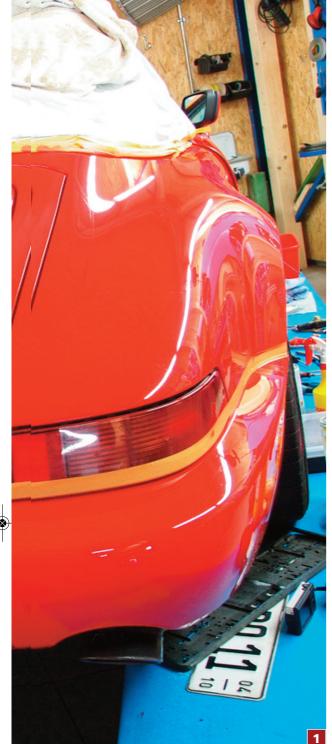


# Lackaufbereitung

Für konsequente Lackpflege ist es nie zu früh, höchstens zu spät. Dann kann immer noch eine professionelle Lackaufbereitung wahre Wunder wirken und oft sogar eine Alternative zur Neulackierung sein. 9ELF erklärt glänzende Geheimnisse

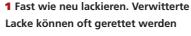
Text und Fotos: Uwe Lütjohann











- 2 Beulensuche. Die Linien müssen parallel laufen, sonst ist es eine Beule
- **3** Abbauen, was geht. Die Reste der alten Lackpflege müssen weg
- 4 So stellte sich der alte Lack in der Vergrößerung dar



ein Porsche 964 Cabrio aus dem Jahr 1991 besitzt noch seine Erstlackierung in "Indischrot". Dem Alter entsprechend gab sich die Außenhaut inzwischen verwittert, etwas stumpf, und die Farbe war nicht mehr so kräftig rot wie ein Neulack. Doch das sollte sich jetzt ändern. Eine neue, gut ausgeführte Lackierung kostet allerdings einige tausend Euro. Außerdem wäre mit der neuen Haut auch der Charme der Unberührtheit unwiederbringlich weg. Eine mögliche Alternative zum

Lackierer heißt "professionelle Lackaufbereitung". Diese hat mit der Fahrzeugaufbereitung, wie sie der Gebrauchtwagenhändler um die Ecke praktiziert, wenig zu tun. Wer dem Lack seines Porsches wirklich etwas Gutes tun möchte, muss schon einen ordentlichen Betrag in die Hand nehmen und einen renommierten Fachbetrieb aufsuchen. Die Firma "EXIT car" in Schwentinental bei Kiel bereitet auch Kundenautos des Porschezentrums Kiel auf. Mit meinem Porsche 964 Cabriolet habe

ich deshalb dort die Probe aufs Exempel gemacht. Mit überraschendem Ergebnis.

"Die meisten Leute lackieren viel zu früh", erzählt mir Inhaber Sönke Hoffmann bei unserem ersten Gespräch auf dem Hof seiner Werkstatt. Einen ordentlichen Pflegezustand meines roten Elfers bestätigte Hoffmann zunächst, um seine Aussage nach der genaueren Begutachtung allerdings zu relativieren. "Auch an diesem Fahrzeug sind die im Laufe der Jahre entstandenen typischen Gebrauchsspuren zu sehen, die auch



**-⊗** 

durch falsche Pflege entstanden sind", so Hoffmann. Also Verwitterungen und Mattierungen an allen Oberflächen, Vermilchungen im Lack, mäßiger Glanz. Und überall ließen sich darüber hinaus die "Spuren der Stadt", also leichte Dellen sowie Steinschläge finden und zudem gäbe sich die Kunststoff-Heckscheibe des Stoffdaches überaus verwittert und undurchsichtig.

Die richtige Aufbereitung eines verwitterten Lacks bedeutet für Spezialisten wie Hoffmann, die Oberfläche des Lackes zu schleifen, ohne jedoch dessen natürliche Struktur zu beeinflussen. Das erfordert einen Schleifplan und sehr viel Erfahrung, damit der Lack nicht zu dünn wird. "Viele Fahrzeug-Aufbereiter schleifen falsch und schmieren dann mit einem silikonhaltigen Mittel die alten und neu entstandenen Riefen einfach zu. Das sieht dann zunächst toll aus, aber nach vier Wochen ist das Silikon weg und der Wagen sieht schlimmer aus als vorher", bemängelt der Profi. "Wenn man einen nachhaltig verbesserten Originallack haben möchte, ist das sehr viel Aufwand und erfordert neben dem richtigen Material auch sehr viel Zeit."

