



ICE AGE TEIL 2

Nachdem wir unseren Projekt-L200 in der letzten Ausgabe von Rost und Dreck befreit haben, zeigen wir Ihnen jetzt die perfekte Nachbehandlung des Unterbodens. TimeMAX-Profi Gerd Cordes geht mit zur Hand.



Vielfach ausgezeichnet: TimeMAX-Chef Gerd Cordes – Deutschlands Rostschutz-Guru No.1. Neu im Programm: Sogenannte Do-it-yourself-Produkte.

Von Fetten und Farben:

Nachdem der Unterboden von Fotograf Fischers L200 von allen „Altlasten“ befreit ist, geht es jetzt an den substanziellen Wiederaufbau mit Farben und Fetten. Korrosionsschutz-Guru Gerd Cordes liefert die nötigen Zutaten, ein intensives 2-Tage-Programm beginnt.

Schritt 1: **TimeMAX Paint Repair**. Der sogenannte Reparaturlack wird direkt in alle blanken Stellen per Pinsel „eingerieben“

Schritt 2: **TimeMAX Color**. Das Rezept für diese Mixtur basiert auf einer alten und in Vergessenheit geratenen Schiffsfarben-Rezeptur. Cordes verhindert das Verspröden und Aushärten der Farbe durch Beimengung von Korrosionsschutzfett. Color grau ist die erste Deckschicht am Unterboden, der zweite Farbauftrag erfolgt in Schwarz. Durch die zwei unter-

schiedlichen Farben wird gewährleistet, dass keine Stellen übersehen werden.

Schritt 3: **TimeMAX 2000 Protect**. Zur dauerhaften Versiegelung von Hohlräumen und Falzen verwendet Cordes eine Mischung aus Fett und Wachs, mit hoher Kriechfähigkeit und sehr guter Haftung. Damit das Material spritzfähig wird, muss es vor der Verarbeitung erwärmt werden.

Schritt 4: **TimeMAX 200 Wax**. Mit diesem Wachs werden – per Sonde – alle verborgenen Karosseriehohlräume versiegelt.

Schritt 5: **TimeMAX 300 Cover Wax**. Im finalen Arbeitsgang wird der komplette Unterboden unseres Mitsubishi-Testkandidaten mit einem sehr zähen und extrem widerstandsfähigen Unterboden-Wachs behandelt.

T | Max L. Rainer F | Uwe Fischer

1 LOSEN ROST ENTFERNEN:



Hohlräume säubern: Mittels Druckluft werden zuerst alle Hohlräume (hauptsächlich am Rahmen) ausgeblasen, damit loser Dreck, Sand und Rostpartikel so gut wie möglich entfernt werden.

2



Abgeblättert: Loser und bröckelnder Lack und Steinschlagschutz müssen dringend entfernt werden, damit keine Lufteinschlüsse zurückbleiben.

3



Fürs grobe Säubern: Der Trennschleifer sorgt für die professionelle Entfernung eventueller Rückstände – wenn möglich bis aufs blanke Blech!

4



Schmerzgrenze: Hier ist bereits die erste Blechschicht weggerostet, kein Problem. Durchrostungen müssen geschweißt werden!

5

JETZT KOMMT FARBE INS SPIEL:



Rühr dir was: Die erste Schicht soll punktuell aufgetragen werden (auf blankes Metall und Restrost), zuvor steht jedoch ausgiebige „Rührarbeit“ auf dem Programm.

6



Erster Anstrich: Mit Paint Repair werden alle gesäuberten Roststellen gestrichen. Wichtig: Die Farbe wird mit dem Pinsel ins Metall „eingerieben“, das erhöht die Haftung.

7



Versteckte Roststelle: Speziell in den Falzen überlappender Bleche muss Paint-Repair richtig „satt“ eingearbeitet werden.

8



Volles Programm: Aufgrund des desolaten Zustandes unseres Patienten gab's in manchen Teilbereichen einen Vollerstrich.

9



Genauere Kontrolle: TimeMax-Chef Gerd Cordes schaut uns genau auf die Finger und findet jede noch so versteckte Roststelle am Fahrgestell des Mitsubishi L200. Cordes ist Oldtimer-Liebhaber durch und durch.

10



Mehr ist im Notfall besser: Kollege Fischer schlägt mit der schwarzen Farbe an fast allen Bauteilen zu – mehr hält mehr!

11



Sieht schon besser aus: Nach 3 Stunden ausgiebiger Farbbehandlung ist der Mitsubishi L200 an den neuralgischen Stellen fürs Erste fast wieder perfekt geschützt.

12



Alles schwarz – alles gut? Bei Weitem nicht. Die Paint-Repair-Aktion war lediglich der erste Schritt einer langen Behandlungsphase, um dem Rost für die nächsten Jahre den Kampf anzusagen!

