so häufig an der Tagesordnung stehen, so ist bei manchen Modellen die Rostvorsorge nicht immer, wie sie sein sollte. Wer sein Auto, Klassiker, Erbstück oder Wohnmobil viele Jahrzehnte strukturell unversehrt nützen, Reparaturen und Schweißarbeiten vermeiden oder es gar im Neuzustand halten will, kommt um einen Rostschutz, welcher deutlich über das Werksniveau hinaus geht, nicht herum. Nicht nur die Achsen, Unterboden, Türen oder Schweller gilt es zu versiegeln, besonders die kaum zugänglichen Hohlräume benötigen besondere Aufmerksamkeit. Hierfür ist es selten zu spät, jedoch je früher dem Sauerstoff aus Wasser und Luft der Kontakt zu Metall vollständig unterbunden wird, desto besser. Wenn es das Budget hergibt, so sind eine Restauration eines Klassikers und anschließende Ka-

thoden-Tauchbad-Lackierung der Karosserie im Vorfeld natürlich immer das Optimum.

Fetten, dass?

Schnell stellt sich die Frage: Wachs oder Fett? Ersteres wird ja schließlich, wenn überhaupt, in Neuwagen verspritzt, al-

Links: Die von außen sichtbare Schraube.

Mitte: Die Hülse im Hohlraum eines Mercedes W 108, endoskopisch aufgenommen. Der Rost hält sich klar in Grenzen.

Rechts: Die selbe Aufnahme nach der Versiegelung. Alle Flächen sind perfekt benetzt. Dem Sauerstoff wurden alle Berührungsmöglichkeiten mit dem Blech entzogen.



Ohne Sauberkeit geht gar nichts. Bei einem Neuwagen ist dieser Schritt immerhin der harmloseste. Bei einem Nutzfahrzeug, Geländewagen oder Oldtimer kann es bis zur Trockeneisstrahlung gehen. Ein sehr schonendes Verfahren zur Entfernung von Rost und altem Unterbodenschutz. Minus 79 Grad Celsius kalte Eiskügelchen werden auf den Unterboden geschossen. Dort sublimieren diese, also verdampfen, und reißen groben Rost, den alten Unterbodenschutz und weitere Verschmutzungen mit, ohne intakte Bleche oder Lacke anzugreifen.



So muss es nicht enden. Wer sein Auto lange erhalten will, kommt langfristig um das Thema Rostschutz nicht herum, egal welches Baujahr.

lerdings lässt sich im Grunde in der Produktionslinie auch nur Wachs verarbeiten. Letztlich würden wir somit klar auf letzteres vertrauen. Fett härtet nicht aus und wird so nie spröde, im Gegenteil: Mit etwas Wärme schließen sich eventuelle Lücken stets von allein. Somit sind auch Risse von Lacken, Verzinkung, Metallbeschichtungen oder gar nicht mehr entfernbare Altwachse etwa durch Verwindung oder Materialermüdung kein Problem mehr. Bestehende Korrosion wird dank bester Kriechfähigkeit unterwandert und im aktuellen Zustand gestoppt, sogar bereits eingesetzter Blattrost. Sollte es doch einmal krachen, so lässt sich dieses für eventuelle Karosseriearbeiten leichter partiell entfernen. Hier stoßen wir nach zahlreichen Testsiegen auf die deutsche Firma TimeMAX.

der Schutzschicht bilden. Die Nachteile liegen vor allem auf der Verarbeitungsseite, denn das Fett muss mit sehr hohen Temperaturen von 100 bis 110 Grad verflüssigt werden, mit ordentlich Pressluft von der einen Seite zur anderen Seite des Hohlraumes geschossen werden und in der Regel braucht man mehr davon als von Wachsen, außer man kennt sich aus, wie die geschulten Mitarbeiter von TimeMAX. Dass die Fette später selbst bei hohen Außentemperaturen nicht der Schwerkraft erliegen und auch an oberen wie seitlichen Hohlraumflächen haften und hier damit keinen Nachteil gegenüber Wachsen mehr haben, liegt an den intensiven Forschungen und Eigenkreationen von Mastermind Gerd Cordes. Die Rezepte sind entsprechend fast besser geschützt als jenes von Coca Cola. Beson-

terungsverhältnissen. Aber auch die sehr frostigen Temperaturen müssen erprobt werden. Entsprechend werden die Fette nicht nur ständig verbessert, sondern es findet sich eine hohe Anzahl an verschiedensten Produkten für den jeweiligen Einsatzzweck und natürlich auch Farben und Transparenzen. Ein Unterbodenschutz in Wagenfarbe macht schon was her und ein transparenter Schutz für Bremsleitungen ermöglicht eine problemlose behördliche Begutachtung oder die Beobachtung von gestoppten Roststellen.

