



TEXT Kai H. Klauder FOTOS Sven Wedemeyer

Wenn die nasskalte Jahreszeit vor der Tür steht, denken viele über die Versiegelung ihres Youngtimers nach. Wir schauten dem Experten und Entwickler Gerd Cordes über die Schulter und wissen nun, wie man es richtig macht. Mit Fett!

ROST- STOPPPER

Bestandsaufnahme



Vor Beginn aller Arbeiten steht die Bestandsaufnahme. Dafür müssen Anbauteile wie Stoßstangen oder -Fänger, Zierleisten und (Motor-)Schutzabdeckungen entfernt werden. An **Schwachstellen der Karosserie** wird eventuell vorhandener Unterbodenschutz entfernt

Blick in die Hohlräume



Nach der Inspektion von außen folgt die **endoskopische Untersuchung** der Hohlräume. Hier der Schweller eines Alfa Spider. Die Datenbank von Gerd Cordes umfasst Pläne für mehr als 400 Modelle und nennt alle Hohlräume und – noch wichtiger: Zugänge und Bohrschablonen

Ausgangssituation



Das gründliche **Heißwasser-** und anschließend **Eisstrahlen** offenbart den Zustand der sichtbaren Bleche. Denn ist erstmal der Unterbodenschutz abgetragen, treten meist diverse Schäden, An- und Durchrostungen sowie Flickwerk zu Tage. Dieser Alfa Spider ist oberflächlich in gutem Zustand

Fahrzeug Vorbereitung



Für den Auftrag der Konservierung müssen **alle Komponenten abgeklebt** werden, die nichts von dem (evtl. farbigen) Fett abbekommen sollen. Sie werden mit Folie penibel geschützt. Der Sprühnebel setzt sich sonst überall ab. Motorraum, Achsen und Auspuffanlage werden verpackt

Produktauswahl



Jetzt steht die Wahl des richtigen Konservierungsmittels an – und die Entscheidung, ob **Originalität oder Schutz** im Vordergrund steht. In Beratungsgesprächen wird der optimale Weg besprochen. Das Portfolio von Timemax umfasst mehr als 40 Produkte, zum Teil in mehreren Farben

Werkzeug rüsten



Das Fett muss erwärmt werden, je nach Produkt auf 50 bis 110° Celsius. Die Spezialisten von Timemax nutzen dafür klassische **Einkochtöpfe**, allerdings etwas angepasst. Sobald die Temperatur stimmt, wird das heiße Fett in die Flasche gefüllt. Die Verarbeitungszeit liegt bei bis zu 15 Minuten

Der Nebel hängt tief, hier in Trittau, einer ländlichen 9167-Seelen-Gemeinde, der man zwei Dinge nicht auf den ersten Blick ansieht: Die nur 25 Kilometer Entfernung zum westlich gelegenen Hamburg. Und die Tatsache, dass hier eine erfolgreiche Hexenküche maßgeblich mithilft, Autos länger leben, und das Blech nicht von der fiesen braunen Pest zerfressen zu lassen. Denn hier in Trittau residiert Timemax, die Firma von Gerd

Cordes, die seit 20 Jahren Produkte für die Konservierung von Blech sorgt und allen, die zu spät auf diese Idee kommen, auch Teil- und Komplettrestaurierungen anbietet.

Jahrzehntelange Entwicklung

Schon lange wird in der Szene der Name Gerd Cordes und seine Firma Timemax als Anlaufstelle genannt, wenn es um Rostschutz geht. Hier in Trittau stehen im Hof und in den Kabinen Fahrzeuge aus der ganzen Welt, die entweder gerade demontiert, gereinigt, vorbereitet, behandelt, getrocknet oder gefinished

werden. Wir sind zu Besuch, um die perfekte Vorgehensweise kennenzulernen und den Meistern die Geheimnisse abzugucken, die uns und andere vor dieser schweißtreibenden Arbeit abhalten. Gerd Cordes ist dafür der richtige Mann, denn seit Anfang der Achtziger-Jahre steckt er im Thema Rostschutz.

Der gelernte Betriebsschlosser und Absolvent eines Journalismus-, Politikwissenschafts- und Philosophie-Studiums führte in Deutschland die ersten wissenschaftlich begleiteten Tests durch, erhielt den Erfinderpreis der Hansestadt Hamburg und war lange für den NDR



In diesem Fall wurden drei Schichten aufgetragen – in abwechselnden Farben, um die **korrekte Schichtdicke** (zwischen 300 und 500µ) zu erreichen und zu kontrollieren. Für die Flächenkonservierung des Spider wurde als Endfarbe ein helles Grau gewählt, für die Achskomponenten Schwarz



Cordes' neueste Entwicklung ist das farblose und temperaturstabile (daher auch für Motorraum) Timemax UBS Hero No. 2. Es wird sparsam aufgetragen und hinterlässt eine **widerstandsfähige, durchsichtige, glänzende Oberfläche**. Die Durchtrocknungsphase beträgt rund zwei Tage



