



Fetten, dass ...?

Jetzt geht es Blaues Familien-Porsche an die Hohlräume und den Unterboden. Leider ist das Budget fast aufgebraucht. Und eine gute Rostprophylaxe sehr teuer – wie einmal mehr guter Rat. Diesmal kommt er vom Korrosionsschutz-Meister selbst

Nur noch 2924,23 Euro bis zum Wett-sieg“: Derart bezifferte ich am Ende der siebten Folge unser Restbudget. Anders formuliert: Ist unterm finalen Rechenstrich der 911-Renovierung auch nur ein Cent mehr verbraten, habe ich die Wette verloren. Und darf den Demutsgang nach Canossa tun. Canossa liegt in diesem Fall in Mainz, wo die OLDTIMER MARKT-Redaktion dann singt und lacht. Und zwar über mich Großmaul und mein Unvermögen, Versprechen ein- und Zaster zusammenzuhalten. Nein, so weit darf es nicht kommen.

Leicht gesagt. Immerhin stehen noch ein paar Posten aus, die richtig ins Geld gehen können respektive werden. Etwa ein neuer

Dachhimmel samt Montage. Vielleicht auch der eine oder andere Technik-Punkt, denn bisher habe ich, wie erwähnt, noch nicht mal den Motor husten gehört – wer sagt eigentlich, dass dieser 911 nicht vor ein paar Jahren aufgrund eines ernsten mechanischen Defekts irgendwo in Amerika abgestellt worden war? Alles Spekulation ... noch.

Gesichert ist nur, dass nunmehr das letzte teure Großgewerk abseits der Technik ansteht. Die Rede ist vom Unterboden- und

Mit zarter Hand: Tanja Nebel beim Reinigen und Pflegen des neuen Beifahrersitzes – auf den sich später Gatte Wolfgang Blaube bequemem darf





Altfett adieu: Vorm Wiedereinbau reinigt Smilla die Fensterheber. Denn zur Hohlraumbehandlung sollten die Türen inwärts zusammengebaut sein

Hohlraumschutz. Bei diesem Thema erfährt man gern mal von zehn Fachleuten zehn Ideallösungen – für die jeweils ein religions-ähnlicher Ausschließlichkeitsanspruch reklamiert wird. Obwohl manche seit Generationen weitergeflüsterte Traditionsrezeptur eher wie ein Schnellkomposter wirkt. Man erinnere sich etwa an die untötbare Mär von der Zaubervirkung, die in der aus Altöl, Diesel, Waffenfett, Straßendreck und Korund komponierten Pampe stecken soll. Eine Mär, mehr nicht. Die zu 180 Grad der chemischen Logik widerspricht. Nach der nämlich ergibt Ur-Opas Lieblingsformel einen hocheffizienten Korrosionsbeschleuniger.

Original wäre original. Kaum aber ideal: Zwar ist Porsches *dauerelastischer PVC-Unterbodenschutz* der Siebziger noch immer erhältlich. Doch dessen Dauerelastizität ist ebenso des Konstrukteurs Wunschdenken wie die *Dauerölfüllung* im Schaltgetriebe. Weil beiderlei Ewigkeiten mit dem Erreichen der einst angenommenen Lebenserwartung enden – beim verzinkten Elfer nach 15, vielleicht 20 Jahren. Ahnte ja damals keiner, dass sich im fernen 21. Jahrhundert irgendein Altauto-Desperado auf die Fahne schreibt, die mittlerweile 36 Jahre alte Karre für die nächste Eiszeit zu rüsten.

So offenbart die Fingernagelprobe, was anno 2012 von der unbegrenzten Geschmeidigkeit der 1976 applizierten Schicht übrig ist: eine teerartig ausgehärtete Kruste, die

bei mechanischer Einwirkung zerplatzt wie eine überalterte Chipslette. Worauf sich eindringende Feuchtigkeit ungestört zum braunen Biotop fortbilden kann. Eine grausame Folge, die in Hohlräumen ähnlich droht – durch eine Art Aushärtungsschrumpfung klassischer Wachspräparate.