### Stark verwitterte Lacke benötigen eine andere Vorgehensweise als neuwertige

Polieren bedeutet für den Profi nicht einwachsen, sondern das Schleifen des Lackes durch ein Poliermittel mit leichter Körnung. Und genau dort beginnt auch das Problem für den Laien: Jeder Lack ist anders zu bewerten, was seine Beschaffenheit und den Zustand angeht. Neue, wasserbasierte Lacke verhalten sich beim Polieren anders als ältere Lacke auf Lösungsmittel-Basis. Und stark verwitterte Lacke benötigen eine andere Vorgehensweise als neuwertige. Verschiedene Poliermittel lassen sich mit unterschiedlichen Schleifpads und Schleiftellern kombinieren, die ebenfalls den Lackabtrag beeinflussen. Schleifpads und Politur müssen unbedingt zusammenpassen, und dieses Wissen erfordert eben sehr viel Erfahrung. Sönke Hoffmann und seine Mitarbeiter erstellen vor Beginn der Arbeiten eine Diagnose mittels einer Tageslichtlampe und einer Lupenkamera und entwerfen danach einen "Schleifplan". Festgestellt werden dabei "Hologramme", das sind gleichgerichtete





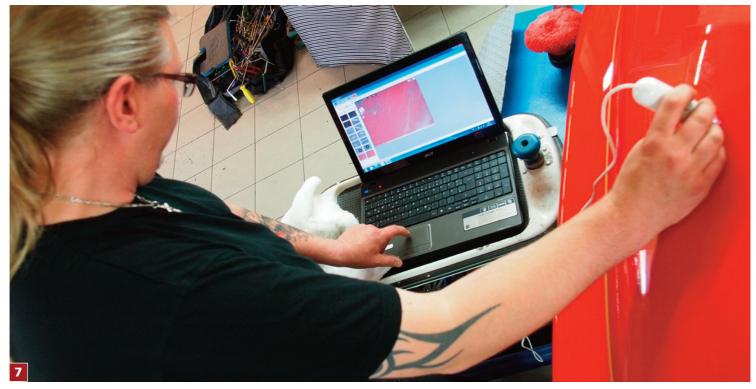
- 5 Fingerfertigkeit. Unsereiner kleckert mit dem Lackstift, der Profi trifft
- **6** Schichtdickenmessung. Diese Lackstärke reicht locker für das Polieren
- **7** Grausamer Anblick. Unter dem Mikroskop wird der Lack zur Mondlandschaft
- 8 Nicht vergreifen. Schleifpads sind eine Wissenschaft für sich
- 9 Fingerspitzengefühl notwendig. Der Schleifklotz glättet Lacküberstände vom Ausbessern

feinste Kratzer, verursacht durch Bürsten oder Poliermaschinen, größere Kratzer ("Spinnenweben" durch Handwaschbürsten), Gebrauchskratzer (durch Sand, Vogelkot), sowie der allgemeine Grad der Mattierung. Anschließend wird der Stundenaufwand kalkuliert.

Bei meinem Versuchs-964er wird das große Programm durchgeführt. Das bedeutet, sämtliche Anbauteile wie Spiegel und Türgriffe, die sich einem durchgehenden Schleifvorgang in den Weg stellen, werden zunächst abgebaut. So muss nicht "drum herum" geschliffen werden, was ein perfektes Ergebnis erschwert. Ebenfalls entfernt werden die Seitenverkleidungen der Schweller, um dort zu reinigen und Lackschäden ausbessern zu können. Zu Beginn der Arbeiten wäscht Hoffmann den Elfer

zunächst intensiv mit der Hand, alle offenen Klappen und Radläufe spült er mit der Waschlanze kräftig aus, und die Wasserabläufe befreit er von Schmutz. Festgeklebten Schmutz entfernen die EXIT car-Mitarbeiter von allen lackierten Flächen und den Leuchten. Anschließend wird mit einer speziellen Knetmasse alles abgehoben, was hartnäckig dem Lack anhaftet. Vorsicht, bei harter Knete kann es zu Mattierungen kommen, wenn man es selber versucht. "Damit lernt man bereits jeden Quadratzentimeter des Fahrzeugs gut kennen", freut sich Hoffmann. Der Vorgang dauert etwa eine Stunde und erfordert das Arbeiten mit einer Sprühlotion als Gleitfilm. Gummiteile sowie unlackierte, offenporige Kunststoffe werden mit einem hochwertigen "Schmutzradierer" behandelt, nachdem die Verschmutzungen









mit Wasser oder einem Scheibenreiniger eingeweicht wurden. Das ist ein fest aufgeschäumter Schwamm, der schleifend die Gummi- und Kunststoffoberflächen von Dreck und Rückständen befreit. Mit einem Mikrofasertuch kann man die Teile anschließend trockenreiben. "Man wundert sich oft, wie natürlich die Oberflächen anschließend wieder aussehen", so der EXIT car- Inhaber.