Die **endoskopischen Einblicke**, hier bei einem 1981er Jaguar XJ, machen den Unterschied deutlich: Vor der Behandlung blüht der Oberflächenrost, danach sorgt eine dicke Fettschicht für die Konservierung. Der Sauerstoff kommt nicht mehr ans Blech – die Oxidation wird gestoppt



Gerd Cordes füttert auch für kleine, aber oft entscheidenden Details etwas aus: Wie das Timemax Revo Lotion No. 2 Spray für die Versiegelung von Scheibenrahmen. Ein Fett, das die **Scheibendichtung nicht angreift**. Entwickelt in aufwändigen Tests mit zig Gummis aller Fahrzeughersteller



Bei Abholung wird dem Kunden eine Fotodokumentation präsentiert – über alle durchgeführten Arbeiten im Rahmen des „**Lebensverlängerungs-Plans**“: 1. Reinigung, 2. Karosserie unten und 3. Karosserie oben. Zum Schluss folgt die Übergabe des „20-Jahre Servicehefts“



Danach geht's in die Lackier-/Strahlkabine. Das Ergebnis wird auf der **Hebebühne bei intensiver Beleuchtung** begutachtet. Bei diesem Defender standen einige Blecharbeiten an, er blieb rund vier Monate in Behandlung, sieht nach der Intensivkur aus wie neu – oder besser

Ratgeber Technik tätig. Die Expertise ist also vorhanden – und mit tausenden behandelten Autos auch die Erfahrung. Cordes' Datenbank enthält zu mehr als 1000 Modellen Spaltmaße, Hohlraumschutzpläne, Lackschichtdicken und Bohranleitungen sowie Endoskop-Aufnahmen, um etwa den verschachtelten Aufbau eines Schwellers nachzuvollziehen.

Cordes geht bei seiner Entwicklung wissenschaftlich präzise vor, arbeitet unter anderem mit großen Laboren und dem Institut für Korrosionsschutz in Dresden zusammen. Seine Produkte – mehr als 40 führt er im Pro-

gramm – werden ebenfalls hier in Trittau hergestellt. Die Rohstoffe lagern in 280-Liter-Fässern in Hochregalen, die Rezepturen werden von Hand gemischt, die Ingredienzen grammgenau abgewogen. Besonders spannend wird es, wenn Gerd von seinen Versuchsaufbauten berichtet, die er über die Jahrzehnte immer mehr verfeinert hat.

Extrembedingungen bevorzugt

Dem Medium Meerwasser kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Klar, denn Salzwasser wirkt viel aggressiver auf Metalle.

Auf seiner Webseite (timemax.de) finden sich zahlreiche Videos zu seinen Dauerteststationen. Ob in einem Wrack vor und dem Julius-Leuchtturm auf Helgoland, in den Stabilisierungstanks großer Überseecontainer in einer Zusammenarbeit mit der Reederei Hapag-Lloyd oder der „schlimmsten“ Prüfung für Korrosionsschutzprodukte an einem Fischerboot auf La Palma, das jeden Tag aufs freie Meer fährt – mit den Versuchsblechen von Gerd Cordes über seiner Schiffsschraube.

In unserer Bilderfolge erklären wir die einzelnen Schritte beim Aufbau des Korrosions-

Gerd Cordes, Geschäftsführer Timemax

Ritter gegen den Rost

Als Schüler experimentierte er mit gestrahlten Kaffeedosen, Fetten, Ölen und Wachsen. Es folgte eine steile Karriere



Gerd, wie bist Du auf dieses spezielle Thema gekommen: Korrosionsschutz?

Gerd Cordes: Gezwungenermaßen! Nachdem ich 1983 meinen Fiat Spider sandgestrahlt hatte, blieb nicht viel übrig – ich musste ihn zusammenkehren und dann mithilfe eines zweiten maroden Exemplars wieder zusammenflicken. Nachdem das gelungen war, kümmerte ich mich um die Versiegelung des Blechs.

Wie bist Du anno 1983 vorgegangen?

Gerd Cordes: Ich habe erst Kaffeedosen gesammelt, diese gestrahlt und dann mit allen verfügbaren Mitteln bestrichen. Das Weißblech ist sehr korrosionsanfällig – so kam ich schnell zu Ergebnissen.

Mit denen Du den ersten großen Korrosionsschutzmitteltest durchgeführt hast?

Gerd Cordes: Zumindest in ähnlichem Aufbau. Streng wissenschaftlich und in Zusammenarbeit mit einer Hochschule und dem Labor eines Farbenproduzenten. Dann war ich lange Redakteur und Mitar-

schützes. Wer tiefer in das Thema eintauchen möchte, sollte sich die Timemax-Videos, die es zu jedem Produkt gibt, anschauen. Oder eines der Seminare besuchen, die Gerd Cordes und sein Team anbieten. Hier wird nochmals jeder Schritt detailliert erklärt.