Was also tut der verunsicherte Verbraucher, der von allen Seiten gut gemeint beschallt wird? Er schaltet auf Durchzug. Und bedient sich der Fachpresse. Hier: der 16-seitigen Sonderbeilage *Rostschutz-Test* der **OLDTIMER MARKT**-Ausgabe 11/2010. Kernerkennnis nach Jahr zwei des auf fünf Jahre angelegten, sehr aufwändigen Langzeit-Vergleichstests von 28 Hohlraummitteln: Fette haben Wachse in puncto Schutzwirkung überholt und liegen gesammelt vorn. In der Zwischenwertung auf Platz eins: das Fett von TimeMax – knapp vor dem Preis-Leistungssieger von Mike Sander, der aber weniger hartnäckig am Blech haftet.

Der Ratschlag meiner Mainzer Kollegen gerät entsprechend: „Ab zu TimeMax mit dem Elfer.“ Weil dort die Gammelprophylaxe so teuer ist, dass ich vorzeitig als Wettverlierer feststehe und mich schon früher mit

dem Kasten Bier auf nach Mainz machen kann? Ein Schelm, wer so was denkt.

Während Tanja und Smilla sich mit komfortablen, weil sitzenderweise ausführbaren Reinigungsarbeiten an diversen 911-Teilen verlustieren, übe ich mich in orthopädisch bedenklichem Schweller-Limbo. Denn TimeMax-Chef Gerd Cordes will von mir erst mal wissen, wie der Unterboden des Porsche genau aussieht – nur dann könne er einen etwaigen Preis für seine begehrte Unten-und-innen-Komplettkur nennen.

Doch meine telefonischen Angaben sind ihm zu wenig präzise. Am besten, sagt Cordes, er käme selbst mal vorbei. Spitzenidee – wo er doch im angrenzenden Hamburger Stadtteil wohnt, wie wir feststellen. Zehn Minuten später rollt der W124er-Kombi-Benz auch schon heran.

Cordes späht in die Radläufe, inspiziert das Bodenblech, er klopft hier, pult da, zupft dort. Tja, sagt der Fettversther schließlich, da hätte ich ja Glück, hier könne er seine Spezialbehandlung viel günstiger



Verhüllungskunst: Vor der Unterbodenbehandlung klebt TimeMax-Lehrling Igor Zink das Lackkleid des 911 mit einer Folie ab. Der Auspufftopf ist zur Erreichbarkeit der Heck-Quertraverse demontiert



Vorstrich: Rostige Stellen, hier die linke Schleppöse, werden per Farbpinsel mit TimeMax Color vorbehandelt, ...

... danach werden die neuralgischen Ecken geduscht, die später salzigem Spritzwasser ausgesetzt sind – hier die hinteren Bereiche der Radhäuser





Graue Theorie: Igor Zink und Karosseriebauer-Meister Eric Hütter (re.) überprüfen die erste Schicht *TimeMax Color* auf Vollständigkeit

als sonst anbieten. Nein, damit meint er keinen Presserabatt gegen redaktionelle Erwähnung. Vielmehr, so Cordes, präsentiert sich unser Elfer unterwärts in unverhofft gutem Zustand. Außerdem erübrigt sich der erhebliche Montageaufwand, der normalerweise zur Freilegung von Türkästen, Hohlräumen oder Radhäusern anfällt – der Wagen ist ja bereits so weit wie nötig zerpfückt. Schließlich und vor allem hätte ich Riesenschwein, dass das Erdgeschoss des 911 schon beim Vorbesitzer gründlich mit Trockeneis gestrahlt wurde. Was ich schon fast vergessen hatte – und allein rund 850 Euro spart; so viel nämlich berechnet TimeMax für das Eiskristall-Bombardement eines Unterbodens dieser Größenordnung.

