

Good Lack!

Fiese Schrammen, hässliche Kratzer – wenn der Glanz des Lacks dahin ist, wird's höchste Zeit für eine sensible Auffrischung. Ein Fachmann zeigt, dass es nicht nur auf die Politur ankommt...

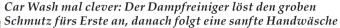
>>> Emma Peel, die sich in ihrem ledernen Catsuit auf der Haube ihres keramikversiegelten Lotus Elan räkelt: Eine schöne Vorstellung. Aber die arme Miss Peel käme sicher ins Rutschen – und unpassend wäre die moderne Schutzschicht allemal...

Findet auch Car-Detailer Christian Senn aus Karlsruhe: "Zwar kann man das Verfahren prinzipiell auch bei Klassikern ohne Klarlack anwenden, das Ergebnis wäre aber keinesfalls authentisch." Der Profi hat im Kundenkreis mit beiden Fraktionen zu tun und weiß um die besonderen Anforderungen, die die fachgerechte Pflege klassischer Lackierungen mit sich bringt.

Uns geht's vor allem um die Basics: Sprich die effiziente (maschinelle) Beseitigung feiner Kratzer und Gebrauchsspuren, wie sie nun mal vorkommen. Dazu steht zwar kein Lotus bereit, mit dem Alvis TD 21 aber immerhin ein klassischer Weggefährte, dessen dunkelgrüne ParkWard-Karosserie ebenso zeittypisch ohne jeglichen Klarlack daherkommt. Wichtig zu klären ist deshalb immer, wie viel Substanz noch vorhanden ist. Einfach drauflos zu polieren wäre fatal, weil ein Materialabtrag mit Polierpads und selbst mildester Politur nun mal unvermeidlich ist. Gefährdet sind vor allem sensible, weil ab Werk nur hauchdünn lackierte Blechpartien sowie jene, die über Jahrzehnte stark beansprucht wurden.















Die Auswahl an Polituren ist groß. Hier sind die Mittel von Menzerna erste Wahl





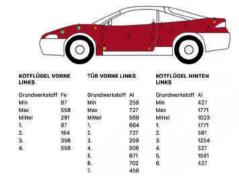
Die Lackschicht des Kotflügels hat ausreichend Substanz, um die fiesen Kratzer gründlich bearbeiten zu können



Was den Alvis betrifft, ist immerhin eine komplette Nachlackierung überliefert, außerdem erhielt der rechte Kotflügel erst vor kurzem frischen Lack. Verlässliche Aussagen über die Lackschichten kann Christian aber erst nach der Vorreinigung treffen, für die schon ein praktischer *Steamer* bereitsteht.

Anders als ein Hochdruckreiniger ist der Wasserdampf-Kärcher viel schonender. Ohne eine Handwäsche geht's gleichwohl nicht: Dabei wird der angelöste Schmutz mit einem pH-neutralen, rückstandsfreien *Rinseless*-Shampoo abgewaschen. Danach gilt es, die Karosserie ordentlich "durchzukneten", um auch hartnäckige Verunreinigungen wie Harze oder Insektenreste zu entfernen.

Der erstaunliche Effekt der Reinigungsknete ist inzwischen wohlbekannt, alternativ gibt's auch spezielle polymerbeschichtete Pads oder Tücher. Voraussetzung ist so oder so ein Gleitspray, das quasi einen stabilen Schmierfilm erzeugt.



BRITISH CLASSICS 3|2021



Bestmöglich vorgereinigt, lassen sich nun die Lackschichten analysieren. Und zwar mit hochmodernem Messgerät, das mit einer speziellen, App-gestützten Software operiert. Clou des Systems von NexDiag.com: Neben der Schichtstärke verrät es, welcher Werkstoff unter dem Lack steckt. Sogar verzinnte und gespachtelte Schichten lassen sich damit enttarnen – und zwar en détail!

Das Gerät deckt alles auf: Sowohl die Tatsache, dass Motorhaube, Dach und Türen des Alvis aus Aluminium bestehen als auch die Nachlackierung, die offenbar beim linken Kotflügel etwas nachlässig war. Auf dessen

oberer Kontur liegt die Schichtstärke noch nahe der ursprünglichen Lackierung. An dieser Stelle wäre also beim Polieren Vorsicht geboten. Anders als auf der üppig lackierten Gegenseite, die eine fast doppelt so starke Schicht aufweist. Allerdings kommen hier in einer Rundung unschöne Kratzer ans Licht – die sich prima eignen, um diese Partie exemplarisch aufzufrischen.