Bindung fürs Leben

Zur Festlegung der richtigen Strategie und Produktwahl sollte das Auto optisch und endoskopisch untersucht werden. Ein Lackschichtdickenmessgerät weist



Zuerst wird der grobe Schmutz mit heißem Wasser eingeweicht. Mit Reinigungsmittel richtig sauber gemacht. Diese werden im letzten Schritt wieder mit klarem Wasser abgewaschen.



Höchste Zeit, etwas zu tun. Der Rost wütet bereits in diesem Schweller, dem linken Schweller eines Jaguar XJ 6 von 1981. Netter Einblick - der Bolzen hier in der Mitte dürfte den Sicherheitsgurt befestigen.

Umweltfreundlich

Ein derzeit noch sehr unterschätzter Aspekt, welcher hier geboten wird, ist jener der absoluten Umweltverträglichkeit. Ein nicht zu unterschätzender Punkt, wenn die stetigen nationalen und übernationalen Bemühungen, alte Autos aus dem Verkehr zu bebekommen, weiter fruchten und jeglicher Flüssigkeitsverlust rigoros als schwerer Mangel gelten würde. Der zweite Punkt: die Produkte dieser Firma sind lösemittelfrei oder intensiv lösemittelreduziert, was die Haftung am Metall und die Wirkungs-dauer stark erhöht, denn sobald Lösemittel verdunsten, können sich wieder Risse in

ders auf die überragende Kriechfähigkeit ist er stolz. Der Chef selbst beaufsichtigt seine Zeitraffertests im Salzwasser auf Schiffen auf den Kanarischen Inseln. In den Ballastwassertanks auf Containerschiffen untergebrachte Testbleche erleben in kürzester Zeit alle möglichen Klimazonen.

Extremtests

Die Steinschlagbeständigkeit wird mit Testblechen direkt an den Schmutzfängern von Reisebussen erprobt. Diese sind rund um die Uhr auf der Straße unterwegs und das bei allen Temperaturen und Wit-

auf versteckte Unfallschäden bzw. nicht fachmännisch gemachte Reparaturen hin. Danach folgen natürlich die Demontage der möglichen Anbauteile und Komponenten und die folgende äußere Reinigung mit reichlich Wasser und bei Bedarf Reinigungsmittel. Direkt danach geht es darum, auch hartnäckige Reste wie Fette, störende Beschichtungen oder Verklebungen aller Art zu entfernen und letztlich den Rost. Hier wird oft die besonders schonende Trockeneisstrahlung eingesetzt.

Wenn notwendig, übernimmt die Firma auch nötige Restaurierungsarbeiten. Fließend geht das Ganze ins Zerlegen über, Verkleidungen aller Art und Radhausschalen müssen entfernt werden. Im Innenraum auch die Sitze und manchmal gar der Teppich. Unter diesem verbergen sich auch oft Zugänge zu den Hohlräumen. Umgekehrt ist auch zu beachten: Nicht jedes Loch ist automatisch ein Zugang zu den Hohlräumen. Und Achtung, in modernen Fahrzeugen laufen auch mal Kabel darin. Ein Fachbetrieb zahlt sich also aus, der auch zahlreiche Tricks kennt, etwa Zugänge über Tankstutzen, abgeschraubte Türscharniere oder -schlösser. Weiters haben Fachbetriebe wie TimeMAX auch Pläne der Zugänge, was auch Zeit spart.

Je steifer ein Fahrzeug sein soll, desto mehr Hohlräume, ähnlich einer Wellpappe. Sollte mal ein Zugang versperrt bleiben, so wissen die erfahrenen Experten, wo der Bohrer sicher anzusetzen ist. Bei Mercedes soll das so gut wie nie der Fall sein, bei Porsche gerne mal 20 Löcher pro Auto, berichtet Gerd Cordes. Gute fünf Kilo Fett nimmt ein Kleinwagen auf, ein Geländewagen 10, und ein Wohnmobil gerne mal 15 Kilo.