In nackten Zahlen: Das gute Gefühl, den Porsche hohlraum- und unterbodenmäßig optimal nach TimeMax-Art zu bewegen, kostet uns um die 1700 Euro. Plus Transport des Wagens zu TimeMax. Plus Retour „Siebzehnhundert“ wiederhole ich kaum hörbar und leicht gebleicht. Denke erst an den Supertipp aus Mainz. Dann an das Restbudget von gut 1000 Euro. Und verabschiede mich mit dankender Ablehnung vom Testsieger „Vielleicht nächstes Mal. Tschüss.“

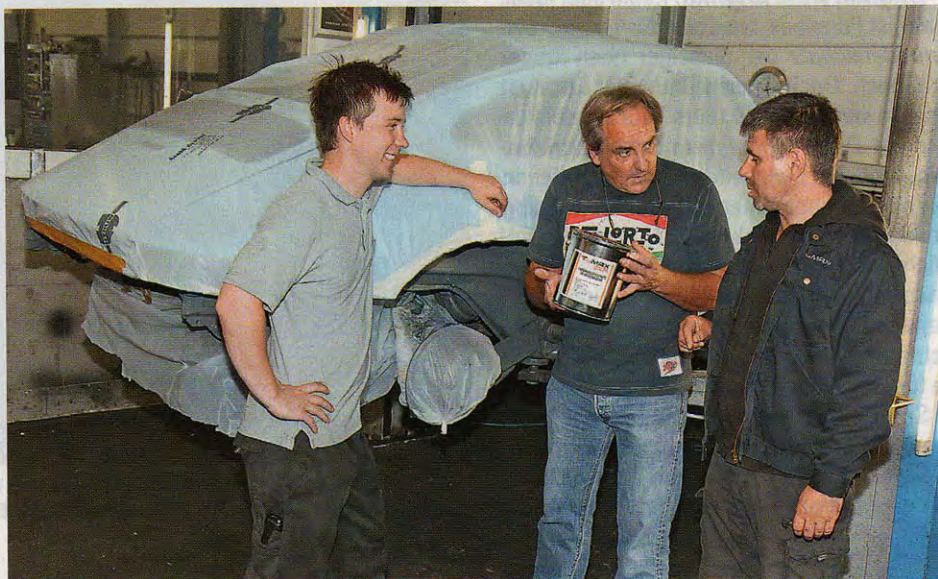
Als Cordes weg ist, gehe ich in Gedanken die Alternativen durch. Woanders fetten lassen? Wäre günstiger, aber wohl mit qualitativen Zugeständnissen verbunden. Flucht nach vorn, also Sparschwein schlachten und Wette verlieren, dafür aber ein kompromisslos gutes Ganzjahresauto genießen? Winkt Tanja nicht durch – als Familienfinanzministerin hat sie bei der 911-Nummer eh schon „200 Puls“

Telefon. Cordes ist dran. Will er mir jetzt erzählen, wie peinlich er das findet? Porsche fahren, aber alles zum Käfer-Tarif haben wol-

len, von wegen fest verzinstes Garagengold in der Anlagestrategie, aber Igel in der Tasche falsch befürchtet. Vielmehr äußert der automobile Lebensdauermaximierer eine ganz pragmatische Idee. Er – besser seine Mannschaft – macht den Unterboden. Ich selbst, ohne Hebebühne, alles darüber mit seinen Präparaten. Denn seit einer Woche, frohlockt Cordes, bietet er Heimwerkern auch sein kalt verarbeitbares *TimeMax 200 Wax* für rostarme und -freie Abseiten an – womit sein komplettes Hohlraum-Programm zum Selbermachen zu haben ist. Anwendungsplan für den 911. liefert er per CD-ROM mit. Spritzbesteck: gibt es leihweise gratis, wenn es clean wieder zurückgeht.

Hmm. Spart? „Zirka 800 Euro“ meldet Cordes, warnt aber davor, den Aufwand zu unterschätzen: „Manche Nicht-Profis brauchen zwei Tage – und einen weiteren, um die Garage samt innerer Randbebauung wieder zu entfetten.“ Doch das kann mich nicht abschrecken. Mein Handschlag erfolgt fernmündlich. Danke, Meister Cordes.