Alle, die sich die Arbeit nicht zutrauen, keine zeitliche oder räumliche Möglichkeit haben oder den nicht gerade sauberen Umgang mit Sprühfett fürchten, können sich auch an eine der nebenstehenden Anlaufstellen wenden. ■

beiter beim NDR für Verbraucherthemen, habe dort mehr als 200 Filme produziert.

Aha, daher der Bezug zu Bewegtbildern – auf Deiner Webseite gibt's zu jedem Produkt einen Film zur Anwendung.

Gerd Cordes: Genau, denn Bilder erklären ja mehr als Worte. Und unsere Tipps aus der Praxis helfen jedem Selbstanwender, der zum ersten Mal mit der Materie in Kontakt kommt.

Wie viele Autos hast Du seit Deiner Firmengründung 2024 schon konserviert?

Gerd Cordes: Das müssten schon weit über 4000 sein. Genau kann ich das aber gar nicht sagen, da wir ja neben der reinen Konservierung auch Teil- oder Vollrestaurierungen anbieten.

Ist das Hauptgeschäft die Klassikbranche oder die Konservierung von Neuwagen?

Gerd Cordes: In den letzten Jahren haben wir tatsächlich immer mehr Wohnmobil- und SUV-Besitzer als Kunden, die ihre zum Teil wertvollen Fahrzeuge gut geschützt wissen wollen. Bei den Klassikern kommen in der Regel noch kleinere bis hin zu ganz großen Blecharbeiten hinzu.

Was war die kurioseste Arbeit bisher?

Gerd Cordes: Dazu fällt mir die Vollrestaurierung eines alten Daihatsu Cuore ein. Die war locker dreimal so teuer wie der Wagen einst neu gekostet hatte. Die Besitzerin wollte das so – echte Liebe.

Konservierungsunternehmen

GTO Graf Technik & Oldtimer
Schnitzere Weg 1, 87757 Kirchheim
www.g-t-o.de

Blech-Stube Eggers GmbH & Co.KG
Ulmenweg 19, 38324 Kissenbrück
blechstube-eggers.de

Bamberger Oldtimerschmiede
Kirschäckerstr. 7, 96052 Bamberg
oldtimerschmiede.de

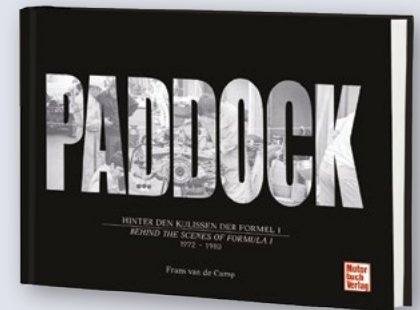
Rostschutz-NRW
Kochstr. 49, 47805 Krefeld,
rostschutz-nrw.de

GESCHENKE FÜR ECHTE FANS



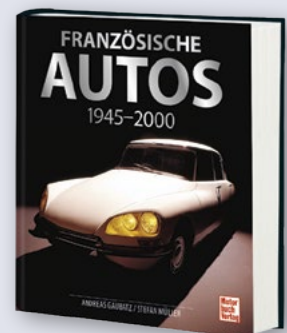
Mit zahlreichen Innovationen und immer stärkeren Motoren, mit Karosserie- und Ausstattungsvarianten hat die BMW Dreier-Reihe ihren Platz auf der Bestsellerliste erfolgreich behaupten können. Diese Erfolgsgeschichte lassen die Autoren in diesem Band Revue passieren.

288 Seiten, 400 Abb., 21 x 24,2 cm
€ 39,90 | ISBN 978-3-613-04682-5



Frans van de Camp hat vor 50 Jahren die Momente hinter der schillernden Fassade der Formel 1 festgehalten. Der niederländische Fotograf hat auf faszinierenden Bildern die noch hemdsärmelige Atmosphäre in den 1970ern festgehalten, wobei jede der edlen Abbildungen Zeitgeist vom Feinsten versprüht. Mit einem Vorwort von Hans-Joachim Stuck.

144 Seiten, 90 Abb., 30,5 x 23 cm
€ 39,90 | ISBN 978-3-613-04684-9



Die Liebe zum Automobil brachte in der Grande Nation unzählige Klein- und Kleinsthersteller hervor. Andreas Gaubatz und Stefan Müller richten den Blick auf 55 Jahre Automobilbau in Frankreich. Begleiten Sie den französischen Automobilbau von der Mangelwirtschaft der Nachkriegszeit bis zum Millennium.

352 Seiten, 1000 Abb., 23 x 26,5 cm
€ 69,- | ISBN 978-3-613-04486-9

Hier gibt's mehr
Informationen



Überall, wo es Bücher gibt, oder unter
WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE
Service-Hotline: 0711 / 78 99 21 51



www.facebook.com/MotorbuchVerlag
www.instagram.com/motorbuch.automotive

**Motorbuch
Verlag**