

# **Classic Color Partner**







Editorial	3
Lack-Historie	
Geschichte der Autofarben	5-6
Geschichte der Serienlackierung	7-8
Moderne Lacksysteme	ς
Verarbeitung	
Untergrundvorbereitung	11
Spachteln und Lackiervorbereitung	12
Füllern	13
Decklackierung	14
Tipps	
Thermoplastische Acryllacke	16
Einsatz von eingefärbten Klarlacken	17
Für ein perfektes Blau	18
Lackieren im Sommer: Lackeinstellung und Arbeitsplanung anpassen	19
Löcher und Nadelstiche im Klarlack vermeiden	20
Herausforderung weiße Perlglanzreparatur	21
Adressen	
Oldtimer-Verbände	23
Sattler	24-26
Sandstrahler	27-29
Praxis	
Mercedes 710 SS: ein Van Gogh auf vier Rädern	31-32
Porsche 911 Targa: Hingucker in sattem Orange	33-34
Triumph Dolomite: eine triumphale Restaurierung	35
Alfa Romeo Giulietta SS: Ein neues Lackkleid für Giulietta	36-37
Glas BMW 3000: Pietro Fruas schönes Unikat	38-39
Mercedes-Benz 250 CF: Man muss mit Herzhlut ans Werk gehen "	40.41



## Starten Sie erfolgreich ins Geschäftsfeld Oldtimer mit Classic Color Partner

Der Oldtimermarkt in Deutschland wächst stetig und damit auch der Bedarf für professionelle Reparaturen. Ein interessanter Markt für Lackierbetriebe, die ihr Geschäftsfeld erweitern wollen – und dafür hat Standox sein "Classic Color Partner"-Programm überarbeitet und neu aufgesetzt.

Die Zahl der Classic Cars steigt seit Jahren. Stand 2020 gibt es hierzulande über eine halbe Million Oldtimer – und das sind nur die Fahrzeuge mit einem H-Kennzeichen. Ihre Gesamtzahl liegt weit höher. Die Erfahrung zeigt, dass viele dieser Veteranen nach 30 oder mehr Jahren Reparatur- oder Restaurierungsbedarf haben. Daher sollten Werkstätten diesen Markt im Auge behalten, auch vor dem Hintergrund, dass "normale" Reparaturaufträge wegen sinkender Unfallzahlen potenziell rückläufig sind. Hinzu kommt, dass viele Besitzer von Old- oder Youngtimern bereit sind, in die Pflege, Wartung und Reparatur ihres Veteranen deutlich mehr zu investieren als ihre "Brot-und-Butter-Autos". Für Betriebe, die in dieses Geschäftsfeld einsteigen wollen, hat Standox sein "Classic Color Partner"-Programm überarbeitet und erweitert.

Sein Kernstück ist ein dreitägiger Classic Car Repair Workshop. Darin vermitteln erfahrene Trainer

- wie man den Reparaturaufwand in allen Arbeitsschritten abschätzt.
- wie man historisches Blech nachhaltig vor Korrosion schützt,

- wie man den richtigen Farbton findet,
- wie man den passenden Lack umweltgerecht mischt und der Oberfläche zu neuem Glanz verhilft,
- wie man neue Kunden auf ganz persönliche Weise für sich

Zum Seminar gehören außerdem ein Besuch bei Manfred Hering, einem weltweit bekannten Fachmann für die Restaurierung historischer Porsche-Modelle, und der Vortrag eines Sattlers. Am Ende des Workshops erhalten die Teilnehmer ein Zertifikat als "Standox Classic Color Partner" sowie ein attraktives Türschild mit dem neuen Classic Color Partner-Signet, mit dem sie Kunden auf ihre Oldtimer-Kompetenz hinweisen können. Außerdem erhalten Sie dieses Nachschlagewerk mit vielen praktischen Tipps und Informationen. Es ist als "wachsendes Kompendium" angelegt, das heißt: Sie erhalten in regelmäßigen Abständen Aktualisierungen und Ergänzungen mit weiteren Artikeln und Informationen.

Mein Rat an Werkstattinhaber und -leiter lautet: Haltet Augen und Ohren auf und beschäftigt euch mit dem Thema Classic Cars!

Ihr Andreas Mannebach Markenbeauftragter Classic Cars bei Standox Deutschland





## Geschichte der Autofarben

Zu Beginn der Automobilgeschichte war die Farbvielfalt noch limitiert. Am besten illustriert das Henry Fords berühmtes Bonmot: "Sie können jede Farbe haben – solange es Schwarz ist." Ford dachte dabei ganz pragmatisch: Denn schwarz pigmentierter Nitrolack trocknete am schnellsten und hielt die Produktion nicht auf.

Bei den ersten Autorennen hatte jede Nation ihre eigene Farbe: Wagen aus dem United Kingdom traten in "British Racing Green" (nächste Seite, Bild 1) an, Franzosen fuhren in Blau, Belgier in Gelb. Italienische Rennwagen waren zunächst schwarz, doch bald wurde "Rosso Alfa", das Alfa-Rot, zu ihrem Aushängeschild. Die deutsche Rennfarbe war ursprünglich Weiß. Doch als 1934 beim Eifel-Grand-Prix das Fahrzeuggewicht der Mercedes-Fahrzeuge über dem Limit lag, schliff man kurzerhand den Lack ab. Darunter kam silberglänzendes Aluminium zum Vorschein – das war die Geburtsstunde der deutschen "Silberpfeile".

Noch bis Mitte der 30er-Jahre boten die Autohersteller nur Rot, Blau und Grün an – mit großen Farbschwankungen. Erst danach erlaubten neuentwickelte Harnstoff- und Melaminharze auch hellere Töne. Doch erst die Alkyd-Melaminharzlacke brachten nach dem Zweiten Weltkrieg richtig Farbe ins Spiel. Auf dem Pariser Automobilsalon 1946 bestaunte das Publikum eine nie zuvor gesehene Farbvielfalt.

#### Rot war nur was für Sportwagen

Dennoch waren knallige Farben im europäischen Autoverkehr der 50er-Jahre eher selten: Die Pkw-Käufer bevorzugten gedeckte Töne wie Dunkelblau und -grün oder Weiß. Ein leuchtendes Rot kam einer Provokation gleich und blieb daher meist Sportwagen vorbehalten.

Ein Trend, der sich bis weit in die 60er-Jahre hielt, war die Zweifarblackierung. Dabei wurde meist eine gedeckte mit einer klaren Farbe kombiniert, oft auf dem Dach, aber auch an den Flanken. Bei Ford Deutschland standen um 1960 mehrfarbige Pkw wie der grau-blaue Typ 12M (nächste Seite, Bild 2) ganz oben auf der Beliebtheitsskala.













#### Bonbonfarben in den 50ern

Die 50er- und 60er-Jahre waren auch die Zeit der bonbonfarbenen US-Straßenkreuzer. Das berühmteste Beispiel war der rosa Cadillac, den der junge Elvis Presley seiner Mutter schenkte. Einige fanden sogar Eingang in Popsongs: Bruce Springsteen setzte dem "Pink Cadillac" ein Denkmal, Marc Cohn besang einen "Silver Thunderbird" und Prince eine "Little Red Corvette".

Anfang der 60er waren viele Wagen in Pastellfarben lackiert. Dafür gab es neben dem Zeitgeist auch einen technischen Grund: Die klaren Autofarben verloren schneller ihren Glanz. Doch dieses Problem bekam man in den Griff, und obwohl noch bis Ende der 60er-Jahre Weiß, Elfenbein oder Creme dominierten, bereicherten nach und nach helle, kräftige Farben das Straßenbild.

#### Wilde Farbexperimente der Hippie-Bewegung

Das galt erst recht, als Ende der 60er-Jahre die Hippie-Bewegung aufkam. Die Hippies bemalten ihre Käfer, Bullis oder Enten, bis die Originallackierung kaum mehr zu erkennen war. Das war nicht nur Lust am Farbenspiel, sondern auch Protest

gegen die Stellung des Autos als Statussymbol. Kein Wunder, dass eher traditionell orientierte Autofahrer dabei rotsahen. Die Autobauer griffen den Trend auf ihre Weise auf: Kurz darauf leuchteten auch serienlackierte Pkw wie nie zuvor, und das selbst bei Oberklasse-Herstellern. BMW zum Beispiel offerierte seine 5er-Reihe in Zitronengelb und die 2er-Reihe in sattem Orange (Bild 3). Die Verkehrsforscher fanden's toll: Helle Autos, erklärten sie, würden besser gesehen und seien sicherer.

#### Bei guter Konjunktur wird's bunt

Die Wissenschaft fand noch weitere Gründe für den Wechsel der Autofarben. Psychologen entwickelten Mitte der 70er-Jahre eine "Auto-Farblehre", die prinzipiell bis heute gilt: Bei guter Konjunktur steigt der Mut zum Farbexperiment. Herrscht hingegen wirtschaftliche Flaute, halten sich Hersteller und Käufer an gedeckte Töne. Eine weitere Faustregel: Je kleiner das Auto, desto bunter die Lackierung.

Ein neuer Trend der 70er waren Designlackierungen. Opel offerierte 1975 für seine Modelle Kadett, Ascona oder Manta serienmäßig ein Design mit Sonnenmotiven, Staffel- oder Sportstreifen (Bild 4). Und 1977 kamen Metallic-Lackierungen erstmals auf einen Marktanteil von über 30 Prozent.



## Geschichte der Serienlackierung

Als Carl Benz 1886 das erste Auto mit Verbrennungsmotor, den berühmten "Patent-Motorwagen", vorstellte, verzichtete er noch auf eine Lackierung. Die Metallteile waren mit einer Art Schusterpech gegen Korrosion geschützt. Als Lacke standen damals nur zwei Produkte zur Verfügung: Öllacke auf Leinölbasis oder – wenn besondere Qualität gefordert war – Bernsteinlacke, die aus verflüssigten Bernsteinharzen gewonnen wurden.

Damals stellte jeder Lackierer seine Farben selbst her: Bindemittel und Pigmente wurden auf Sandstein- oder Marmorplatten miteinander verrieben. Der Farbton war dabei eher Zufall: Der Käufer konnte sich aussuchen, ob das Auto blau, schwarz, grün, marron, beige oder rot sein sollte, doch eine exakte Nuancierung war nicht möglich.

#### Bis zu acht Wochen Trockenzeit

Vor der Lackierung mussten alle Oberflächen geglättet werden, da die Blechteile damals von Hand oder mit einem mechanischen Hammer getrieben wurden. Mehrere Spachtelgänge und einige Zwischenanstriche, jeweils mit großzügig bemessener Trockenzeit, waren nötig. So dauerte eine komplette Lackierung bis zu acht Wochen. Immerhin: Eine Lackierung auf Holzölbasis brauchte "nur" etwa zehn Arbeitstage.

1912 begann Henry Ford in Detroit Automobile am Fließband zu fertigen und bemerkte schnell, dass die Lackierung ein Engpass in der Produktion war. Seine Lösung war radikal: Sein millionenfach verkauftes Model T gab es bis 1925 nur in Schwarz – der Farbe, die am schnellsten trocknete. Nach dem Ersten Weltkrieg entdeckten man, dass sich Nitrozellulose, ein Nebenprodukt aus der Herstellung von Schießpulver, zu Lackbindemitteln verarbeiten ließ. Außerdem konnte die Industrie inzwischen Weichmacher, Lösemittel und synthetische Pigmente zur Verfügung stellen. Die damit produzierten Nitrolacke trockneten in nur noch 15 Stunden, bei Erwärmung sogar noch schneller.

#### **Auftrag mit der Spritzpistole**

Die Nitrolacke verursachten Änderungen im Lackierprozess: Die Lacke reagierten empfindlich auf Fett, daher mussten Oberflächen zunächst gründlich gereinigt werden. Sie konnten auch nicht mehr mit dem Pinsel, sondern nur noch mit der Spritzpistole appliziert werden. Die Farbtonauswahl blieb jedoch begrenzt: Autokäufer konnten zwischen Rot, Blau oder Grün wählen. Und die Freude an der Farbe währte oft nur kurz, denn Nitrolacke waren wenig witterungsbeständig. Durch den Abbau des Bindemittels wurde die Lackierung stumpf. Die Autos mussten regelmäßig nachpoliert werden – wodurch allerdings der Lack nach und nach abgetragen wurde.