## Ein moderner Lack ist 60 bis 80 Mikrometer stark, ein älterer schon mal 120 bis 160 Mikrometer

Bevor der eigentliche Poliervorgang beginnt, werden alle offenporigen Kunststoffe versiegelt, damit keine Polierpaste, Schleifrückstände oder Verunreinigungen dort

hineingearbeitet werden. Sind am Fahrzeug sehr viele Gummiteile verbaut, werden diese abgeklebt. Das stoff- gleiche gilt für lackierte Karosseriekanten, an denen man versehentlich zu viel Lack wegpolieren könnte. Dort wird später vorsichtig nachgearbeitet. "Bis hierher sind ber- schonmal drei Stunden weg", ist die Erfahrung von Hoffmann.

Nun wird ein Schleifweg gefunden, der möglichst viele Kratzer wegpoliert, aber dabei möglichst viel Lack stehen lässt. "Mit zwei bis fünf Mikrometern Lackabrieb sollte man als Kompromiss zufrieden sein, damit man diesen Vorgang nach einigen Jahren wiederholen kann und der originale Lack möglichst lange erhalten bleibt". So werden die wirklich tiefen Schrammen nicht beseitigt, diesen muss man sich dann anders widmen. Ein moderner Lack ist übrigens 60 bis 80 Mikrometer stark, ein älterer Lack auch schon mal 120 bis 160 Mikrometer. Nach der obligatorischen Lackdickenmessung mit einem entsprechenden Gerät kann Hoffmann abwägen, mit welcher Schleifpaste er beginnt. Mit jedem Schleifgang wird die Paste feinkörniger, bis die letzte Paste dem Lack bereits einen beträchtlichen Glanz verleiht. Jede der verwendeten Pasten hat ihre eigene Charakteristik hinsichtlich Abrieb und Glanz. Auch zwischendurch wird die Lackdicke geprüft, um nicht zu viel Material wegzunehmen.

In Ausnahmefällen werden bei sehr hoher Lackstärke für schwierige Bereiche auch schon mal Kunststoffschleifpapiere ohne Körnung genommen, deren strukturierte Oberfläche einem Schleifpapier mit einer





2500 bis 3000er Körnung entspricht.

Dabei gibt es Materialien, die die natürliche "Orangenhaut" des Lackes nicht beeinträchtigen und die punktuell behandelten Stellen weiterhin natürlich aussehen lassen.

Poliert wird bei EXIT car großflächig mit der Poliermaschine, wobei die Drehzahl begrenzt wird, um den Lack und die Politur nicht zu sehr aufzuheizen. Um keine neuen Hologramme in den Lack zu polieren, sind sehr viel Fingerspitzengefühl und Erfahrung nötig. Ein kompletter Poliergang braucht bei einem klassischen Porsche etwa zwei Stunden Zeit. "Das ganze Fahrzeug ist ein Schliff", sagt Hoffmann, "für ein perfektes Finish sind schon mal sechs oder sieben Schleifgänge erforderlich. Damit die unterschiedlichen Körnungen der Schleifmittel

sich nicht vermischen, wird grundsätzlich bei jedem Arbeitsgang ein neuer Schwamm genommen.

Bei unserem 964 Cabrio war das Ergebnis sehr beeindruckend, der Wagen sah nach der Behandlung aus wie frisch lackiert. "Das ist dann der tatsächliche Zustand des Autos, der nicht durch Pflegemittel vorgetäuscht wird", sagt Hoffmann nicht ohne Stolz. Die typischen Steinschläge am Vorderwagen und an den seitlichen Kotflügel-Ausbuchtungen hatte Hoffmann zuvor mit Lack aus dem Lackstift überfüllt, getrocknet und dann die Überstände mit einem Schleifstein geglättet. Damit wurden die kleinen Läsionen praktisch unsichtbar. Lackschäden unter den Verblendungen wurden ebenfalls mit dem Lackstift ausgebessert.