13 ZUGEDECKT UND ABGEKLEBT:



Abgedeckt: Bevor wir mit dem zweiten Arbeitsschritt – dem Lackieren – beginnen können, wird abgeklebt.

16 RUNDE 2: UNTERBODENSCHUTZ



Kontrastmittel: Die erste Schicht Unterbodenschutz wird farblich abweichend zum Originalton lackiert (in grau).

14



Ausgespart: Speziell Auspuff und Stoßdämpfer werden sehr sorgsam mit Folie verpackt – am besten gehts mit Stretchfolie.

15



Achtung Bremse: Die komplette Bremsanlage (vorn/hinten) muss ebenfalls sauber verpackt werden.

17



Macht doch was her: So sieht das malträtierte hintere Radhaus nach dem ersten Auftrag des Unterbodenschutzes aus – fast wie neu.

18



Ecken und Kanten: Hierauf muss bei der Behandlung besonderer Wert gelegt werden – versteckte Partien müssen so gut wie möglich ausgespritzt werden.

19



Eile mit Weile: Noch ist die erste Farbschicht frisch und glänzend, bis zum zweiten Farbauftrag müssen mindestens 2 Stunden vergehen.

20



Trockenphase abgeschlossen. Die Blattfederpakete zu lackieren, wäre sinnlos, weil diese ständiger Reibung und Bewegung ausgesetzt sind!

21

FINALER LACKAUFTRAG



Gleiches Mittel, andere Farbe. Im zweiten Gang wird mit schwarzem Unterbodenschutz gespritzt, unbehandelte Stellen werden dank Grau-Schwarz-Kontrast schnell entdeckt.

22



Um die Ecke: Gerade beim 4x4 ist – aufgrund des zerklüfteten Unterbodens/Leiterrahmens – beim Lackieren ein wenig Geschick gefragt, damit auch wirklich alle Partien Lack bekommen.

23



Fertig und getrocknet: Der Unterboden unseres L200 erscheint in neuem Glanz. Warum Schwarz? Schwarz ist original, basta. Wer's gerne bunt mag, hat 10 Farben zur Auswahl.

24

DIE KÜR:



Noch ist unser Patient nicht perfekt geschützt, Hohlräume und Falze müssen mit Fett behandelt werden.

25



Hitzewallung: Damit das Korrosionsschutzfett spritzfähig wird, muss es bis zum Verflüssigen auf einer geeigneten Wärmequelle erhitzt werden.

26



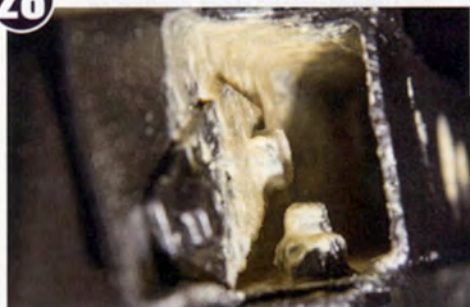
Der Profi-Tipp: Bei niedrigen Umgebungstemperaturen verstopft das Sprührohr sehr schnell. Mit der Heißluftpistole erwärmen, dann klappt's auch mit dem Spritzen.

27



Fette Nummer: Die Hohlräume werden so lange mit Fett geflutet, bis es an den Bohrungen herausläuft, erst dann ist die Behandlung perfekt.

28



So muss es sein: Bereits bei der optischen Kontrolle fallen die gesättigten Hohlräume des Leiterraums auf – perfekter Schutz für die nächsten Jahre garantiert!

30



Abgedichtet: Zuletzt werden alle Falze zusätzlich mit Korrosionsschutzfett behandelt, um das Eindringen von Wasser und Schmutz zu vermeiden.

31



Schließlich gönnen wir unseren Federpaketen mit dem überschüssigen Fett vom Boden eine Kurpackung – wohl bekomms!

32

HOHLRAUM-WACHS:



Alle Karosserie-Innenräume werden mit speziellem Hohlraumwachs ausgespritzt. Warum fällt die Wahl auf Wachs? Es ist leichter anzuwenden und es muss nicht erhitzt werden.

33



Dicht machen: Anschließend müssen alle Verschlussstopfen wieder montiert werden, damit weder Feuchtigkeit noch Schmutz eindringen können.

34

ZU GUTER LETZT



Im finalen Arbeitsschritt wird der komplette Unterboden zusätzlich mit einer schützenden und elastischen Wachsschicht versiegelt. Jetzt ist die perfekte Altersvorsorge erreicht.

35

UND WAS JETZT?



Nachdem dem Mitsubishi L200 eine perfekte Unterbodenbehandlung spendiert wurde, stellt sich die Frage, was man mit der Karosserie anstellen soll – unten hui, oben pfui! Bald mehr darüber.