Doch die Technik blieb nicht stehen. 1927 hatte man in den USA ein neues Bindemittel entdeckt: Alkydharz oder Glyptal, das auch als Lackharz verwendet werden konnte. Alkydharzlacke vertrugen sich gut mit Nitrozellulose, sie wurden auch als Elastifizierer in Nitrozelluloselacken eingesetzt – diese Mixtur wurde später als Nitrokombilack bezeichnet. In den 30er-Jahren entwickelte man außerdem Melamin- und Harnstoffharze, die nicht so schnell vergilbten und hellere Farbtöne möglich machten. Diese modifizierten Alkydharzlacke hatten noch weitere Vorzüge: Sie bildeten eine härtere Oberfläche aus, mussten nicht mehr poliert werden – und in der Produktion brauchte man nur noch halb so viel Material. Bestand eine Karosserie aus tiefgezogenen Blechen (bei denen keine Spachtelarbeiten anfielen), dauerte die Autolackierung jetzt nur noch knappe vier Stunden.

#### Die Erfindung des Lackier-Tauchbades

Im Luxussegment behielten einige Hersteller die klassische Nitrolackierung noch bis Mitte der 60er-Jahre bei. Doch ansonsten setzten sich die Alkydharzlacke nach dem Zweiten Weltkrieg durch. Ein wichtiges Argument: Die Alkyd-Melaminharz-Einbrennlackierung ließ sich direkt am Band durchführen. Meist wurden Grundierung und Füller im Hochdruckspritzverfahren aufgebracht, obwohl einige fortschrittliche Hersteller schon Ende der 50er-Jahre im Tauchbad lackierten.

Ab 1963 stand der Lackindustrie mit Polyester ein neuer Grundstoff zur Verfügung, der vor allem als Basis für Spachtel unentbehrlich wurde. Auch die Inhaltsstoffe der Decklacke veränderten sich: Die Alkydharzlacke wurden mit Isocyanaten versetzt. Sie ermöglichten eine schnellere Trocknung. Auch dies hatte Folgen: Durch die forcierte Trocknung ließ sich so viel Zeit sparen, dass sich in den Werkstätten kombinierte Lackier- und Trockenkabinen durchsetzten.

#### Rostschutz mit dem Grundierfüller

In den 70er-Jahren folgte die 2K-Acryl-Polyurethan-Technologie (Acryl-Stammlack und Polyisocyanat-Härter) und verdrängte die Alkydharzlacke binnen weniger Jahre. Die 2K-Systeme trockneten nicht nur schneller, sie hatten auch eine höhere chemische und physikalische Beständigkeit – so konnten Läufer oder Staubeinschlüsse nachträglich herauspoliert werden. Zudem entwickelten die Lackhersteller einen Grundierfüller, der gleichzeitig vor Rost schützte und eine Korrosionsschutzfarbe überflüssig machte.

In der heutigen Autoserienlackierung werden elektrostatische Rotationszerstäuber eingesetzt, um Füller und Decklackierung zu applizieren. Dadurch landet der weitaus größte Teil des eingesetzten Lacks dort, wo er hingehört – auf der Karosserie (beim konventionellen Hochdruckspritzverfahren ging hingegen die Hälfte als Overspray verloren). Zudem ersetzten die Lack- und Automobilhersteller ab den 80er-Jahren eine Reihe schädlicher Inhaltsstoffe durch umweltverträglichere Substanzen. So wurde beispielsweise der Anteil organischer Lösemittel in den Lacken reduziert. Die 2K-Acryllacke wurden zu festkörperreichen Decklacken weiterentwickelt. Dabei ersetzt ein höherer Anteil an Festkörpern die Lösemittel. In den 90er-Jahren kamen auch wasserverdünnbare Lacke auf den Markt. Sie sind heute in der Serie und der Reparaturlackierung Standard.

Die Qualitätsansprüche an Optik und Verarbeitung in der Serienlackierung sind inzwischen extrem hoch. Axalta hat mit seinem EcoConcept ein Verfahren entwickelt, bei dem der Füller entfällt: Seine Funktionen werden komplett von einem speziellen Basislack übernommen. Vorteil: Der Lackierprozess wird deutlich verkürzt, und die Füller-Lackieranlagen und -Trockenöfen können anderweitig genutzt werden.



## **Moderne Lacksysteme**

Nostalgie ist nicht immer der beste Ratgeber, wenn es die Lackrestaurierung von Oldtimern geht. Nicht nur, weil der Einsatz lösungsmittelhaltiger Basislacke inzwischen gesetzlich stark eingeschränkt ist. Sondern auch, weil moderne Lacksysteme nicht nur eine perfekte Optik, sondern auch einen besseren Schutz bieten. Seit 2007 ist der Einsatz organischer Lösemittel in der EU klar reglementiert. Die sogenannte VOC-Richtlinie setzt dem Anteil organischer Lösemittel bei der Verarbeitung von Lacken enge Grenzen. Darum kommen heute auch bei Reparaturlackierungen an Old- und Youngtimern moderne Wasserbasislacke und VOC-Klarlacke zum Einsatz (lediglich bei historischen Raritäten oder Museumsfahrzeugen lässt der Gesetzgeber Ausnahmen zu).

Jedes historische Fahrzeug verändert sich mit der Zeit, gerade bei "Schätzchen", die bereits Jahrzehnte auf dem Buckel haben. Der Einbau eines Ersatzteils macht ein Original nicht zu einer Kopie – das gilt nicht nur für eine neue Windschutzscheibe oder Motorhaube, sondern auch für eine neue Lackierung. Dennoch fürchten manche Kunden, dass ein moderner Lack das Flair ihres Klassikers verändern könnte. Dieses Vorurteil ist hartnäckig, doch es entbehrt bei einer Reparaturlackierung mit Standox Produkten jeglicher Grundlage.

Mit Standoblue Basecoat steht ein wasserbasiertes Basislacksystem bereit, das in Kombination mit Standocryl VOC-Klarlacken zu einem umweltgerechten und leistungsfähigen ZweiSchicht-Lacksystem kombiniert werden kann. Standoblue
basiert auf Mischlacken, mit denen sich rund 40.000 Uni-,
Metallic- und Perlmuttfarbtöne präzise nachstellen lassen. Ihre
Pigmentierung gewährleistet hohe Farbtongenauigkeit, und sie
kreiden selbst unter intensiver UV-Strahlung nicht aus. Damit
sind Standoblue Basislacke historischen Lacken technologisch
weit überlegen.

Fazit: Bei Reparaturlackierungen von Classic Cars müssen Sie aktuelle technologische und ökologische Standards nicht unterschreiten. Im Gegenteil: Mit Standox Reparaturlacken können Sie die hohen Erwartungen Ihrer Kunden und die strengen Umweltauflagen der Behörden gleichermaßen erfüllen.

#### Korrosionsschutz bei Oldtimern nach wie vor wichtig

Bis in die 80er-Jahre bestanden Autos bestanden vorwiegend aus Metallblechen, und denen setzten Regen von oben und Spritzwasser von unten gehörig zu. Mit Folgen: Viele Oldies landeten nach einigen Jahren auf dem Schrottplatz. Besitzer von Classic Cars bringen ihre Liebhaberstücke auch deshalb in Ihre Werkstatt, um ihren Fahrzeugen dieses Los zu ersparen.

Frühere Blech-Generationen begünstigten Rost bereits durch ihre chemischen Eigenschaften. Dieser Gefahr gilt es bereits bei der Untergrundbehandlung entgegenzutreten. Zwischen blankes Blech und Spachtelmasse gehört immer eine Isolierschicht. Denn Spachtel ist hygroskopisch: Er speichert Wasser wie ein Schwamm und leitet es an das Blech weiter – der perfekte Keim für Korrosion.

Standox empfiehlt daher einen Zweischicht-Aufbau aus Säure-Primer und 2K-Füller. Der Säure-Primer sorgt für die passivierende und korrosionshemmende Wirkung. Der 2K-Füller garantiert die gute Haftung auf dem Untergrund, isoliert Schleifriefen und Poren und egalisiert die Fläche. Entscheidend dabei ist die Verarbeitung: Alle Stufen der Reparaturlackierung müssen mit großer Sorgfalt ausgeführt werden.



### **Regeln, Tipps und Tricks**

Auf den folgenden Seiten finden Sie – unterteilt in die Arbeitsschritte Untergrundvorbereitung, Spachteln/Lackiervorbereitung, Füllern und Decklackierung – eine technische Anleitung, wie Sie bei einem Old- oder Youngtimer vorgehen sollten, dessen Karosserie zuvor bis auf blanke Blech entlackt wurde. Das ist gerade bei Youngtimern oder jüngeren Oldtimern, deren Besitzer eine makellose oder eine andere Lackierung wünschen, weitverbreitete Praxis. Darum haben wir dies auch an den Anfang unserer Verarbeitungstipps gestellt.

In manchen Fällen wollen Oldtimerbesitzer allerdings etwas anderes: Keine komplette Neulackierung, sondern zumindest einen Teilerhalt des Originallacks bzw. seine Restaurierung. In solchen Fällen muss ein Lackierer eine Entscheidung über die am besten geeignete Lackreparatur treffen. Dies erfordert Know-how. Im Prinzip gibt es vier Möglichkeiten: 2K-VOC-Basislack, konventioneller Basislack, Kunstharz oder 1K-Acryllack. Welche Methode im konkreten Fall in Frage kommt, hängt ab von der Art, dem Alter und Zustand des Originallacks und des Untergrundes.

Wir werden im Zuge der Aktualisierung dieses Ordners noch detailliert auf diese Methoden eingehen.

# Untergrundvorbereitung

#### **Untergrund:**

Altlackierung je nach Zustand restlos entfernen Blanker Untergrund, gestrahlt. Blanker Untergrund, geschliffen.

#### Vorbehandlung/ Reinigung

Reinigung mit Standox Silicon-Entferner 6600.

Trockenschliff mit P120-P280. Siehe auch Standox Lackiersystem S1.

#### Reinigung

Nachreinigung mit Standox Silicon-Entferner 6600 (mit Silicon-Entferner getränktem Tuch vorreinigen und mit trockenem Tuch gründlich nachreinigen).



Besonderer Hinweis Tipp: Unmittelbar bevor Standox Reaktiv-Haftprimer U3100 aufgetragen wird, kontrollieren ob eventueller Flugrost vorhanden ist. Diesen wie unter Vorbehandlung/Reinigung beschrieben entfernen. Danach erneut mit Silicon-Entferner reinigen.



Techn. Merkblatt 312

Applikation mit Standox Reaktiv-Haftprimer U3100, Schichtdicke: 8–10 µm

#### Tipp

Ab diesem Punkt Musterbleche mitlackieren, um eine spätere Arbeitsdokumentation zu erhalten. Ganz wichtig: Auf exakte Beschriftung achten.

#### **Füller**

Nach Ablüftphase des Reaktiv-Haftprimers U3100 (Abluft: 30 Min. bei 20 °C, siehe techn. Merkblatt 312) folgt die Applikation des VOC-Xtra Füllers U7560\*

5:1 mit VOC-Härter + 5-10 % Standox-Verdünnung,

Techn. Merkblatt 1600

2-3 Spritzgänge, maximal 100 µm.



<sup>\*</sup>alternativ: VOC-Nonstop Grundierfüller U7580

# **Spachteln Lackiervorbereitung**

#### **Spachtel**

Techn. Merkblatt 212

Nach der Trocknung des VOC-Xtra Füllers U7560\* die die zu spachtelnden Stellen fein mit P240-360 oder einem roten Schleifpad schleifen. Danach mit Silicon-Entferner reinigen.

Spachteln mit Standox Soft-Spachtel U1090.



#### Reinigung

Mit Standox Silicon-Entferner 6600 reinigen.