Das Abkleben ist einer der zeitintensivsten Schritte, aber auch einer der wichtigsten. Im Gegensatz zu Wachsen ist der Sprühnebel durch die flüssige Verarbeitung gravierend höher. Kabel oder alle Bauteile, welche im Betrieb heiß werden, müssen von der Konservierung ausgenommen werden. Unterm Strich lassen sich solche Tricks oder Hohlraumpläne auch über Communitys oder Clubs besorgen und das Auto kann in der Werkstatt des Vertrauens selbst versiegelt werden. TimeMAX berät auch hier gerne und versendet die Materialien natürlich auch in der richtigen Menge - hier bekommt jeder sein Fett ab - ausschließlich positiv.

TIME MAX®

TimeMAX GmbH & Co. KG
Nikolaus-Otto-Str. 17
D - 22946 Trittau
timemax.de

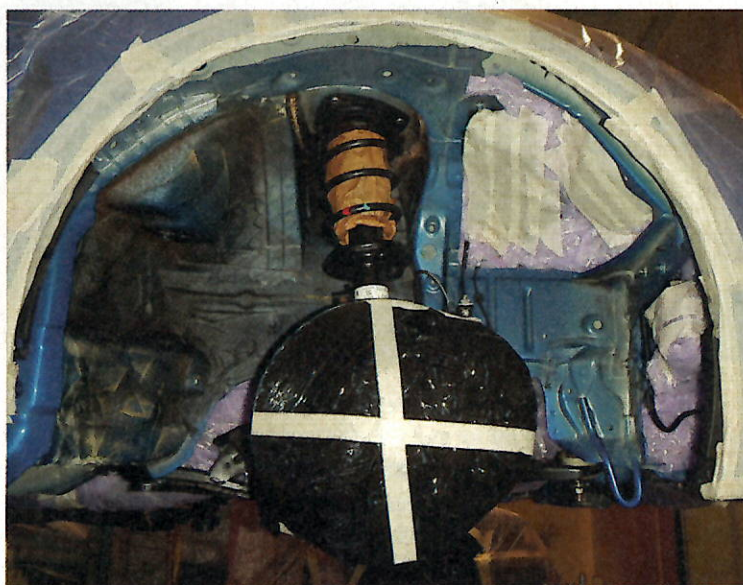
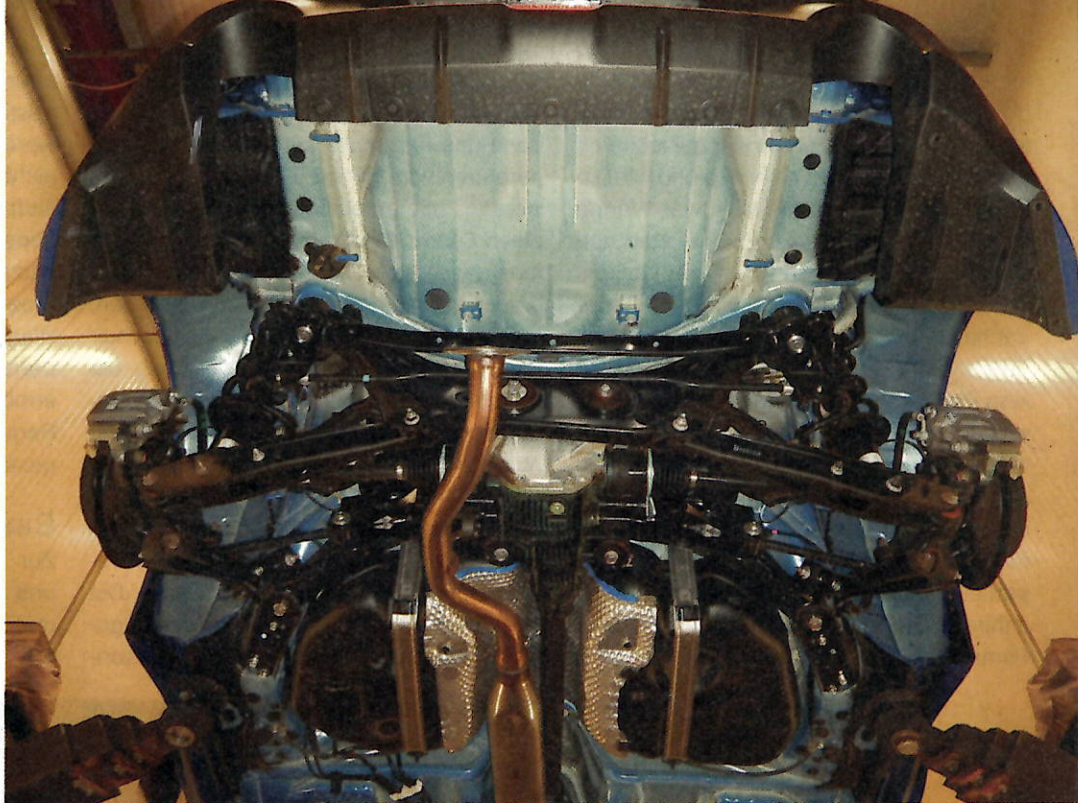
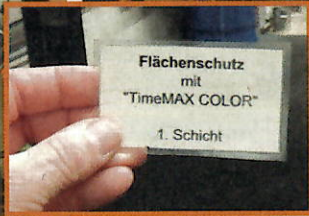