Der abschließende Schutz mit einer Einoder Zweikomponenten-Nano-Versiegelung hält je nach Mixtur ein bis zwei Jahre und kann dann leicht erneuert werden. Dieser Schutz ist erforderlich, damit die Lackoberfläche nicht gleich wieder durch Umwelteinflüsse angegriffen wird. Als letzte Schicht wird darüber noch ein Wachs, möglichst ein Carnuba-Wachs, aufgetragen. Hier macht Sönke Hoffmann eine Ausnahme von seiner Silikon-Aversion: "Als Emulgator haben diese Wachse oft Silikon in der Zusammensetzung. Hier sollte man aber unbedingt darauf achten, dass es lackierfreundliches Silikon ist, ansonsten bekommt man bei späterer Beilackierung große Probleme". Damit ist ein Silikon gemeint, das sich problemlos überlackieren lässt. Manche Sili-







- 10 Es wird gut. Nach einigen Schleifgängen glänzt der 964er wieder
- 11 Handarbeit. Das Wachs wird ohne Kraftaufwand per Hand aufgetragen
- 12 Reststärke. Die Lackdicke reicht immer noch für eine weitere Aufbereitung
- 13 Aufwändig. Typenschild abgehoben und punktgenau wieder aufgeklebt
- 14 Die Anbauteile und Gummis wurden ebenfalls wieder aufgefrischt





kone sind lackverträglich, andere nicht. Da sich Silikonreste nur schwer komplett vom alten Lack entfernen lassen, kann es sein, dass die neue Lackschicht sonst abgestoßen wird und Blasen wirft. Näheres erfährt man bei den Herstellern der Wachse.

### Der Neulack ist mindestens ebenso schützenswert wie ein aufbereiteter Altlack

Im Komplettprogramm für unseren klassischen Elfer waren bei EXIT car noch die Innenraumpflege, die Lederpflege sowie das Polieren der milchigen Heckscheibe enthalten. Wie diese Arbeiten von den Profis durchgeführt wurden, verraten wir Ihnen im nächsten Heft. Alle anfallenden Arbeiten wurden unserem Eindruck nach mit großer

Sorgfalt und Sachkenntnis, fast mit Liebe zum alten Porsche durchgeführt. Das Ergebnis ist dann auch ein 911, Baujahr 1991, der fast wie ein Neuwagen da steht.

"Eigentlich kommen die Leute viel zu spät zu uns", so Hoffmanns überraschende abschließende Aussage. "Der Neulack ist ja mindestens so schützenswert wie ein aufbereiteter Altlack. Sowie der neue Porsche die Verkaufshalle verlässt, sieht sich die Lackschicht vielfachen Angriffen ausgesetzt. Wir können den Lack mit einer hoch glänzenden und harten "Opferschicht" versehen, dann bleibt die Lackierung viel länger neuwertig", meint der Glanzprofi.

Die Arbeiten, die an meinem 964er durchgeführt wurden, kosteten insgesamt zirka 1500 Euro, davon entfielen rund 1000 Euro

auf die Lackaufbereitung. Die übrigen angefallenen Arbeiten wie die Entfernung der Dellen, die Verdeck- und die Innenraumpflege inklusive des Kofferraums wurden mit 500 Euro veranschlagt. Gut investiertes Geld, denn der optische Wertzuwachs dürfte die Kosten um einiges übertreffen.

Für das sogenannte "kleine Programm" veranschlagt Hoffmann beim alten Elfer zirka 500 Euro. Dann werden keine Teile abgebaut, sondern es wird "außen herum" geschliffen. Generell sind die Kosten sehr vom Zustand des Lackes abhängig. Bei neuwertigen Lacken sind deutlich weniger Arbeitsgänge notwendig. Insofern gibt es nur individuelle Preise, selbstverständlich wird vorab ein Kostenvoranschlag gemacht und dieser auch erläutert.





Kann man so eine Aufbereitung auch in der heimischen Garage erledigen? Ein klares "Jein". Das Schleifen des Lacks und das Herausziehen von Beulen sollte man eindeutig dem Profi überlassen, denn ohne Erfahrung kann man mehr falsch als richtig machen. Dann ist der Lack womöglich unrettbar. Das Beseitigen von Steinschlägen, Kratzern oder kleinen mattierten Stellen geht mit handwerklichem Geschick schon eher zuhause. Die eindeutige Domäne im häuslichen Bereich ist allerdings die reine Pflege von Lack, Chrom und Kunststoffteilen – und natürlich des Innenraums.

# Kontakt:

EXIT Car Service Lise-Meitner-Straße 4 24223 Schwentinental OT Raisdorf Telefon: (04307) 93 92 707 www.exit-car.de