Besonderer Hinweis

Techn. Merkblatt 1602

Techn. Merkblatt 1600

Bei Durchschliffstellen bis zum blanken Untergrund: Einsatz des Standox Reaktiv-Haftprimers U3100 und danach Applikation einer geschlossenen Schicht des VOC-Nonstop Grundierfüllers U7580, Mischungsverhältnis 3:1 mit HS-Härter + 10 % Standox-Verdünnung. (siehe techn. Merkblatt 1602) oder des VOC-Xtra Füllers U7560\*, 5:1 mit VOC-Härter + 5-10 % Standox-Verdünnung





#### **Spritzspachtel**

VOC-Xtra Füller U7560\* trocknen lassen, danach Standox Spritzplastik U1100 auftragen.

Nach ausreichender Trocknung (siehe Techn. Merkblatt 231) und Bearbeitung des Polyester Spritzplastics

Grobschliff: P120-P220 Nachschliff: P240-P360 folgt die Reinigung mit Standox Silicon-Entferner 6600.



Techn. Merkblatt 231

<sup>\*</sup>alternativ: VOC-Nonstop Grundierfüller U7580

## **Füllern**

#### Füller

Techn. Merkblatt 1600

Applikation des VOC-Xtra Füllers U7560\* im Mischungsverhältnis 5:1 mit VOC-Härter + 5-0 % Standox Verdünnung,

2-3 Spritzgänge, maximal 100 µm.

Nach der Trocknung nur leicht an-, nicht durchschleifen. Trockenschliff mit P400 – P600.



#### Reinigung

Mit Standox Silicon-Entferner 6600 reinigen.



#### Tipp

Techn. Merkblatt 554

Zur Kontrolle der Oberfläche kann man an diesem Punkt eine Vorlackierung mit Standox 2K-VOC-Decklack in einem passenden Uni-Farbton vornehmen.

Nach der Trocknung mit P500-P600 schleifen und mit Silicon-Entferner 6600 reinigen.

#### Reinigung

Techn. Merkblatt 803

Tipp: Unmittelbar bevor der Basislack aufgetragen wird,

Standohyd Reiniger mit einer Sprühflasche oder mit einem getränkten Tuch auftragen und mit einem sauberen, trockenen Tuch wieder aufnehmen.

# **Decklackierung**

#### **Decklack**

Techn. Merkblatt 801

Toche Markhlatt 850

Lackierung mit Standoblue Basislack (muss mit 5 % Standoblue Härter gehärtet werden) oder alternativ Standohyd Plus Basislack.

Achten Sie auf die Verarbeitungszeiten.





#### Klarlack

Techn. Merkblatt 1506

Techn Merkblatt 1503

Standocryl VOC-Xtra Klarlack K9560 oder

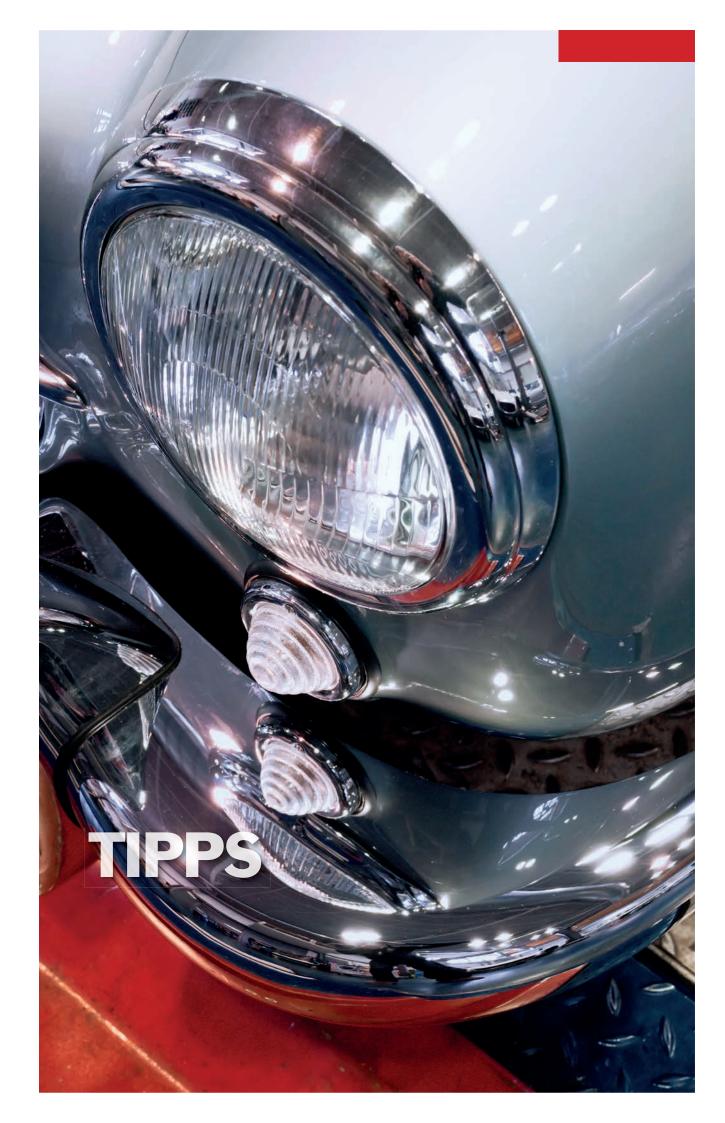
Standocryl VOC-2K-Klarlack K9550 oder

Standocryl VOC-HS-Klarlack K9520





#### **Finish**







# Auch thermoplastische Acryllacke lassen sich reparieren

Reparaturen von Oldtimerlacken erfordern spezielles Knowhow, denn manchmal funkt die Chemie dazwischen: Einige Altlacke vertragen sich nicht mit modernen Lacken. Doch mit den geeigneten Produkten und der richtigen Applikationsmethode lässt sich das Problem lösen.

Unverträglichkeiten können vor allem auftreten, wenn der Oldie ursprünglich mit einem thermoplastischen Acryllack (TPA) beschichtet wurde. Diese Lacke waren ab den 1950er-Jahren auf amerikanischen, aber auch europäischen Fahrzeugen weit verbreitet. Das bedeutet: Wer einen US-Klassiker aus den 50er- oder 60er-Jahren restaurieren will, hat es beim Lack mit großer Wahrscheinlichkeit mit einem TPA zu tun.

Die Besonderheit dabei: Der vergleichsweise weiche TPA reagiert nicht nur empfindlich auf Temperaturschwankungen (zum Beispiel bei forcierter Trocknung), sondern auch, wenn er mit modernen 2K-Reparaturlacken in Kontakt kommt. Im schlimmsten Fall kann der alte Lack aufquellen, reißen oder sich ablösen.

Darum galt bei Reparaturen von TPA bislang: Partielle Lackreparaturen gehen nicht – ein Bauteil muss komplett abgeschliffen und der Lack von Grund auf neu aufgebaut werden. "Bei großflächigeren Schäden ist das auch nach wie vor die richtige Lösung", bestätigt Erik Faßbender, Leiter Training bei Standox in Wuppertal. "Aber bei kleineren oder rein kosmetischen Schäden kann man inzwischen auch Teilreparaturen von TPA-Lacken vornehmen."

#### Spachtel direkt aufs blanke Blech

Und so geht's: Schleifen Sie die Schadenstelle zunächst bis auf das Blech herunter. Achten Sie bei den Übergängen zum Originallack auf feines Schleifen, um Riefen zu vermeiden. Tragen Sie anschließend den Spachtel direkt auf das blanke Blech auf.

Applizieren Sie einen Säureprimer, zum Beispiel den Standox 1K-Füllprimer, auf die blanken Stellen. Bei größeren blanken Bereichen sollte dann der Standox 2K-Reaktiv-Haftprimer eingesetzt werden, um einen noch besseren Korrosionsschutz sicherzustellen. Wichtig dabei ist: Besser als eine dicke Schicht sind mehrere dünne Schichten. Lassen Sie den Säureprimer danach mindestens 15 bis 30 Minuten ablüften.

#### Schleifriefen minimieren

Tragen Sie dann den Standox VOC-Nonstop-Grundierfüller U7580 auf. Hierbei sollten Sie entweder das ganze Bauteil füllern oder aber geometrische Begrenzungen wie Sicken und Kanten nutzen. Auch hier gilt: Schleifen Sie die Übergänge besonders sorgfältig, am besten mit einer P500- oder noch feineren Körnung. Als Faustregel gilt: Je feiner der Schliff, desto geringer das Risiko von Anquellungen. Lassen Sie den Füller gründlich trocknen und schleifen Sie ihn mit Körnung P600. Danach können Sie die ausgewählte Decklack-Qualität im passenden Farbton auftragen.

# So repariert man Lackierungen mit eingefärbten Klarlacken

Aufwendige Effekte und für bestimmte Modelle speziell entwickelte Sonderlackierungen werden bei Autoherstellern immer beliebter. Die Reparatur solcher Sonderfarbtöne ist alles andere als ein Routinejob. Doch Standox bietet die passenden Pro-

dukte und Reparaturlösungen zur fachgerechten Instandsetzung dieser Farbtöne. Darüber hinaus gibt das Online- Nachschlagewerk Standopedia Tipps.



Tiefer, satter, brillanter: Eingefärbte Klarlacke gewinnen aufgrund immer brillanterer Farbtöne und der gewünschten Tiefenwirkung von Sonderfarbtönen zunehmend an Bedeutung. Ein aktuelles Beispiel liefert Mazda: Das japanische Unternehmen hat nach fünf Jahren Laufzeit die erste Generation seines CX-5-Erfolgsmodells weiterentwickelt und dabei auch die Lackierung aufgepeppt. Der Farbton 46V Soul Red Crystal/Magmarot Metallic ist ein lebhafter, satter Farbton, der die Konturen des Mittelklasse-SUVs noch stärker betont. Die Reparatur erfolgt im Zwei-Schicht-Lackierverfahren mit eingefärbtem Klarlack. Wie man auf Anhieb ein erstklassiges Lackierergebnis erzielt, beschreibt Erik Fassbender, Training Spezialist Standox Deutschland.

## Schritt 1: Musterbleche anfertigen

Der eingefärbte Klarlack wirkt wie eine Lasur. Das heißt: Je mehr Sie von dem Lack auftragen, desto stärker deckt er den Untergrund ab. Die Anzahl der Spritzgänge und die hieraus resultierende Schichtdicke hat demnach einen direkten Einfluss auf den Farbton, die Brillanz und Tiefenwirkung. Standox empfiehlt daher für Reparaturen von Fahrzeugen mit eingefärbtem Klarlack das Anfertigen von Farbmusterblechen. Bestimmen Sie anhand dieser Muster die Anzahl der Spritzgänge des eingefärbten Klarlacks, um eine möglichst große Übereinstimmung mit dem zu reparierenden Fahrzeug zu erreichen.

## Schritt 2: Füller und Reparaturbereich schleifen

Gehen Sie bei der Vorbereitung wie gewohnt vor. Tragen Sie einen Standox VOC-Füller auf, vorzugsweise im Füllerfarbton FC3. Schleifen des Füllers mit Körnung P500 bis P600, im Beilackierbereich hingegen mit P1000 bis P1200.

### Schritt 3: Color Blend auftragen

Applizieren Sie Standoblue Color Blend auf den Beilackierbereich der umliegenden Flächen beziehungsweise das angrenzende Karosserieteil.

### Schritt 4: Basislackieren und Ablüften

Lackieren Sie bei. Die spritzfertige Einstellung für Standoblue lautet: ausgemischter Standoblue Farbton 46V Soul Red Crystal/Magmarot Metallic + 50 Prozent Standoblue Einstelladditiv lang. Lackieren Sie den Standoblue Farbton in 1,5 Spritzgängen auf die Reparaturzone des noch nassen Standoblue Color Blend. Hierbei sollte eine gleichmäßige und wolkenfreie Oberfläche erzielt werden. Lassen Sie den Basislack und Color Blend ausreichend lüften.

#### Schritt 5: Klarlackieren mit eingefärbtem Klarlack

Bereiten Sie zwei Lackierpistolen mit eingefärbtem und nicht eingefärbtem Klarlack vor, um zügig arbeiten zu können. Verwenden Sie lange Härter beziehungsweise Verdünnungskombinationen. Lackieren Sie den eingefärbten Klarlack auf das Reparaturteil und lackieren Sie über den Auslaufbereich des beilackierten Basislacks hinaus.

