

# Schluss mit rostig!

Das ewige Auto-Leben gibt es schon ab 900 Euro

**E**in für allemal Schluss mit Rost – das klingt zu schön um wahr zu sein. Aber Gerd Cordes gibt es den Kunden seiner Firma TimeMAX sogar schriftlich, dass sich das „Leben“ ihres Klassikers drastisch verlängern wird. Dabei kocht der Hamburger auch nur mit Wasser, oder, genauer gesagt: mit dem berühmten Löffel Butter mehr...

Gerd Cordes hat das Rad nicht neu erfunden, aber man kann sagen, dass er aus einem hölzernen Postkutschenrad eine Alufelge mit Niederquerschnittreifen entwickelt hat. Übertragen auf das Thema Rostschutz sah das Postkutschenrad bisher so aus: Hohlräume und rostgefährdete Stellen wurden blind mit Wachsen oder Fetten geflutet und ihrem Schicksal überlassen – bis die ersten Bläschen blühten und der Versuch als gescheitert gelten durfte. Das TimeMAX-System hingegen nutzt die Möglichkeiten modernster Technik, um der braunen Pest auf den Pelz zu rücken. Das beginnt mit einer Videorundfahrt durch die Hohl-

räume des Autos, bei der der Fahrzeugbesitzer hautnah dabei sein darf – starke Nerven vorausgesetzt. Denn was das rund 14.000 Euro teure Profiendoskop auf den angeschlossenen Bildschirm zaubert, ist nicht immer das, was man als stolzer Oldtimereigner gern sehen möchte. Hinzu kommt eine Außendiagnose mit einem Schichtstärkenmessgerät, wie es auch Kraftfahrzeugsachverständige verwenden. Cordes: „Das Gerät zeigt auf den Tausendstelmillimeter genau an, wieviel Spachtel und Lack auf dem Blech sitzt. Wo sich viel Spachtel findet, darf man einen Vorschaden vermuten, und das bedeutet oft versteckten Rost. Schlimm ist in diesem Fall der Spachtel, nicht der Rost. Letzteren bekommt man in den Griff, allerdings nur, wenn er nicht in einer dicken Spachtelschicht schlummert!“

Bei unrestaurierten Fahrzeugen oder Klassikern mit unklarer Vorgeschichte liegt ein weiterer Unsicherheitsfaktor unter dem Unterbodenschutz. Einerseits haben die immer wieder erneuerten Bitumenanstriche dafür gesorgt, dass das Auto überhaupt so alt geworden ist, andererseits sind sie über die Jahre oft so dick geworden, dass sich darunter so ziemlich alles

Böse dieser Welt verstecken kann. Deshalb empfiehlt Gerd Cordes ein schonendes Peeling im Bauchbereich – und das geht am besten mit Trockeneis.

Der Hochdruckbeschuss mit gefrorenem Kohlendioxid ermöglicht es, auch dickste Bitumenschichten zu entfernen, ohne dass der Originallack am Unterboden beschädigt wird. Anbauteile wie Kardanwelle, Auspuff, Achsen oder Bremsleitungen bleiben unbehelligt und müssen deshalb auch nicht ausgebaut werden. Da das Eis unter lautem Getöse in den gasförmigen Zustand übergeht, sobald es sein Ziel getroffen hat, sind auch Strahlgutreste kein Thema mehr. Allein der abgelöste Unterbodenschutz verteilt sich gleichmäßig in der Umgebung, weshalb die Werkstatt oder Halle ebenso gründlich abgeklebt wird wie die unbehandelten Fahrzeugpartien. Gerd Cordes: „Nur etwa ein Viertel aller Kundenfahrzeuge wurden bisher von unten mit Trockeneis gestrahlt, denn bei frisch restaurierten Autos ist das natürlich nicht notwendig. Manche Kunden scheuen auch den finanziellen Aufwand, denn das Strahlen ist schon wegen des teuren Spezialleises nicht ganz billig. Je nach Fahr-



Vor dem Strahlen mit Trockeneis werden alle Partien, die nicht behandelt werden sollen, mit Folie abgeklebt – als Schutz vor Verschmutzungen



Das Schichtstärkenmessgerät verrät, wo unter dem Lack Spachtel lauert



Trockeneisstrahlen ist laut und Kräfte zehrend – nichts für Warmduscher!