Foto oben: Der Karosierfarbton ist unten deutlich dünner, wie sich ohne Unterbodenverkleidung schnell offenbart.

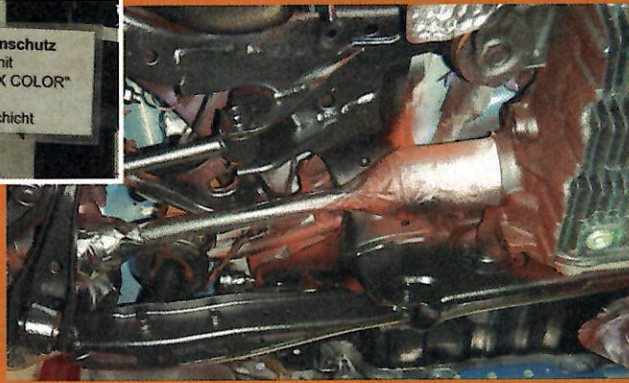
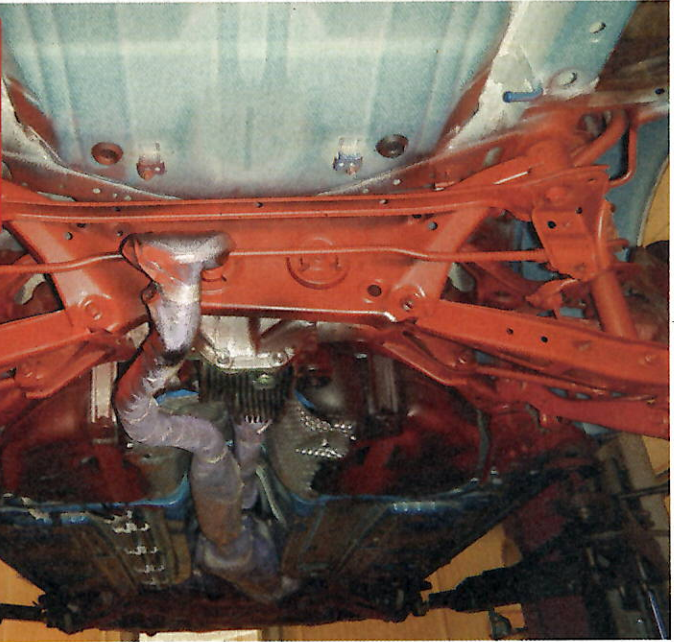
Auf Verpackungskünstler Christos Spuren: Durch den Sprühnebel der heißen Fettverarbeitung und der speziellen Haftungsrezepte ist das Abkleben be-

sonders wichtig, besonders bei Bremse und elektronischen Bauteilen. Große Teile wie die Abgasanlage können demontiert werden. Je nach Komplexität können die sorgfältigen Abdeckarbeiten schon mal einen ganzen Arbeitstag in Anspruch nehmen. Moderne Autos haben unten gerne bis 20 Abdeckungen.



Nun erfolgt der erste Auftrag des Flächenschutzes auf dem Unterboden, Achsen, Aufhängungen und allen anderen Metallteile, welche schützenswert sind, in sattem Schwarz. Generell gibt es auch die Möglichkeit der Farbwahl. Im Falle des Falles wäre TimeMAX Color sogar mit entsprechenden Farben überlackierbar, sofern bereits völlig ausgetrocknet.