#### Schritt 6: Beilackieren in den nicht eingefärbten Klarlack

Lackieren Sie den nicht eingefärbten Klarlack auf die verbleibende Fläche des angrenzenden Teils und überlappen Sie in den noch nassen eingefärbten Klarlack. Trocknung gemäß dem technischen Merkblatt. Tipp: Je nach ausgewähltem Standox VOC Klarlack empfiehlt es sich, eine weitere Schicht nicht eingefärbten Klarlack über den Reparaturbereich beziehungsweise den eingefärbten Klarlack zu lackieren. Das verbessert den allgemeinen Decklackstand und vereinfacht spätere Polierarbeiten.

Eine ausführliche Anleitung zur Reparatur von Sonderfarbtönen im Zweischicht-Lackierverfahren kann unter www.standox.de/standothek heruntergeladen werden. Ganz neu und beson-



ders praktisch für die gezielte Suche nach fachlich fundiertem Lackierer-Praxiswissen ist außerdem das Standox Online-Nachschlagewerk www.standox.de/standopedia. Es umfasst aktuelle Lackierthemen und wird von Standox Experten kontinuierlich erweitert und aktualisiert.



## Für ein perfektes Blau

Auf Neufahrzeugen dominieren seit vielen Jahren "unbunte" Farben wie Weiß, Schwarz oder Grau. Doch das war nicht immer so: In früheren Auto-Epochen war der Anteil "bunter" Farbtöne weitaus höher – und damit auch auf vielen Classic Cars. Eine der beliebtesten chromatischen Farben war und ist Blau.

Blau wird von Außenstehenden oft als kühle, manchmal sogar kalte Farbe wahrgenommen. Doch wenn man annimmt, dass Fahrzeugbesitzer mit der Wahl ihrer Autofarbe etwas aus ihrem Inneren zum Ausdruck bringen wollen, steht Blau nach Aussage von Psychologen auch für positive Werte: Harmonie, Zufriedenheit, Ruhe und Klarheit. Und damit können sich offenbar viele Autokäufer identifizieren: Laut dem aktuellen "Global Automotive Color Popularity Report " von Axalta ist Blau in Europa der beliebteste chromatische Farbton auf Neuwagen.

Die Autohersteller haben inzwischen eine große Bandbreite unterschiedlichster Blautöne in die Palette ihrer Serienfarbtöne aufgenommen, vom leichten, hellen Himmelblau bis zu schweren, dunklen Blautönen, die seit jeher besonders auf großen Oberklasse-Limousinen gut zur Geltung kommen (und daher auch bei der Old- und Youngtimer-Restaurierung eine große Rolle spielen). Seit einigen Jahren gibt es zudem einen Trend hin zu Türkis-Farbtönen.

Standox hat daher mit "MIX 125 Brillant Blau" einen neuen Mischlack für ihr Basislacksystem Standoblue auf den Markt gebracht. Es handelt sich um ein hochchromatisches Grünblau, das bei der Reparatur bestimmter Blautöne benötigt wird. Es lässt sich sowohl in Effekt- als auch Unifarbtönen einsetzen und sorgt bei Lackreparaturen für eine perfekte Anpassung an den Original-Farbton. Die Formeln mit dem neuen Mischlack Brillant Blau sind jetzt in Standowin iQ, dem Farbtonsuchprogramm von Standox, verfügbar.





# Lackieren im Sommer: Lackeinstellung und Zeitplanung anpassen

Deutschland, so haben wir das zumindest in der Schule gelernt, liegt in den mittleren Breiten und hat demzufolge ein gemäßigtes Klima. Doch gerade in den letzten Jahren konnte man daran manchmal zweifeln. Beispiel Sommer 2019: Da wurden hierzulande tagelang Temperaturen von weit über 30, zeitweise sogar von über 40° Celsius gemessen. Ein brutaler Härtetest für Mensch und Material.

Solch extremen klimatische Bedingungen stellen jedes Unternehmen vor Herausforderungen, doch für Karosserie- und Lackierbetriebe gilt dies in besonderem Maße. Denn Hitze sowie niedrige bzw. hohe Luftfeuchtigkeit haben gravierenden Einfluss auf die Verarbeitung von Lackprodukten. Lackprofis sollten daher im Sommer flexibel auf das Klima reagieren – zum einen durch die richtige Einstellung des Lackmaterials. Zum anderen aber auch durch eine kluge Planung ihres Arbeitstages.

#### Arbeitsplanung den Temperaturen anpassen

Werfen Sie im Sommer morgens als erstes einen Blick auf Thermometer und Hygrometer. Wenn absehbar ist, dass der Tag heiß wird, sollten Sie langwierige und anspruchsvolle Lackierarbeiten möglichst auf die Vormittagsstunden legen, wenn es in der Werkstatt noch relativ kühl ist. Eine aufwendige Dreischichtlackierung sollten Sie nicht gerade mittags machen, wenn die Sonne am heißesten brennt. Passen Sie Ihren Tagesablauf, die Kabinenbelegung und die Reihenfolge der Lackierarbeiten dem Wetter an.

Grundsätzlich gilt: Bei großer Hitze und niedriger Luftfeuchtigkeit trocknen wasserbasierte Lackkomponenten deutlich schneller als gewohnt. Es kann so weit gehen, dass der Spritznebel aus der Lackierpistole bei einer herkömmlichen Einstellung nicht mehr richtig auf die Oberfläche übertragen wird. Die Lacktröpfchen trocknen buchstäblich schon im Flug.

#### Richtige Einstellung wählen

Standox bietet die passenden Härter und Additive an, mit denen Ihre Produkte – egal ob Primer, Füller, Basis- oder Klarlack – auch bei extremen Bedingungen einwandfrei verarbeitet werden können. Wählen Sie bei trockener Hitze den passenden Härter mit dem entsprechenden Additiv für eine lange Einstellung. So bleibt der Lack lange genug offen, um eine gute Benetzung der Oberfläche sicherzustellen. Das Gleiche gilt für Spachtel: Hier sollten Sie den Härter BPO blau verwenden. Er sorgt dafür, dass sich selbst Spachtel bei großer Hitze länger gut verarbeiten lässt.

Auch Hitze in Verbindung mit hoher Luftfeuchtigkeit – in manchen Regionen eine häufige Kombination – kann eine andere Einstellung der Lackprodukte notwendig machen. Wenn die Luftfeuchtigkeit auf über 75 Prozent steigt, sollten Sie ebenfalls auf die Einstellung der verschiedenen Lackkomponenten achten. Andernfalls kommt der Lack unter Umständen zu nass auf die Oberfläche. Das kann beispielsweise dazu führen, dass Sie Schwierigkeiten haben, den gewünschten Farbton des Basislacks zu erreichen oder dass Fehler in der Oberfläche entstehen.



# Löcher und Nadelstiche im Klarlack vermeiden

Löcher oder sogenannte Nadelstiche im Klarlack einer fertigen Reparaturlackierung sind mehr als ärgerlich – erst recht bei einer Oldtimer-Restaurierung. Denn die notwendigen Nacharbeiten kosten Arbeitszeit und Material. Oft platzt dadurch ein vereinbarter Termin. Hier einige Tipps zu diesem Thema.

#### Wählen Sie den richtigen Füller

Löcher und Nadelstiche im Klarlack entstehen in der Regel, wenn der Basislack überbeschichtet wird. Besondere Vorsicht ist bei roten und weißen Uni-Farbtönen angebracht. Durch die Wahl des richtigen Füllerfarbtons verringern Sie das Risiko, zu viel Basislack aufzutragen. Darüber hinaus sparen Sie auch Material und damit Kosten ein. Wenn Sie sich nicht sicher sind, welchen Füllerfarbton Sie wählen sollen, schauen Sie in die Standowin iQ Farbtonsoftware: Dort finden Sie in der Farbtonformel einen entsprechenden Hinweis.

#### Stelle Sie den Basislack richtig ein

Bei der Oldtimer-Restaurierung ist nicht nur die perfekte Farbtonwahl, sondern auch die richtige Einstellung des Basislacks entscheidend für eine einwandfreie Lackierung. Achten Sie darum vor allem, wenn es draußen wieder wärmer wird, auf den Standoblue Klima-Ratgeber: Er erklärt, wie Sie den Basislack passend zu den klimatischen Bedingungen einstellen müssen.

#### Der Booster sorgt für mehr Sicherheit

Für mehr Sicherheit bei der Reparatur von Uni-Farbtönen hat Standox ein Additiv, den Standoblue Booster MIX 100, entwickelt. Bei extremen klimatischen Bedingungen (z.B. sehr trockenen Bedingungen wegen niedriger Luftfeuchtigkeit) unterstützt der Booster die Produkteigenschaften des Standoblue Basislacks und beugt Oberflächenstörungen vor.

#### Achten Sie auf den richtigen Druck

Halten Sie sich bei der Einstellung von Düsengröße und Druck an die Empfehlungen in den technischen Datenblättern. Eine zu große Düsengröße führt zu mehr Materialauftrag. Dadurch steigt die Gefahr von Läufern oder anderen Fehlern. Ähnlich verhält es sich beim Druck: Durch nicht fein genug zerstäubtes Material entstehen höhere Schichtdicken mit den damit verbundenen Problemen. Umgekehrt bringen zu fein zerstäubtes Material und/oder ein zu hoher Eingangsdruck mehr Luft in die Oberfläche. Das kann später zu Nadelstichen führen.

#### Trocknung mit der Handtrockenblaspistole

Achten sie beim Einsatz einer Handtrockenblaspistole ebenfalls auf den richtigen Druck und genügend Abstand zum Objekt. Zu empfehlen sind ein Eingangsdruck von 7maximal zwei Bar und ein Mindestabstand von einem Meter. Falls der Standoblue Basislack gehärtet wird, sollten Sie auf diese Trocknungsmethode verzichten.

Das anschauliche Trainingsvideo zur Vermeidung von Nadelstichen und weitere Video-Tipps finden Sie unter **www.youtube.com/standoxonline**.





# Herausforderung weiße Perlglanzreparatur

Die Lackierpraxis zeigt: Reparaturen von dreischichtigen weißen Perlglanzlacken sind sogar für Lackierprofis eine anspruchsvolle Sache. Denn dabei ist nicht nur fachliches Know-how, sondern auch Erfahrung gefragt.

Weiß ist eine der weltweit beliebtesten Autofarben und macht auch auf Classic Cars eine gute Figur. Doch Weiß ist nicht gleich Weiß: Oft hat diese "unbunte" Farbe einen Perlmutteffekt – und das macht eine Lackreparatur, sowohl von Teilen als auch von einer kompletten Fahrzeugseite, zu einer Herausforderung für Fahrzeug-Lackiererinnen und -Lackierer.

Ein wichtiges Mittel, um eine solche Reparatur durchzuführen, ist der Basislack Standoblue. Doch bei der 3-Schicht-Perlglanzreparatur mit dem Lack sind einige Aspekte zu beachten.

Machen Sie sich vor dem Beginn einer 3-Schicht-Reparaturlackierung mit der Erstellung von Farbmustern und dem Beilackierverfahren vertraut. Und verwenden Sie bei einer weißen Perlglanzlackierung auch einen weißen Füller. Das spart später beim Basislack Material. Auch die richtige Produkteinstellung spielt bei der Lackierung großer Flächen mit mehreren Überlappungsbereichen eine Rolle. Eine langsamere Produkteinstellung hält den Lackfilm länger offen und verringert die Gefahr von Wolkenbildung. Vor allem bei hohen Temperaturen hilft eine größere Düseneinstellung, die Applikationsgeschwindigkeit beizubehalten und über die ganze Fläche einen gleichmäßig nassen Film zu erzeugen.

#### Videos zeigen, wie es auf Anhieb klappt

Tipp: Auf dem Kanal YouTube/StandoxOnline stehen zwei Trainingsvideos über die Reparatur von weißen Perlglanzlacken: je eines über die Lackierung auf großen und kleinen Flächen. Sie zeigen Schritt für Schritt, wie man auf Anhieb ein perfektes Ergebnis erreicht.



### Verbände und Spezialanbieter

In der nachfolgenden Rubrik finden Sie wichtige und nützliche Adressen. Zum einen für Ihr Marketing: Zahlreiche Oldtimer-Verbände bieten auf ihren Web-Seiten eine Vielzahl von Informationen, Termine von Veranstaltungen, sie enthalten darüber hinaus oft umfangreiche Listen mit Hunderten von Oldtimer-Clubs. Schauen Sie mal rein, Sie finden bestimmt einen Oldtimer-Club in Ihrer Nähe, zu dem sich unter Umständen ein Kontakt aufbauen lässt.