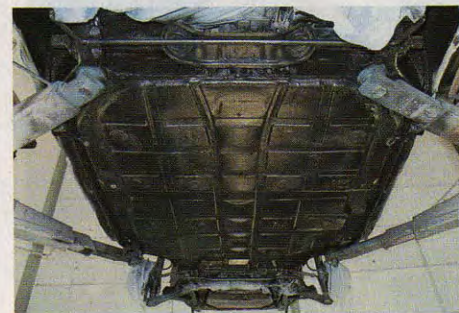
Mittwochs darauf. Als ich zu TimeMax nach Hamburg-Tonndorf komme, schwebt der 911 bereits über dem Werkstattboden. Igor Zink, Cordes' fleißiger Karosseriebauer-Lehrling im dritten Lehrjahr, packt die Chose obenrum ein wie ein Weihnachtsgeschenk, umschürzt dann die Unterseite der Antriebseinheit mit Folie – Motor und Getriebe blei-



Glaubenskrise: TimeMax-Chef Gerd Cordes (re.) und Meister Hütter (li.) versuchen Wolfgang Blaube davon zu überzeugen, dass ihre Farbe ein besserer Unterbodenschutz ist als manch anderer



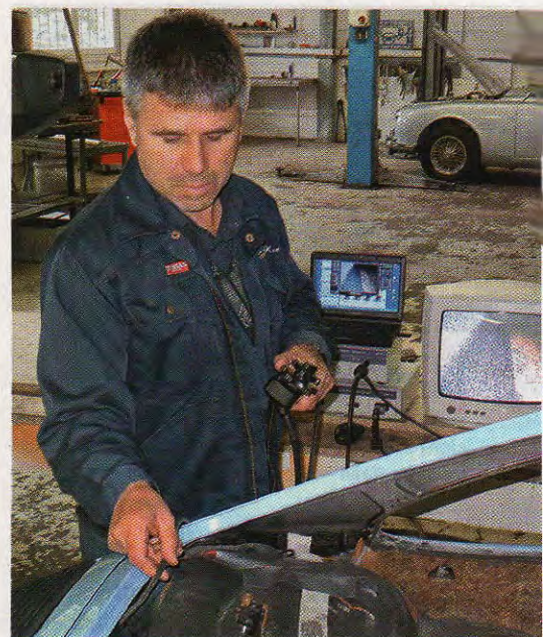
Schwarzarbeit abgeschlossen: Mit der zweiten Spritzschicht glänzt der Porsche unterwärts in dunklem Kleid. TimeMax Color ist so dünn, ...



... dass die Schweißpunkte an der Bodengruppe noch immer deutlich sichtbar sind. Schade, dass dies nicht die Endstation der Behandlung ist



Sicheres Fahrwasser:
TimeMax Color als
Unterbodenschutz. Seit
kurzem ist das Präparat
sogar vom „Seefahrts-
TÜV“ Germanischer
Lloyd zertifiziert



Aus reiner Neugier: Gerd Cordes überprüft per
Endoskop ein paar der 911-Hohlräume. Hier
spürt er Rost unterm Heckfensterrahmen auf



Ende der Ästhetik:
Nachbehandlung der
Nahtstellen am 911-
Boden mit Fett – nicht
schön, aber für den
Winterbetrieb des
Porsche-Klassikers
allemaal sinnvoll.
Denn das Fett
kriecht auch in jene
Bereiche, die im
Spritzschatten der
Anbauteile liegen



Viel hilft viel: Nähte wie Falze stehen im Saft –
und auch viele Fahrwerkerteile haben ihr Fett
wegbekommen, wie hier am Vorderwagen ...