Die zweite Schicht erfolgt in einem knalligen Rot, so lässt sich wunderbar überprüfen, dass die zweite Schicht vollständig flächig aufgetragen wurde, wenn keine schwarzen Blitzer oder Flächen mehr zu erblicken sind. Umgekehrt ist später schnell ersichtlich, wenn Nachbesserungsbedarf besteht, wenn einmal rote Stellen durchblicken, etwa durch einen Feinkontakt mit dem Unterboden oder falsch aufgesetzte Wagenheber. Dank Abfüllung in kleinen Dosen, kann dies der Kunde jederzeit selbst aufpinseln.



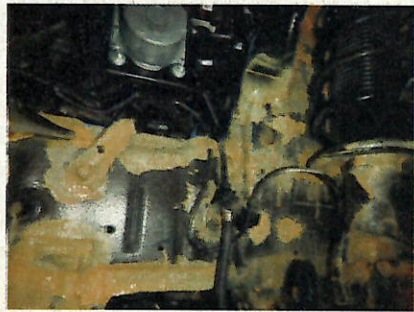
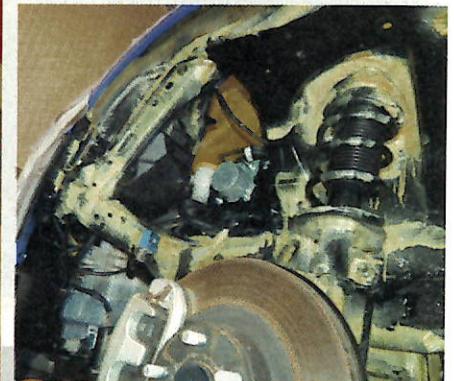
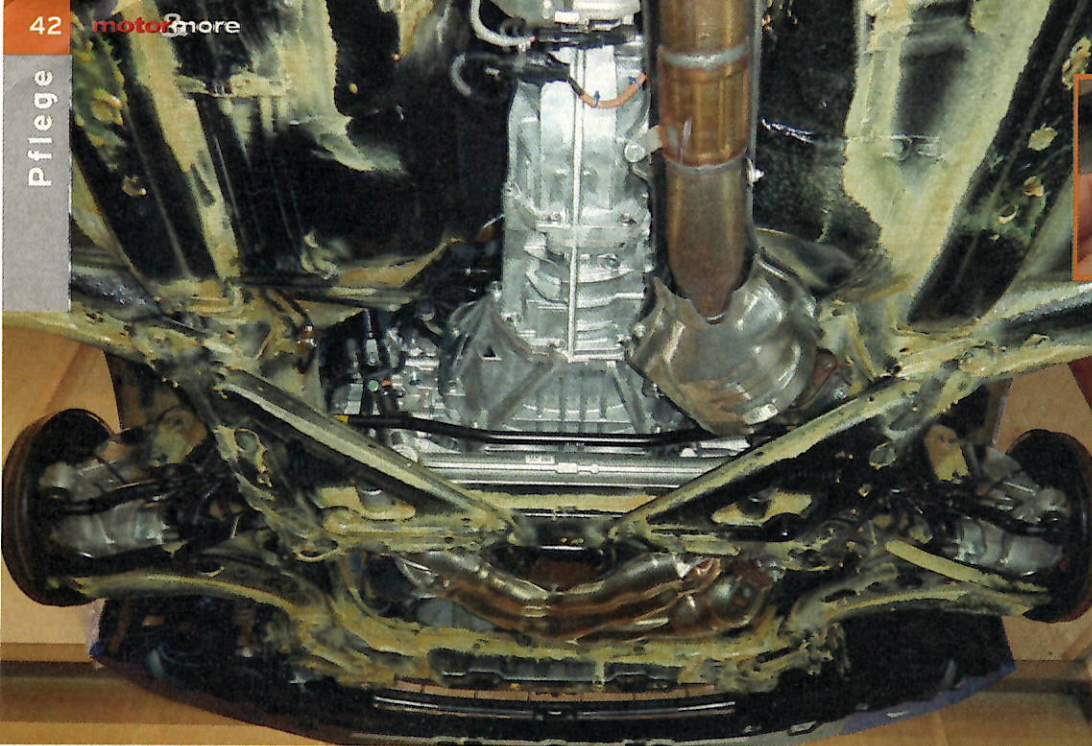
Die dritte Schicht ist wieder Schwarz. Nur auf dem Abklebematerial ist die rote Schicht übrig. TimeMAX Color ist in 10 Grundtönen verfügbar. Diese lassen sich miteinander mischen. Somit ist praktisch jeder Farbton einer Karosserie annähernd realisierbar.