Zum anderen geben wir hier einen Überblick über Spezialanbieter, die Sie bei der Restaurierung oder Reparatur von Classic Cars kompetent unterstützen können. Wir beginnen mit Sattlern und Sandstrahl-Betrieben – denn die Restaurierung von verschlissenen Autositzen oder die Komplettentlackung von Karosserieteilen sind Jobs für ausgewiesene Spezialisten.

**Eine Bitte:** Die Liste der Fachbetriebe ist erst der Anfang. Sie wird jedoch nie einen Anspruch auf erhebt selbstverständlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Das ist auch kaum möglich. Sie wird jedoch im Zuge der Aktualisierungen dieses Ordners kontinuierlich ergänzt und ausgebaut. Sie können dabei selbst mitmachen: Wenn Sie aus Ihrer betrieblichen Praxis Fachbetriebe kennen, mit denen Sie gute Erfahrungen gemacht haben und die Sie empfehlen können, teilen Sie uns ihre Adressen mit. Wir nehmen sie dann gerne in unsere Liste auf.



## Oldtimer Verbände

#### **ADAC Oldtimersektion**

Hansastraße 19 80686 München Tel.: 089/76760 E-Mail: adac@adac.de

Web: www.adac.de/infotestrat/oldtimer-youngtimer/

fiva-weltverband/default.aspx

### Allgemeiner Schnauferl-Club Deutschland e.V. (ASC-D)

c/o Motor Presse Stuttgart GmbH Leuschnerstraße 1 70174 Stuttgart

Tel.: 0711/1821424 F-Mail: dmittwoch@motorr

E-Mail: dmittwoch@motorpresse.de Web: www.asc-schnauferlclub.de

#### Automobilclub von Deutschland e. V.

Goldsteinstraße 237 60528 Frankfurt am Main

Tel.: 069/66060 E-Mail: avd@avd.de Web: www.avd.de

## Automobil-Veteranen-Freunde Deutschland. e.V. (AVF)

Mühlenweide 16 25599 Wewelsfleth Tel.: 04829/960452

E-Mail: kontakt.avfdeutschland@gmail.com

Web: www.avf-deutschland.eu

#### Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V (BHLD)

Birkendoerfle 7 70191 Stuttgart Tel.: 0711/256 2077 E-Mail: info@bhld.eu Web: www.bhld.eu

### Dachverband der US-Fahrzeugclubs Deutschland e.V. (D.U.S.)

Fechenheimer Weg 23 63477 Maintal Tel.: 0151/16248261

E-Mail: info@dus-dachverband.de Web: www.dus-dachverband.de

#### Deutscher Automobil-Veteranen-Club e.V. (DAVC)

Hudestraße 88 23569 Lübeck Tel.: 0451/301077

E-Mail: praesident@davc.de

Web: www.davc.de

#### **Deutscher Oldtimer Club GmbH (DOC)**

Butzweilerstraße 35-39

50829 Köln

Tel.: 0221/53448340

E-Mail: info@deutscheroldtimerclub.de Web: www.deutscheroldtimerclub.de

## **DEUVET Bundesverband Oldtimer – Youngtimer e.V.**

Postfach 1135 83302 Trostberg

Tel.: 08628/9879935 E-Mail: info@deuvet.de Web: www.deuvet.de

#### Initiative Kulturgut Mobilität e.V. (IKM)

Lerchenauer Straße 267 80995 München-Feldmoching

Tel.: 07021/75413

Web: www.kulturgut-mobilitaet.de

#### **TÜV SÜD Classic TÜV SÜD Auto Service GmbH**

Harffstraße 110A 40591 Düsseldorf Tel.: 0800/1288812

E-Mail: Classicline@tuvsud.com

Web: www.tuvsud.com/de-de/branchen/mobilitaet-und-automotive/oldtimer

#### Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V. (VFV)

c/o Martin Schenker Allhornring 10 22359 Hamburg

E-Mail: sekretariat@veteranen-fahrzeug-verband.de Web: www.veteranen-fahrzeug-verband.de

## **Spezialanbieter - Sattler**

#### Aliti Autosattlerei Köln

Rösrather Straße 443 51107 Köln

Tel.: 0221/2786065

E-Mail: info@autosattlerei-aliti.de Web: www.autosattlerei-aliti.de

#### ASF - Autosattlerei Freygang und Rostalski GbR

Segelfliegerdamm 94-98

12487 Berlin

Tel.: 030/63223122 E-Mail: a-s-f@gmx.de Web: www.a-s-f.net

#### **Auto Leder Atelier GmbH**

Am Büchele 3 86928 Hofstetten Tel.: 08196/998990 E-Mail: info@a-le-a.de

Web: www.auto-leder-atelier.de

#### Autosattlerei A.S e.K

Flinschstraße 59

60388 Frankfurt am Main Tel.: 01*7*9/6912816

E-Mail: info@autosattlerei-as.de Web: www.autosattlerei-as.de

#### **Autosattlerei Ballas**

Peter-Stühlen-Straße 112-114

51103 Köln

Tel.: 0221/853188

E-Mail: info@autosattlerei-ballas.de Web: www.autosattlerei-ballas.de

#### **Autosattlerei Bildl**

Alte Landstraße 28 79774 Albbruck Tel.: 07753/662

E-Mail: guenterbildl@aol.com Web: www.autosattlerei-bildl.de

#### Autosattlerei E&T GbR

Hohe Feldstraße 36 49696 Molbergen Tel.: 04475/9297394 Mobil: 0177/4773505

E-Mail: info@autosattlerei-et.de Web: www.autosattlerei-et.de

Autosattlerei F&E Design

#### **Autosattlerei F&E Design**

Elsestraße 92 32278 Kirchlengern Tel.: 05223/991095 E-Mail: info@fue-design.de Web: www.fue-design.de

#### **Autosattlerei Koc**

Kepler Straße 38 50823 Köln

Tel.: 0221/5104959

E-Mail: info@autosattlerei-koc.de Web: www.autosattlerei-koc.de

#### **Autosattlerei Korb & Sohn**

Vilbeler Landstraße 7 (Ecke Hanauer Landstraße 555)

60386 Frankfurt Tel.: 069/417196

E-Mail: info@korbundsohn.de Web: www.korbundsohn.de

#### Autosattlerei Luki Oskar

Neusser Straße 365

50733 Köln

Tel.: 0221/5348896 Mobil: 0163/2295544

E-Mail: info@sattlerei-polsterei-koeln.de Web: www.sattlerei-polsterei-köln.de

#### **Autosattlerei Masto**

Elisabethstraße 16

45139 Essen

Tel.: 0201/8918425 Mobil: 0172/2638161 E-Mail: sattlerei@masto.de

Web: www.autosattlerei-masto.de

#### **Autosattlerei Meschede**

Edisonstraße 9 33689 Bielefeld Tel.: 05205/4243

E-Mail: kontakt@autosattlerei-meschede.de Web: www.autosattlerei-meschede.de

#### Autosattlerei Schäfer

Alte Dorfstraße 6 39167 Ochtmersleben Tel.: 039206/51185

E-Mail: autosattlerei-schaefer@t-online.de Web: www.autosattler-schaefer.de

#### **Autosattlerei Schmidt**

Zum Gunterstal 4 66440 Blieskastel Tel.: 06842/706 878

E-Mail: info@autosattlerei-schmidt.de Web: www.autosattlerei-schmidt.de

#### **Autosattlerei Siam**

Flößergasse 8 81369 München Tel.: 089/32357830

E-Mail: service@siam-sattlerei.de Web: www.siam-sattlerei.de

#### **Autosattlerei Schmidt**

Alleestraße 7 66424 Homburg Tel.: 06841/5917

E-Mail: info@autosattlerei-schmidt.de Web: www.autosattlerei-schmidt.de

#### **Autosattlerei Stahl**

Energiepark 8 87784 Westerheim Tel.: 08332/9231610 Mobil: 0170/9850989 E-Mail: psp.stahl@t-online.de

E-Mail: psp.stahl@t-online.de Web: www.autosattlereistahl.de

#### Autosattlerei und Autoglaserei Janke

Eisenbahnstraße 11 45134 Essen Tel.: 0201/254371

E-Mail: info@autosattlerei-janke.de Web: www.autosattlerei-janke.de

#### Autosattlerei Werner Schäfer & Sohn

Halbe-Hufen-Weg 10 13125 Berlin Tel.: 030/9430342

E-Mail: info@autosattlerei-w-schaefer.de Web: www.autosattlerei-w-schaefer.de

#### **Benda Interiors**

Quarzstraße 6 51371 Leverkusen

E-Mail: info@benda-interiors.com

Tel.: 02173/1016324

Web: www.benda-interiors.com

#### Berliner Autosattlerei

Falkenberger Straße 44 13088 Berlin

Tel.: 030/4455248

E-Mail: info@autosattlerei.berlin Web: www.autosattlerei.berlin

#### Bodenseepolsterei Radolfzell GbR

Gewerbestraße 13 78345 Moos Tel.: 07732/52052

E-Mail: info@bodenseepolsterei.de Web: www.bodenseepolsterei.de

#### Classic Remise Düsseldorf

Harffstraße 110A 40591 Düsseldorf Tel.: 0211-22950570 E-Mail: duesseldorf@remise.de Web: www.remise.de

#### CORIO – Das Sattlerhandwerk

Gutenbergstraße 40 72555 Metzingen Tel.: 07123/3079111

E-Mail: info@corio-sattlerhandwerk.de Web: www.corio-sattlerhandwerk.de

#### **G&D Sattlerwerk GbR**

Dreifelderstraße 32 70599 Stuttgart Tel.: 0711/93590262 E-Mail: info@gd-sattlerwerk.de Web: www.gd-sattlerwerk.de

#### MC Autosattlerei – Polsterei

Widderstraße 32 86167 Augsburg Tel.: 0821/7478227

E-Mail: autosattlerei.mc@arcor.de Web: www.autosattlereimc.de

#### **Neidfaktor Manufaktur GmbH**

Sattlerei und Fahrzeugveredelung Ludwig-Meyn-Straße 18 25469 Halstenbek

Tel.: 04101/858083-0 E-Mail: info@neidfaktor.com Web: www.neidfaktor.com

#### Philip Klaus -Autosattlerei und Großhandel

Großer Burstah 50 20457 Hamburg Tel.: 0171/8460200

Web: www.philipklaus.com

#### Polsterei, Auto- & Bootssattlerei Reinhardt

Naumburger Straße 62 06667 Weißenfels Tel.: 03443/337555 Mobil: 0172/3544904

E-Mail: info@polsterei-reinhardt.de Web: www.polsterei-reinhardt.de

#### **PS Sattlerei**

Marie-Curie-Straße 12 59192 Bergkamen (Bei Dortmund)

Tel.: 02389/9953050 Mobil: 0173/2567951 E-Mail: info@ps-sattlerei.com

#### Sattlerei-Polsterei Design

Regensburgerstraße 81 90478 Nürnberg Tel.: 0911/92383073

E-Mail: info@polsterei-design.com Web: www.polsterei-design.com

#### Sattlerei Rapp

Glockenstraße 5 72178 Waldachtal Tel.: 07445/1409

E-Mail: info@sattlereirapp.de Web: www.sattlereirapp.com

#### Sattlerei und Polsterei Thomas Rieling

Sieboldstraße 12

97230 Estenfeld/Würzburg

Tel.: 09305/8583

E-Mail: info@sattlerei-rieling.de Web: www.sattlerei-rieling.de

#### **TAB Interieur Design GmbH**

Alexander Tokmakov-Adler

Am Pütt 5a

30952 Ronnenberg Tel.: 0511/47307650 E-Mail: info@tab-polsterei.de Web: www.tab-polsterei.de

#### Willi De Swart & Sohn OHG

Hamburger Straße 8 50321 Brühl

Tel.: 02232/76270 E-Mail: info@deswart.de Web: www.deswart.de

## Spezialanbieter - Sandstrahler

#### **Arthur Pulverbeschichtung GmbH**

Feincheswiese 8 56424 Staudt

Tel.: 02602/9189859

E-Mail: info@arthur-pulverbeschichtung.com Web: www.arthur-autolackierung.de

#### Car Service Schkeuditz Drischmann & Richardt GmbH

Am Roßberg 7 04435 Schkeuditz Tel.: 034204/70820

E-Mail: info@bosch-schkeuditz.de Web: www.bosch-schkeuditz.de

#### Die Sandstrahler

Gewerbering 8 84549 Wiesmühl Tel.: 08634/986744

E-Mail: mail@diesandstrahler.de Web: www.diesandstrahler.de

#### **Doerffer Sandstrahltechnik GmbH**

Schulze-Delitzsch-Straße 58

04315 Leipzig Tel.: 0341/6885825

E-Mail: info@doerffer-sandstrahl.de Web: www.doerffer-sandstrahl.de

#### **D&S HECO Oberflächentechnik**

Porschestraße 18 38259 Salzgitter Bad Tel.: 05341/229722 E-Mail: info@ds-heco.de Web: www.ds-heco.de