... oder hier an der Schräglenker- und Stabi-
Aufnahme hinten. Steht später eine Überholung
der Teile an, werden sie wieder vom Fett befreit



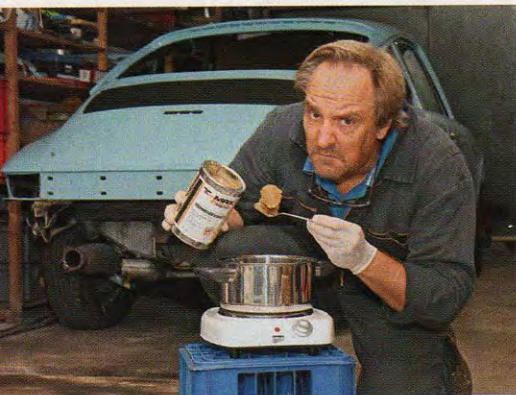
Endkontrolle mit sechs Augen: TimeMax-Leute
Igor Zink, Eric Hütter und Gerd Cordes bei der
kritischen Begutachtung des klebrigen Werks

ben lieber U-Schutz-frei. Karosseriebauer-
meister Eric Hütter, auch erst 25 und aus
Dresden, kommt dazu. Und los geht's. Eine
gute Stunde später zeigt unser Porsche eine
geschlossene blaugraue Unterseite. Tro-
ckenphase, dann legen die Jungs mit ge-
konntem Spritzschwung und gemäß Kun-
denwunsch Schwarz nach.

Wieso schwarz, wo Cordes sein Unterbo-
denmaterial *TimeMax Color* doch in zahl-
reichen Tönen passend zum Außenlack an-
bietet? Weil hellblau durchschimmernde
Radhäuser spätestens im Straßenschmutz-
kleid unschön aussehen, finde ich. Und na-
türlich, weil die Werkslackierung unseres
911 schwarz war – sollten wir uns irgend-
wann später einmal darauf besinnen, darf
ein neuer Außenlack gern reichen.

Und warum zweifarbig, Herr Cordes – hät-
te die Schicht Schwarz nicht gelangt? „Ab-
solut nicht“ antwortet er, „graues *TimeMax
Color* ist wichtig, damit wir anhand des Farb-
kontrasts zum alten Unterboden einen ge-
schlossenen Auftrag feststellen können“ –
immerhin misst hier seine neue Schiffsfarbe
mit darin gelösten Wirkstoffen des paten-
tierten TimeMax-Korrosionsschutzfettes nur
etwa 0,1 bis 0,15 Millimeter Schichtstärke,
erklärt Cordes. Diesen Kontrast zur Kontrol-
le der Vollständigkeit bildet auch die zweite
Lage aus gleich dünn gespritztem *TimeMax
Color*, diesmal schwarz auf grau.

Richtig schick, fast elegant sieht der Por-
sche nun unterwärts aus. Schade, dass die-
ser Eindruck nur von kurzer Dauer ist. Denn
jetzt will ich, sehr gegen den ästhetischen
Anspruch eines Gerd Cordes, alle Blechstöße
und -übergänge mit Fett nachbehandelt ha-
ben. Recht hat der Fachmann, die Optik wird
dadurch versaut. Aber er gibt zu, dass die
zusätzliche Schutzwirkung des dauerhaft
kriechfähigen Fettes das Optimum darstellt,



Start der Blaube'schen Schmierkomödie: Noch sieht das Hohlraumfett aus wie ein Mix aus Biskin und Marzipan – und fühlt sich auch so an



Name der Dose: Korrosionsschutzfett TimeMax 2000, stolze Testsieger-Kunde auf dem Etikett. Nähere Informationen: siehe www.timemax.de



Vorsicht, heiß und fettig: das Hohlraumpräparat im entführten Familienkochtopf bei 100 Grad. Dahinter: Aldi-Heimkompressor für 79,99 Euro

wenn ein Oldie – wie in diesem Fall beabsichtigt – auch im Winter bewegt wird. Außerdem sei das unansehnliche Zahnbelag-gelb nicht von Dauer, weiß er. Ist der Elfer erst mal im Einsatz, wird das Fett schnell straßendreckgrau und damit unauffällig.