Foto links: Der Aufwand und die Arbeitszeit des Flächenschutzauftrags und der Hohlräume lässt sich am Foto gar nicht richtig visualisieren. Der Unterboden erhält UBS STRONG No.2, obwohl dieses etwas Lösemittel enthält. Ohne dem würde die Trocknungszeit mehrere Wochen dauern. Keine Sorge, TimeMAX gibt an, dieses sei sogar für Salzsprühfahrzeuge bestens geeignet. Davon gibt es zwei Schichten mit Zwischentrocknung.

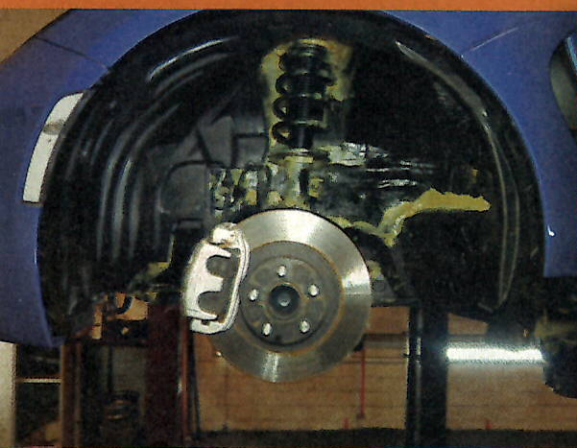


Der folgende Hohlraumsschutz TimeMAX 1000 ist ein weiches und sehr kriechfähiges Rostschutz-Fett bis zu stark angerosteten Hohlräumen.



Kantenschutz statt Datenschutz, zwar stünden auch hier wieder Farben oder neutrales Schwarz zur Verfügung, so ist die partielle Extraschicht auf den sensibleren Kanten, Ecken, Falten oder Blechstreifen schön kontrollierbar. An diesen Stellen würde sich Rost zuerst ausbreiten. Mit dem eigenen Kantenschutz kann man der "Kantenflucht", also einer möglichen

Zurückziehung der Schicht, entgegenwirken. Keine Sorge um die ohnehin kaum sichtbare Ästhetik am Unterboden, das Fett wird durch den Straßenstaub früher oder später ohnehin schwarz. Das Mittel der Wahl: TimeMAX 2000, bekannt durch mehrere Testsiege, haftet besonders gut und behält dabei dennoch die hervorragenden Kriechfähigkeiten.



Links: Die Radhausschalen und Unterbodenverkleidungen sind wieder montiert, die Versiegelungen sind somit im Betrieb nicht mehr zu sehen.

Rechts: Auch die schmalen Hohlräume der Motorhaube werden konserviert. Per Endoskop fanden sich hier bereits zarte Rostpickel. Die Zugänge sind ohne Zerlegarbeiten angenehmer zugänglicher. Hier empfiehlt sich etwa das feste TimeMAX Revo Lotion No.2. Die exakt notwendige Dosierung ist wichtig, um auszuschließen, dass durch die Motorwärme später Material austritt und auf empfindliche Teile wie Steuergeräte oder Dichtungen tropft. Ein Fall für erfahrene Spezialisten.



Zu den Hohlräumen gehören auch die A-Säulen per Zugang über die Innenraumverkleidungen. Ein leider zu Unrecht medial vernachlässigtes Thema ist die strukturelle Schwächung der Karosserie durch Rost. 2018 zeigte ein Versuch mit einem VW Golf und Mazda 6 unter Euro-NCAP-Crashtest-Bedingungen relevante Verschlechterungen. Beunruhigende Ergebnisse, welche zur Vorsorge animieren, auch wenn sich auf den Einzelfall natürlich nichts pauschalisieren lässt.

Der Hohlräumenschutz ist im Alltag nicht mehr zu sehen. Nur wer auch die Türen schützen lässt, sollte die Wasserabläufe unbedingt ab und zu auf Freigängigkeit überprüfen. Dies gilt ohnehin für alle zugänglichen Öffnungen. Auch hier gilt große Vorsicht, ehe man Schösser, Scheiben, Elektromotor oder Dichtungen mit der Hackendüse beschädigt.