#### **Durst Solutions GmbH**

Paul-Auerbach-Straße 11 07318 Saalfeld (Saale) Tel.: 03671/4680001 E-Mail: info@lack-strahlwelt.de Web: www.lack-strahlwelt.de

#### Fischer Sandstrahltechnik

Fisperweg 13

76344 Eggenstein-Leopoldshafen

Tel.: 0721/7819499

E-Mail: info@strahltechnik-fischer.de Web: www.strahltechnik-fischer.de

#### Hink und Kempe Industrieanlagen-Service GmbH

Gewerbering 21 27432 Bremervörde Tel.: 04761/71081 E-Mail: info@hink-kempe.de Web: www.hink-kempe.de

#### H2O-Design e.K. Oberflächentechnik

Scheidtweilerstraße 75

50933 Köln

Tel.: 0221/58911502 E-Mail: info@h2o-design.de Web: www.h2o-design.de

#### Industrielackierung Malek GmbH & Co. KG

In der Dönne 2 58513 Lüdenscheid Tel.: 02351/4330090 E-Mail: info@malek-mk.de Web: www.malek-mk.de

#### Klose Sandstrahlen

Römerstraße 23 63486 Bruchköbel Tel.: 06181/709030

E-Mail: info@klose-sandstrahlen.de Web: www.klose-sandstrahlen.de/

#### **Kuhmichel Abrasiv GmbH**

Am Rosenbaum 22 40882 Ratingen Tel.: 02102/939790

E-Mail: vertrieb@kuhmichel.com Web: www.kuhmichel.com

#### Lackierhaus GmbH

In den Lindeschen 89129 Langenau Tel.: 07345/8029950 E-Mail: info@lackierhaus.de Web: www.lackierhaus.de

## LEP Loll Entlackungs- und Pulverbeschichtungs-GmbH

Heerstraße 18-19

14669 Ketzin/Havel OT Tremmen

Tel.: 033233/80129 E-Mail: info@lepgmbh.de Web: www.lepgmbh.de

#### Malermeister Manfred Becker

Brunnenstraße 23 16225 Eberswalde Tel.: 03334/24641

E-Mail: info@malerbetrieb-becker.de Web: www.malerbetrieb-becker.de

#### **Mobile Strahlarbeiten Andreas Tack**

Am Kanal 35 17139 Malchin Tel.: 03994/2991360

E-Mail: info@mobile-strahlarbeiten.de Web: www.mobile-strahlarbeiten.de

#### mps Strahltechnik GmbH

Egert 10 72336 Balingen Tel.: 07433/9317710

E-Mail: info@mps-strahltechnik.de Web: www.mps-strahltechnik.de

#### Möller GmbH

Autolackier- & Unfall-Center Limbeckstraße 53 44894 Bochum

Tel.: 0234/231896

E-Mail: info@autolackiererei-moeller.de Web: www.autolackiererei-moeller.de

#### Rodenhäuser Strahltechnik GmbH & Co. KG

Nibelungenstraße 430 64686 Lautertal Tel.: 06254/943076

E-Mail: info@strahltechnik-mobil.de Web: www.strahltechnik-mobil.de

#### Sakon Sandstrahl und Konservierungs GmbH

Siemensstraße 10

30827 Garbsen/Berenbostel Tel.: 05131/490970 E-Mail: info@sakon-gmbh.de Web: www.sakon-gmbh.de

#### Sandstrahlen Richter

Am Bahnhof 16A 53757 Sankt Augustin Tel.: 02241/9385635

E-Mail: sandmannbonn@arcor.de Web: www.sandstrahlen-richter.de

#### Sandstrahlerei Bernd Bräuer GmbH

Ernst-Heinkel-Ring 32 Gewerbegebiet

85662 Hohenbrunn bei München

Tel: 08102/6664

E-Mail: info@braeuer-sandstrahlerei.de Web: www.braeuer-sandstrahlerei.de

#### Sandstrahltechnik Bastian Schütz

Niedereimerfeld 35 59823 Arnsberg Tel.: 02932/39500

E-Mail: info@sandstrahltechnik-schuetz.de Web: www.sandstrahltechnik-schuetz.de

#### Sandstrahlservice-Hubert

Auf Erschberg 5 53945 Blankenheim Tel.: 02449/9174844 Mobil: 0160/99678981

E-Mail: info@sandstrahlservice-hubert.de Web: www.sandstrahlservice-hubert.de

#### Sandstrahltechnik Kraft

Brühler Straße 74 42657 Solingen Tel.: 0212/22148748

E-Mail: info@sandstrahltechnik-kraft.de Web: www.sandstrahltechnik-kraft.de

#### Sand und Pulver – Gerhard Weinberger

Berglwiesenstraße 92A 81249 München Tel.: 0174/1992268 E-Mail: usvigert@gmail.com Web: www.sand-pulver.de

#### Sasse GmbH

Dieselstraße 14 31737 Rinteln Tel.: 05751/891120 E-Mail: info@sasse-lack.de Web: https://www.sasse-lack.de

#### **Scheerer und Gross GbR**

Spechtweg 7a 35619 Braunfels Tel.: 06445/3619958 E-Mail: info@scheerergross.de Web: www.scheerergross.de

#### Schütz Sandstrahltechnik

Auf dem Geeren 14 59469 Ense-Höingen Tel.: 02938/979399

E-Mail: info@sandstrahltechnik-ense.de Web: www.sandstrahltechnik-ense.de

#### Strahlerei & Lackiererei Voigtländer GmbH

Rittergutsstraße 21 04159 Leipzig Tel.: 0341/4615178

E-Mail: kontakt@lackiererei-voigtlaender.de Web: www.lackiererei-voigtlaender.de

#### **Strahlmaxx**

Marie-Curie-Straße 2a 27283 Verden Tel.: 04231/952750

E-Mail: info@strahlmaxx.com Web: www.strahlmaxx.de

#### Trockeneisstrahlen-Brühl

Auf dem Mühlenberg 6 50389 Wesseling Tel.: 02236/325992 E-Mail: margitdusic@aol.com

Web: www.trockeneisstrahlen-brühl.de

#### **Uwe Hoffmann Pulverbeschichtung**

August-Mogler- Straße 21 74080 Heilbronn- Böckingen

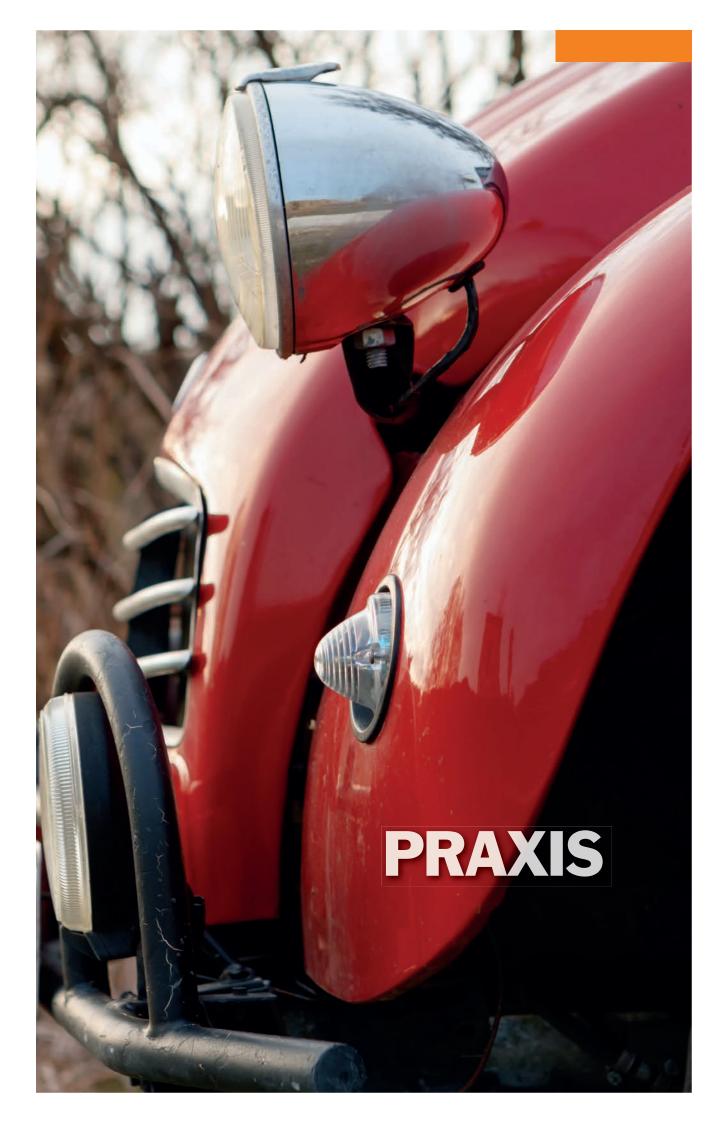
Tel.: 07131/46593

E-Mail: hoffmann.pulverbeschichtung@t-online.de Web: www.pulverbeschichtung-hoffmann.com

#### Walter Lackierungen

Hauptstraße 102a 09648 Altmittweida Tel.: 0174/3383208

E-Mail: info@walter-lackierungen.de Web: www.walter-lackierungen.de













# Mercedes 710 SS: "Van Gogh auf vier Rädern"

Aus der langen Liste berühmter Sport- und Rennwagen von Mercedes ragen einige heraus – zum Beispiel die legendären Modelle S, SS und SSK, die Daimler-Benz von 1926 bis 1933 baute. Der SS erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h – das war zu einer Zeit, in der andere Autos kaum auf 100 km/h kamen, geradezu schwindelerregend. Durch Zuschalten eines Kompressors ließ sich die Motorleistung kurzzeitig um fast 50 Prozent steigern – was sich nicht nur in der Beschleunigung, sondern auch im Geheul des Kompressors bemerkbar machte.

Für einen Normal-Automobilisten der späten 20er-Jahre war das kaum beherrschbar, erst recht nicht erschwinglich: Letztlich baute Daimler-Benz von den Typen S, SS und SSK nicht einmal 300 Stück. Die wenigen noch existierenden Exemplare werden heute für astronomische Summen gehandelt.

Armin Sauer, bis vor kurzem Coloristik-Spezialist bei Standox Deutschland, hatte im Laufe seines Berufslebens mit vielen Oldtimern zu tun. Doch als er im Januar 2020 einen Mercedes 710 SS in Augenschein nehmen konnte, war das auch für ihn etwas Besonderes. "Ein solcher Wagen", schwärmt er, "ist so etwas wie ein Van Gogh auf vier Rädern." Der vor zehn Jahren bereits einmal restaurierte dunkelgrüne Mercedes, Baujahr 1929, wirkte, als käme er gerade frisch vom Werk. "Das einzige, was gemacht werden musste, war eine Stelle an der Front, etwa so groß wie ein Din A3-Blatt, wo der Lack beschädigt war", sagt Sauer.