Sieht eigentlich ganz harmlos aus: die linke vordere Schweller Spitze



Doch unter dem Bitumenanstrich lauert das braune Grauen



Das Radhaus vorne links nach Ausbau des Spritzblechs



Der gute Eindruck bestätigt sich auch nach dem Strahlen



Wir sehen schwarz: Der gesamte Unterboden wird von Bitumen befreit



Helles Entzücken: Das Bodenblech hinterlässt einen guten Eindruck



Bloß nicht mit der Hand anfassen: das Strahlmittel aus gefrorenem Kohlendioxid



Gerd Cordes bevorzugt die leistungsstarken Strahlanlagen der Firma ColdJet, weil für...



...diese ein großes Sortiment verschiedenster Vorsatzdüsen verfügbar ist

zeuggröße und Arbeitsaufwand kostet es zwischen 900 und 1400 Euro. Wir arbeiten mit der bundesweit operierenden Firma *Icemaxx* zusammen, die Strahlanlagen von *ColdJet* verwendet, weil dieser Hersteller ein großes Düsenortiment hat. Um zum Beispiel Radläufe von innen zu stahlen, braucht man spezielle Winkeldüsen. *ColdJet* bietet einen ganzen Düsenkoffer an!“

Untenherum sieht das Fahrzeug dann oft beinahe wie ein Neuwagen aus, es sei denn, es zeigen sich größere Rostschäden. Im Fall unseres Testwagens war schon vor dem Strahlen klar, dass die vorderen Schwellerenden ein paar kleine Löchlein zeigen würden. Auch die Kotflügelendspitzen des Mercedes 280S waren leicht bröselig. Gerd Cordes: „Das Endoskop zeigt sehr deutlich, dass der Wagen mit Sicherheit noch nicht viele Winter gesehen hat. Die gesamte Karosserie ist in ungewöhnlich gutem Originalzustand. Trotzdem gibt es kaum

ein Auto dieses Alters, bei dem sich unter dem Unterbodenschutz nicht etwas Rost findet. Und weil das so ist, habe ich mich von vornherein um Partnerfirmen bemüht, die auch schwierigere Schweißarbeiten gleich nach dem Strahlen ausführen können. Denn sonst kommt das ganze Projekt ins Stocken!“

Diese Gefahr besteht in unserem Fall nicht, denn HK-Engineering im oberbayrischen Polling südöstlich von München ist in Sachen Mercedes eine bekannte Größe. Die Edelschmiede, die sich vor allem mit 300-SL-Restaurierungen einen guten Namen gemacht hat, ist mit den paar kleinen Reparaturschweißungen an der alten S-Klasse eher unterfordert. Nach dem Eisstrahlen erweist es sich dann doch als vorteilhaft, erfahrene Karosserieprofis in greifbarer Nähe zu haben, denn die Schwellerenden sehen weit schlimmer aus, als anfangs abzusehen war. Gerd Cordes: „Genau solche ganz normalen Fälle haben letztendlich

dazu geführt, dass ich mein TimeMAX-System auf die Zusammenarbeit mit Trockeneis- und Karosseriespezialisten abgestimmt habe. Erst nach dem Strahlen wird klar, wie lange die Schweißarbeiten dauern, und erst danach komme ich mit meiner Fettspritze. Und weil es nicht gut wäre, wenn das Auto zwischendrin transportiert werden müsste, bilden die Karosseriespezialisten die Basis. Derzeit sind das zwei Firmen in Deutschland: HK-Engineering und CarMaxx in Ludwigslust, etwa 100 Kilometer östlich von Hamburg, aber es sollen noch mehr werden.“

Womit wir auch schon bei der Fettspritze wären, die den eigentlichen Rostschutz gewährleistet. Auch diese Art von Rostschutz hat Gerd Cordes nicht erfunden, schließlich befasst er sich erst seit etwa 20 Jahren mit diesem Thema. Am Anfang stand ein Fiat 850 Spider, ein vortreffliches Studienobjekt, um der braunen Pest in ihr narbiges Antlitz zu schauen.