Effekt des TimeMax-Besuchs auf den Kassenzettel der Elferwette: 650 Euro für die komplette Unterbodenbehandlung, je 53,55 Euro für Hin- und Rücktransport. Macht 757,10 Euro an Fremdleistungen.

Zum unangenehmen Teil dieser Folge – für mich jedenfalls: dem Fetten und Wachsen der Hohlräume in Eigenregie. Wo sind eigentlich Tanja und Smilla? Unabkömmlich. Beide. Ausrede meiner Frau: Quartalsbuchhaltung. Tochter: Wochenende auf dem Ponyhof. Schon klar. Habe verstanden.

Zuerst hole ich zwei Planen (je 3,49 Euro), kleide damit die Garage aus. Dann greife ich zur Elektro-Kochplatte für 14,98 Euro. Denn TimeMax-Fett will möglichst bei 100 Grad

Celsius versprüht werden. Den Topf dafür rekrutiere ich aus der Küche – wird Tanja schon nicht merken. Kompressor? Habe ich seit vier Jahren in der Garage. Aldi-Hausmarke *Top Craft*. Gutes Gerät. Nur die Zubehörtteile sind der letzte Mist.

Nach Cordes' Rat verwende ich zwei lösemittelfreie Fette: das dünnflüssige, extrem kriechfähige *TimeMax 1000* für die unteren, eventuell rostigen Hohlräume und das festere *TimeMax 2000* für die höher gelegenen, etwa die Türen. Die oberen, rostfreien Bereiche erhalten *TimeMax 200 Wax*; wie gesagt wird das neue Wachs unerwärmt verarbeitet. Bei der Bebilderung beschränke ich mich auf die Behandlung der Beifahrertür – muss reichen, wenn meine schöne Kamera Gefahr läuft, das glitschige Zeug abzukommen. Danke fürs Verständnis.

Nach eineinhalb Tagen ist die Sauarbeit der Hohlraumfettung geschafft. Inklusive Aufräum- und Reinigungsmühen. War we-

niger eklig als befürchtet. Und spart enorm. Fünf Liter 1000er-Fett (von denen einer übrig ist) plus fünf Liter 2000er: zwei mal 89,90 Euro. Drei Ein-Liter-Saugbecherdosen *200 Wax*: je 22,90 Euro. Gesamt: 248,50 Euro an Betriebsmitteln. Sicherlich, an-

Vorläufige Kostenbilanz

Kaufpreis	€9.670,00
Neuteile	€ 955,83
Gebrauchtteile	€2.056,50
Betriebsmittel	€ 410,13
Fremdleistungen	€6.045,39
./. Bargeldfund	€ -2,13
./. Teileverkäufe	€ -959,28

bisher
ausgegeben **€18.176,44**

* * * * *



Fettspritzer aus Finanzmangel: Hohlraumbehandlung in Eigenregie. Wer zuvor nicht alles in der Garage ab- und zudeckt, kann sich noch jahrelang über fettnebelverseuchtes Werkzeug und Inventar ärgern. Das Spritzbesteck bleibt eine Gratis-Leihgabe, sofern es später sauber an TimeMax zurück geht



Trotz Tauchbad und KTL. Rost im Falz – ein Fall für Flüssigfett, das ...



... überall hineinläuft und auch nach dem Erkalten kriechfähig bleibt. Was überschüssig ist, ...