Dass er zur Begutachtung und Farbtonmessung des Klassikers herangezogen wurde, verdankte er der Vermittlung einer renommierten Expertin: Die Restauratorin Dr. Gundula Tutt aus Vörstetten am Kaiserstuhl gilt als Koryphäe für historische Autolacke. Sie ist eine Kritikerin des "Überrestaurierens" von Klassikern, wie es in manchen Sammlungen geschieht. Sie legt stattdessen Wert darauf, die Authentizität eines historischen Autolacks zu bewahren, selbst wenn er dann im Endeffekt etwas gealterter aussieht. Sie hatte sich mit dem Besitzer des Wagens zu dem Lackschaden ausgetauscht und danach Armin Sauer angerufen. "Gundula Tutt weiß, dass Standox über die Technologie, die Ausrüstung und das Know-how verfügt, um historische Lacke exakt nachzumischen", so Armin Sauer. Der Mercedes 710 SS war bei einer Restaurierung im Jahr 2010 mit einem Nitrolack, wie er bei Vorkriegsfahrzeugen üblich war, beschichtet worden. Nitrolacke reagieren recht empfindlich auf Witterungseinflüsse, da sie wegen ihres Bindemittels Zellulosenitrat mit viel Aufmerksamkeit gepflegt werden müssen. Sie müssen oft aufpoliert werden, was allerdings sukzessiv den Decklack abträgt. "Standox ist eine der wenigen Lackmarken, die heute noch ein Nitrozellulosematerial liefern können, das zur Reparatur und Ergänzung von Nitrolacken verwendet werden kann", erklärt Dr. Gundula Tutt.

Armin Sauer bestätigt: "Wir haben an den Standox Stützpunkten eine Mischanlage für Altlackierungen wie Nitrokombilacke oder kunstharz- und lösungsmittelhaltige Basislacke für Effektlackierungen. Darüber hinaus verfügen wir über alle Möglichkeiten der Farbanpassung. Damit lässt sich eine Reparatur durchführen, ohne den alten Lack abwaschen zu müssen. Dabei spielt keine Rolle, ob es sich um einen Originallack aus den 20ern oder – wie im Fall des Mercedes SS – um einen mit historisch korrektem Material restaurierten Lack handelt."

Letztlich entscheidend bei einer Restaurierung ist das exakte Nachstellen des Farbtons. Der Mercedes war, wie Sauer mit Hilfe des Farbtonmessgeräts Genius iQ und der Farbsoftware Standowin iQ feststellte, mit dem Mercedes-Serienfarbton 291 lackiert worden, einem dunklen Grün. In Wuppertal mischte er die Farbe als Nitrokombilack aus und stellte sie dem mit der Reparatur beauftragten Lackierer, einem ausgewiesenen Oldtimer-Spezialisten, zur Verfügung.













# Porsche 911 Targa: Ein Hingucker in sattem Orange

In der Werkstatt der Schweizer Lackiererei René Sahli stand vor einiger Zeit ein leuchtend orangener Porsche Targa, Baujahr 1969. Eigentlich sollte an dem Oldtimer nur eine kleine Roststelle repariert werden – doch letztlich wurde eine kom-plette Restaurierung daraus. Bei der Neulackierung verließ sich Sahli auf das Know-how und die Produkte von Standox. René Sahli ist von Haus aus Fahrzeuglackierer. "Ich habe schon immer gerne an Oldtimern geschraubt", sagt er. Seit 2010 leitet der heute 42-Jährige das Unternehmen, das sein Vater 1976 in Aesch im Kanton Zürich gegründet hatte. Die Autolackiererei René Sahli mit ihren vier Mitarbeitern genießt bei Besitzern von Oldtimern einen ausgezeichneten Ruf.

Mundpropaganda führte auch den Besitzer des 911 E Targa von 1969 nach Aesch. "Er hatte an der Karosserie Rost bemerkt", erinnert sich Sahli. Nichts Ungewöhnliches bei Fahrzeugen aus jener Zeit, als Hohlraumversiegelung oder Verzinkung noch weitgehend unbekannt waren. Prompt kam noch mehr Rost zum Vorschein, als Sahli den Oldtimer genauer unter die Lupe nahm. Bald war klar: Der Targa brauchte eine Komplettrestaurierung inklusive einer Ganzlackierung.

Bei der Entlackung entschied sich Sahli für eine Radikallösung: Er schickte Stoßstangen, Kot lügel sowie Front- und Heckhaube zu einem Spezialbetrieb nach Stuttgart. Dort wurde jedes Teil einzeln in einem Tauchbecken entlackt, im Säurebad entrostet und zum Schluss mit einem kathodischen Verfahren neu grundiert. "Nur so konnten wir sicherstellen, dass wirklich jede Stelle und jeder Hohlraum erreicht wird", sagt Sahli. Dabei kam auch ans Licht, dass einige der Anbauteile, darunter die Fronthaube, nicht mehr zu retten waren. "Sie mussten durch Original-Porsche-Teile ersetzt werden."

Der Targa war ursprünglich in dem warmen, strahlenden Farb-ton "Signalorange" lackiert, der auf Cabrios an sonnigen Ta-gen ausgezeichnet zur Geltung kommt. Dieses Orange war auf Porsches vor allem zu Anfang der farbenfrohen 1970er-Jahre beliebt.

Sahli setzte bei der Restaurierung ein digitales Farbtonmess-gerät ein. "Werkslackierungen fallen nicht immer gleich aus", erklärt er. "Es gibt Abweichungen, sogar bei gleichen Farbton-bezeichnungen." Ein weiterer Aspekt: "Früher enthielten Auto-lacke bleihaltige Pigmente, dies kann zu Farbunterschieden im Vergleich zu modernen Lacken führen. Die Pigmentierung spielt auch bei der Metamerie eine Rolle. Je nach Lichtquelle können einzelne Bereiche des Farbspektrums zweier Farbtöne auf-grund unterschiedlicher Pigmentierung anders re lektiert werden. Aus all diesen Gründen setze ich moderne Farbtonmess-geräte ein, denn sie liefern zusammen mit der Software Standowin iQ die besten Ergebnisse."

Für das Nachstellen des richtigen Farbtons holte Sahli sich Unterstützung von der André Koch AG in Urdorf bei Zürich, dem Standox Vertriebspartner in der Schweiz. Den Porsche-Farbton "Signalorgange" mischte er schließlich mit Standox 2K-Lacken aus. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Nach der Restaurierung erstrahlt die Karosserie des Porsche wieder in altem Glanz. Auch die Montage übernahmen René Sahli mit seinem Team. "Ich habe hohe Ansprüche an die Arbeitsquali-tät, darum machen wir gerne so viel wie möglich bei uns", sagt er. "Diese Arbeiten machen uns auch viel Spaß. Das Schöne an Oldtimern ist ja, dass ihre Technik verglichen mit heutigen Modellen vergleichsweise unkompliziert ist." Nach den Mon-tagearbeiten und dem abschließenden Finish mit einer Wachs-versiegelung war das Projekt naxh rund ein Jahr abgeschlos-sen. "Der Kunde war hochzufrieden", erzählt Sahli. "Am Ende mussten wir uns noch beeilen, damit er seinen Targa im Som-mer wieder fahren konnte."







# Triumph Dolomite: eine triumphale Restaurierung

Oldtimer aus England? Da kommen gleich mehrere prestigeträchtige Marken wie Jaguar, Aston Martin oder Rolls-Royce infrage. Kennern wird noch die Marke Triumph mit ihrem Modell Spitfire in den Sinn kommen. Doch vom Triumph Dolomite werden die Wenigsten bereits gehört haben. Selbst Adrian Morale, Inhaber von Morale Karosserie + Lack im schwäbischen Mössingen, kannte dieses Modell nicht, als sein Team und er den Auftrag für die Neulackierung eines Exemplars bekamen. Zwischen 1972 und 1980 wurde der Mittelklasse-Wagen in der Nähe von Coventry hergestellt. Hierzulande waren Triumph-Fahrzeuge immer sehr selten, und das gilt erst recht für den Dolomite: Selbst in Großbritannien gibt es geschätzt nur noch etwa 1.300 Exemplare.

"Ich hatte dieses Modell vorher noch nie gesehen. Darum war ich wirklich gespannt, als ich den Dolomite zum ersten Mal in unserer Werkstatt hatte", erzählt Adrian Morale. Besonders interessant: Der Eigentümer des Fahrzeugs ist selbst in der Automobil-Branche tätig – und zwar bei Daimler. Wieso der Schwabe nicht mit einem klassischen Benz durch die Gegend fahren wollte, weiß Morale: "Auf meine Frage, warum er denn keinen Oldtimer aus Sindelfingen gekauft hatte, gab unser Kunde eine interessante Antwort: "Mercedes oder Porsche kann ja jeder, ich wollte einen ganz besonderen Wagen haben."

Mit insgesamt 130 Stunden Arbeitsaufwand allein für die Neulackierung dieses speziellen Fahrzeugs war der Restaurierungsprozess für das Team dann auch außergewöhnlich zeitintensiv. Denn zunächst wurde der gesamte Lack vom Triumph entfernt, um eine gute Basis für den Aufbau der Neulackierung zu bekommen. Überraschend einfach gestaltete sich hingegen die Farbtonfindung: "Dank Standowin iQ hatten wir Zugriff auf die richtige Farbtonformel. Wir haben die Karosserie dann mit konventionellem Standox Lack und anschließend mit Klarlack beschichtet", berichtet Morale.

Der Schwabe und sein Team restaurieren pro Jahr fünf bis sieben Oldtimer – wohlgemerkt neben dem Tagesgeschäft. "Die Lackierung von Classic Cars ist jedes Mal eine Herausforderung. Denn jeder Arbeitsschritt dauert im Vergleich zu einer gewöhnlichen Neulackierung doppelt so lange. Allein die Trockenzeit des Füllers sollte mindestens zwei Wochen betragen, damit er vor dem letzten Schliff komplett absacken kann. Bei Oldtimern kommt es nämlich sehr darauf an, dass der komplette Aufbau sorgfältig durchgeführt wird. Dazu gehört, dass man beim Schleifen und Lackieren keine noch so kleine Ecke vergisst."











# Alfa Romeo Giulietta SS: Ein neues Lackkleid für Giulietta

Den Weg zur Werkstatt von Thomas Knapp in Kreuztal zu finden, ist nicht ganz einfach. Die schmale Stichstraße, die von der B54 abzweigt, lässt sich leicht übersehen. Und findet man sie doch, kann man nach ein paar hundert Metern trotzdem auf den Gedanken kommen, hier falsch zu sein. Denn die Werkstatt liegt in einem sehr abgelegenen Teil eines Gewerbegebiets.

Thomas Knapp ist 55, hat sich aber erst vor wenigen Jahren selbstständig gemacht. Er übernahm die Werkstatt von ihrem Vorbesitzer, der das Lackiergeschäft aufgab. Knapps Betrieb ist klein: Außer ihm selbst gibt es nur noch einen festen Angestellten und seine Ehefrau, die sich ums Büro kümmert. Dennoch hat sich Knapp bereits einen Namen gemacht: als Spezialist für Classic Cars. "Gut die Hälfte meines Geschäfts entfällt inzwischen auf Restaurierungen von Oldtimern", berichtet er. Zum Zeitpunkt unseres Vor-Ort-Termins standen vier Klassiker in der Werkstatt, darunter ein Renault 4 mit Kastenaufsatz, ein Opel Kadett C und ein Ford Escort RS2000 aus den späten 70er-Jahren. Doch das Glanzstück war zweifellos ein Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale.

Die Modellreihe Giulietta, die Alfa Romeo Mitte der 50er-Jahre vorstellte, war für den italienischen Autobauer ein wichtiger Markstein: Bis dahin hatte sich Alfa im exklusiven, hochpreisigen Segment getummelt, die Giulietta hingegen sollte auch für Normalsterbliche bezahlbar sein. Das klappte, die Baureihe (zu der neben der Limousine auch ein Coupé, ein Kombi und ein Spider zählten) wurde ein großer Erfolg. Ein wesentlicher Grund dafür war: Die Giulietta hatte nicht nur einen schönen Namen, sondern war auch bildschön – ein herausragendes Beispiel für das berühmte italienische Autodesign jener Zeit, für das beispielsweise Namen wie Pininfarina, Bertone oder Ghia stehen.

Einige Jahre später verpasste Alfa der Baureihe ein Facelifting. Bei den Limousinen hielten sich die Änderungen in Grenzen - doch dafür fielen sie beim Sportwagen Giulietta SS (für Sprint Speciale) umso deutlicher aus. Eine tief heruntergezogene Front, das elegante Schrägheck und der tropfenförmige Aufbau mit nach innen gezogenen Seitenscheiben verliehen dem Wagen einen futuristischen und schnittigen Look. Allerdings war der Wagen teurer: Mit einem Preis von rund 23.000 Mark, damals ein mittleres Vermögen, war die Sport-Giulietta nur für betuchte Zeitgenossen bezahlbar. So blieb sie leider eine seltene Erscheinung – nur knapp 1.400 Exemplare wurden gebaut.

Die Giulietta SS, die Thomas Knapp in Arbeit hatte, ist sogar noch seltener. "Es ist ein Fahrzeug aus der Vorserie von 1958", erklärt Knapp. "Diese bestand aus insgesamt 101 Modellen, von der heute nur noch eine Hand voll existieren. Jedes war im Grunde ein Einzelstück, denn alle unterschieden sich in Details voneinander." So auch die Giulietta Nr. 93, die monatelang in Knapps Werkstatt stand: Sie hatte als Besonderheit im Motorraum eine Ausbuchtung für einen Doppelvergaser.

Eine weitere Besonderheit: Der über 60 Jahre alte Wagen ist aus erster Hand. Der ursprüngliche Besitzer fuhr Anfang der 60er-Jahre mit dem Sportwagen eine Zeit lang Rennen, mottete den Wagen dann aber jahrzehntelang ein. "Sein Sohn hat den Wagen inzwischen geerbt", erzählt Knapp. "Er ist mit dem Wagen praktisch aufgewachsen und hat sich ent- schlossen, die Giulietta komplett restaurieren zu lassen."

Die Lackierung gab er in die erfahrenen Hände von Thomas Knapp. Der und sein Mitarbeiter Benjamin Scheel hatten sich zum Ziel gesetzt, eine absolut perfekte Lackrestaurierung zu machen – mit Erfolg. "Wir haben die Karosserie komplett blank geschliffen und anschließend einen Standox Reaktiv-Haftprimer U 3100 aufgetragen,

Lackrestaurierung zu machen – mit Erfolg. "Wir haben die Karosserie komplett blank geschliffen und anschließend einen Standox Reaktiv-Haftprimer U 3100 aufgetragen, im Anschluss einen Standox VOC-System-Füller U 7540 und erst dann beginnen wir mit den Spachtelarbeiten. Dies ist einer von vielen Unterschieden zu der klassischen Fahrzeugreparaturlackierung." Als Decklack wurde – dem Original von 1958 entsprechend – ein konventioneller 2K-Lack im klassischen Farbton "Rosso Alfa 501" eingesetzt.

Bis zum Abschluss der Arbeiten war es ein weiter Weg. "Für einen solchen Auftrag braucht man eine besondere Einstellung", sagt Knapp. "Benjamin ist tagelang im Kofferraum des Wagens herumgekrochen, um dort zu spachteln oder zu schleifen." Kein Problem für Benjamin Scheel, denn für den 35-jährigen Kfz-Lackierer war die Arbeit an der Giulietta mehr als ein normaler Job. "Mir hat's Spaß gemacht", lacht er. "Eigentlich möchte ich gar nichts anderes mehr machen als an Klassikern zu arbeiten." Mittlerweile sind alle Lackierarbeiten beendet, die Giulietta wurde ihrem Besitzer zurückgegeben – damit konnte die heute abgeschlossene Restaurierung des schönen Klassikers fortgesetzt werden.















# Glas BMW 3000: Pietro Fruas schönes Unikat

Manche Autoentwürfe schaffen es trotz technischer oder optischer Vorzüge nie in die Serie. Die Gründe können vielfältig sein: zu teuer, zu experimentell, ihrer Zeit voraus, manchmal fehlt es auch am Markt oder am Interesse des Herstellers. Dieses Schicksal hatte auch ein Coupé, das Ende der 60er-Jahre vorgestellt wurde.

Den Namen Pietro Frua kennen heute nur noch Auto- oder Design-Experten. Doch er gehörte zur Garde legendärer italienischer Autodesigner wie Bertone, Pininfarina oder Zagato, die vor allem in den 50er- und 60er-Jahren Karosserien schufen, bei denen Auto-Fans noch heute leuchtende Augen bekommen. Frua arbeitete zeitweilig als Angestellter für andere Designbüros, machte sich dann jedoch selbstständig und entwarf für viele Autofirmen. Besonders in Erinnerung blieben der Renault Floride oder die Maserati-Modelle Mistral und Quattroporte in den 60ern, die von seinem Reißbrett stammten.

Auch der deutsche Autobauer Glas aus dem bayerischen Dingolfing gehörte zeitweilig zu seinen Kunden. Glas hatte in den 50er-Jahren mit dem Kleinstwagen Goggomobil auf sich aufmerksam gemacht und versuchte sich in späteren Jahren auch an größeren Fahrzeugen. Das ging allerdings schief: Das Unternehmen geriet in

wirtschaftliche Schwierigkeiten und wurde 1967 vom Konkurrenten BMW übernommen. Die Marke Glas verschwand vom Markt.

In Dingolfing fanden die Ingenieure von BMW unter anderem den Glas 2600 V8 vor, ein luxuriöses Coupé, das Glas erst kurz zuvor vorgestellt hatte. Die Karosserie des Stufenheck-Coupés stammte von Pietro Frua – und er hatte sogar eine noch elegantere Variante mit Fließheck (Fastback) entworfen. Doch BMW hatte gerade im Rahmen seiner "Neuen Klasse" sein eigenes Coupé auf den Markt gebracht und daher keine Verwendung für den Entwurf. Von der Stufenheck-Version wurden noch einige hundert Stück ausgeliefert (übrigens mit dem BMW-Emblem auf der Motorhaube). Das Fastback-Coupé hingegen, das von einem 3-Liter-Achtzylindermotor mit 160 PS angetrieben wurde, ging nie in Serie – tatsächlich existiert nur ein einziger Prototyp.

Dieser Solitär, den Frua in Eigenregie hatte bauen lassen, wurde auf mehreren Messen präsentiert und erlebte danach eine bewegte Geschichte. Er wechselte nicht nur mehrfach den Besitzer und das Land, sondern auch die Farbe. Mittlerweile ist der Wagen im Besitz der Gassmann GmbH, einem großen Fahrzeughändler in

Bovenden bei Göttingen – und dort ließ man den über ein halbes Jahrhundert alten Veteranen erst mal gründlich überholen.

Die Karosserie wurde komplett entlackt. Dabei stellte sich heraus, dass bei den diversen Farbwechseln nicht immer fachgerecht gearbeitet worden war. "Die Karosserie war dick gespachtelt", bemängelte Markus Soppa, der bei Gassmann für die Karosserie- und Lackierarbeiten zuständig ist. "Und es gab Roststellen, die wir nur durch das Einschweißen neuer Bleche reparieren konnten." Rund 1.200 Arbeitsstunden, so schätzt Soppa, brauchte er, um den einmaligen Klassiker wieder in Form zu bringen.

Bei der Neulackierung ging Soppa mit seinem Kollegen, dem Lackierer Sebastian Haible, neue Wege: Sie verwendeten ausschließlich moderne Standox Materialien, darunter den Basislack Standoblue. Bei der Farbgebung hielten sie sich jedoch strikt ans Original: Heute strahlt der Glas BMW V8 wieder in coolem Silbermetallic, jenem Farbton, in dem er Ende der 1960er-Jahre erstmals zugelassen wurde.















# Mercedes-Benz 250 CE: "Mit Herzblut ans Werk gehen."

Werner Koopmann hat ein großes Herz für Classic Cars. So restaurierte er in seiner Werkstatt zum Beispiel ein Mercedes-Coupé aus den späten 60er-Jahren von Grund auf. Es war bereits der zweite Anlauf: Eine andere Werkstatt scheiterte bei dem Versuch, dem betagten Veteranen wieder seinen alten Glanz zu verleihen. Doch Koopmann war sich sicher, dass er es schaffen würde.

"Das ist mal ein richtig schönes Weiß", sagt Werner Koopmann und wirft einen wohlgefälligen Blick auf ein Fotos des 50 Jahre alten Mercedes. "Und auf diesem Klassiker kommt es auch sehr gut zur Geltung." Die Rede ist von einem Mercedes-Benz 250 CE, Baujahr 1969, im Mercedes-Farbton "Papyrusweiß". Diese Baureihe – werksinterne Bezeichnung: W114 – markierte bei Mercedes den endgültigen Abschied von der Formensprache der 50er- und frühen 60er-Jahre. Im Vergleich mit ihrer Vorgängerin, der Baureihe W110 mit ihren Heckflossen, war das W114-Design geradlinig, sachlich und funktional.

Das Coupé orientierte sich an der Optik der Limousine, zeichnete sich jedoch durch einen Hauch von raffinierter Extravaganz aus. Sein niedrigerer Dachaufbau erinnerte an die einige Jahre zuvor vorgestellte "Pagode", den Mercedes-Sportwagen 280 SL. Ein besonders "stylishes" Merkmal war die seitliche Verglasung: Sie wurde durch keine B-Säule unterbrochen – die hatte Mercedes-Star-Designer Paul Bracq kurzerhand weggelassen. Was dem Coupé ein schlankes, gestrecktes Aussehen verlieh.

"Selbst heute ist der 250 CE noch ein sehr elegantes Auto", findet Werner Koopmann (55). Das Exemplar, das er gerade in Arbeit hatte, gehört einem Mercedes-Fan aus Bonn. "Er wollte ihn ursprünglich in einer anderen Werkstatt restaurieren lassen", berichtet Koopmann. "Dort gab man den Auftrag aber nach einer Weile zurück. Danach stand er jahrelang demontiert in einer Garage."

Der Grund dafür war offenbar, dass man den Arbeitsaufwand unterschätzt hatte – kein seltenes Phänomen bei Oldtimer-Restaurierungen. "Tatsächlich fehlten viele Teile", sagt Koopmann. "Die alle zu besorgen, bedeutet natürlich einigen Aufwand." Dennoch zögerte er nach einer Bestandsaufnahme keinen Augenblick, den Auftrag zu übernehmen. Denn dank früherer Restaurierungs-Projekte verfügt er über gute Kontakte in die Oldtimer-Szene, speziell für Mercedes-Fahrzeuge. "Ein solches Netzwerk ist sehr hilfreich", sagt er. "Ich habe zwar viel herumtelefonierten müssen, aber auf diesem Weg auch zahlreiche Teile organisieren können."

Classic Cars sind eine Spezialität von Werner Koopmann und stehen regelmäßig in seiner Karosserie- und Lackierwerkstatt in Neustadt/Wied bei Bonn (mit dem hauseigenen Shop "Paint-Monkeys-Garage"). Mit seinen fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern übernimmt er natürlich auch normale Autoreparaturen. Aber in der Restaurierung von Old- und Youngtimern sieht er eine Möglichkeit, sich bei seinen Kunden zu profilieren. Und er liebt die Herausforderung, die mit solchen Projekten verbunden ist. "Bei manchen Aufträgen macht man buchstäblich aus Rost wieder ein Auto. Aber man muss natürlich mit Herzblut ans Werk gehen."

Die Arbeiten am Mercedes 250 CE sind bereits weit fortgeschritten. Unterboden und die Achsen des Mercedes wurden eisgestrahlt und pulverlackiert, ebenso die Felgen. Motorraum und Partien der Fahrzeugfront strahlen wieder in Papyrusweiß. Den Farbton hat Werner Koopmann mit der Farbtonsoftware Standowin iQ ermittelt, für die Lackierung setzt er auf einen 2K-Lack aus der Standofleet-Reihe von Standox. Eigentlich ein Nutzfahrzeugprodukt, aber damit, so hat er festgestellt, erzielt er exakt den Originalfarbton. Fachberater Markus Limbach vom Leitgroßhändler Lackierbedarf Koch, von dem Koopmann seine Lacke bezieht, nimmt dies zum einen als Beleg für die Erfahrung und das Know-how seines Kunden. "Zum anderen unterstreicht es auch die hohe Qualität von Standofleet. Denn für die Lackrestaurierung von Classic Cars braucht es einem hervorragenden Decklackstand."