... läuft durch die Drainagelöcher raus, erstarrt – und kann danach noch einmal verwendet werden

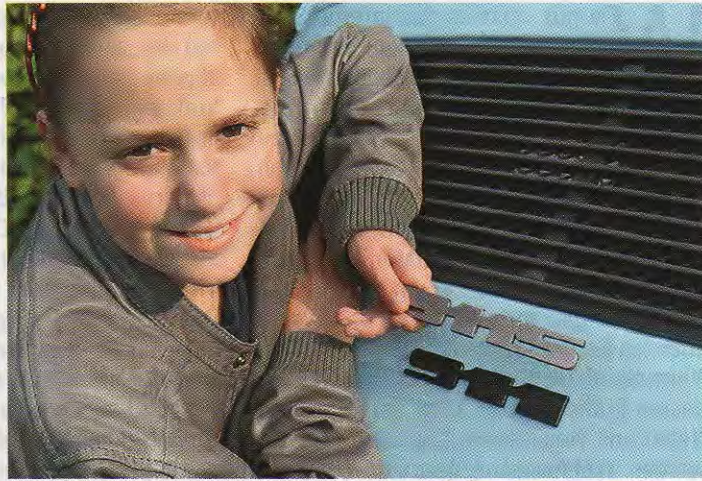


Fliegender Händler: Airbus-Pilot und 911-Schlichter Sören Bosch liefert den neuen gebrauchten Auspuff. Inzwischen sind die Türen und die Heckklappe weitgehend komplettiert



Erwischt: Blaube- (Noch-)Gattin Tanja fand den Lieblingstopf mit Fett ruiniert im Geschirrspüler – und verklappt ihn hier im Hausmüll. Gerechtes Strafmaß: eine Woche Lidl-Fertigpizza

Schluss mit dem US-Etikettenschwindel: Der 911-Schriftzug wandert als Souvenir ins Regal, das 911-Schild der Euroversion an die Motorhaube



dere Fette sind billiger zu haben. Aber der Entwicklungsaufwand, den TimeMax etwa in der Nordseegisch auf Helgoland betreibt, um Spitzenprodukte zu kreieren, kostet nun mal – und beeindruckt nicht minder, wie unter www.rotschutz.tv zu sehen ist.

Der Alltagsärger hat mich wieder, als ich mir den Auspufftopf ansehe, den ich zur Unterbodenkur abgebaut hatte: Das Ding ist perforiert wie eine Gießkanne. Einmal mehr ist neuer Ersatz bei MH-Teile am billigsten: 259 Euro kostet hier der Normalstahl-Schalldämpfer der dänischen Marke JP der in grundiertem Edelstahl 320. Was für mich noch zu teuer ist. Worauf MH-Chef Peter Habeck zum

Zweithandteil rät. Ein gebrauchter Auspuff – spinnt der Typ? Im Gegenteil: „Der alumi-nierte, extrem hochwertige Originaltopf kann 30 Jahre halten“ weiß Habeck „und kostet ein besseres Trinkgeld.“

Sören Bösch, der Airbus fliegende Elfer-Schlachter, sitzt gerade nicht im A-340-Cockpit, sondern in seinem Teilelager „Auspuff? Sekunde ... jawoll: ein Spitzenexemplar vom 83er 911 SC. Kostet 50 Euro“ jubelt er ins Handy. Noch besser: Er liefert kostenfrei – „morgen Mittag muss ich eh ab Hamburg-Fuhlsbüttel fliegen. Und den Wett-911 wollte ich immer schon mal angucken.“

Schlechtes Gewissen? Oder öder Ponyhof? Verrät Smilla nicht. Jedenfalls will sie

jetzt die Motorhaube komplettieren, die sie neulich so liebevoll einpasste. Der Grill, einst bei Bösch gekauft, ist flink montiert. Nur der ausgeblichene Modellschriftzug gefällt Smilla nicht. Was mir an ihm nicht passt: Unser Auto hieß 1976 nur in den USA „911 S“ – hier war der 165-PS-Typ schlicht ein „911“

Bei Porsche, erfahren wir, kostet die Zahl aus eloxiertem Alu verdauliche 23,11 Euro. Kaufen? Kaufen! Diese Großzügigkeit darf, nein, muss sein. Wo ich als Fettspritzer doch solch einen Haufen Geld gespart habe.

Text: Wolfgang Blaube

Fotos: Wolfgang und Smilla Blaube
w.blaube@oldtimer-markt.de