Nach Möglichkeit sollte man sich speziell bei Klassikern dem Lack über kleine Flächen annähern: "Das hat den Vorteil, dass man zunächst prüfen kann, wie er auf die jeweilige Anwendung überhaupt reagiert", sagt Christian, der dabei auf die Rücksprache mit seinen Kunden setzt: "Sobald mich das erste Ergebnis überzeugt, kann man anschließend zusammen beraten, ob es dabei bleibt oder nochmal verfeinert werden soll." Welches Rezept beim Detailing das richtige ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Nicht nur die Politur spielt eine Hauptrolle, sondern auch die Hardware. Dabei haben hochgerüstete Poliermaschinen mittlerweile ein erstaunliches Level – das ambitionierte Laien kaum ausschöpfen können...

Soviel ist klar: Reine Rotationspolierer gehören in erfahrene Hände. Mit den fal-



Kräftige Akkus, clevere Funktionen: moderne Flex-Poliermaschinen



Feines Feature fürs Detailing an kniffligen Stellen: flexibler Wellentrieb per Adapter



Top-Geräte haben Sanftanlauf und Drehzahlverstellung an Bord





schen Pads und zu scharfer Politur können sie schnell die gefürchteten Hologramme erzeugen – vor allem, wenn sich der Teller zu lange auf einer Stelle bewegt. Exzentergeräte erleichtern hologrammfreies Arbeiten dagegen ungemein und haben sich auf breiter Front durchgesetzt. Vorteile hat auch die längst geläufige Ausrüstung mit Akkus – wie bei den beiden Flex-Maschinen, die für den Einsatz am Alvis bereitliegen.

Was die Poliermittel betrifft, steht bei Christian vor allem das Programm von *Menzerna* im Mittelpunkt. Der renommierte Hersteller aus dem badischen Ötigheim ist auf mehrstufige Poliersysteme spezialisiert – in deren Palette sich auch geeignete Mittel für unseren Engländer finden. Los geht's zunächst mit einer milden Mixtur der Polierstufe *Medium Cut*, die für die schonende Handhabung auf älteren, trockenen Lacken geeignetist. Zwar käme angesichts der ordentlichen Lackschicht auch ein Mittel der Kategorie *Heavy Cut* in Frage. Aber wir wollen ja nicht gleich mit der Tür ins Haus fallen...

Bevor die Politur aufs dazu passende gelbe Pad kommt (das per Klettverschluss auf dem Stützteller fixiert ist), wird dieses noch kurz mit einem Conditioner angefeuchtet. Im nächsten Moment dreht Christian bereits eine gleichmäßige Runde mit der großen Flex, die dank ihres flachen Getriebekopfs prima in der Hand liegt und sich sicher übers Blech führen lässt.

Die mildere Schleifwirkung der Politur zeigt sich vor allem darin, dass das gelbe Schaumpad nur unwesentlich von grünen Lackpartikeln verfärbt ist. Ein sicheres Indiz dafür, dass man im nächsten Schritt durchaus auf eine abrasivere Rezeptur der Heavy-Cut-Reihe setzen kann – denn das erzielte Ergebnis stellt den Experten noch lange nicht zufrieden.







Drei Polierstufen plus Versiegelung bilden das Grundgerüst. Farblich passend dazu gibt's die Schaumpads













Das LED-Licht zeigt die Struktur der polierten Lackschicht – und die Kratzer



Die intensive Lackauffrischung ist eine lohnende Investition. Für den Alvis sind rund 600 Euro (plus Versiegelung) anzulegen

Christian Senn greift deshalb probehalber zur Mini-Flex, die mit höheren Drehzahlen operiert, allerdings einen kleineren Stützteller hat. Für die Bearbeitung der überschaubaren Fläche ist das Gerät gleichwohl gut geeignet. Die Lacksubstanz erlaubt es zudem, die etwas schärfere Wirkung des Heavy-Cut-Compounds mit der Verwendung eines speziellen Exzenter-Wollpads zu unterstützen. Dessen vermeintlich weiche Fasern schmeicheln dem Lack keineswegs, sondern schneiden dessen Spitzen regelrecht an.

Detail Squad

Tel.: 0162-6632686

Christian Senn/Sascha Misch Bannwaldallee 38, 76185 Karlsruhe

E-Mail: info@detail-squad.de

Ein kurzer Durchgang folgt, und ohne dabei Druck aufs kleine Gerät auszuüben, ist die Grünfärbung des Pads nicht zu übersehen. Abgerundet wird der Poliervorgang nochmal durch den Einsatz der größeren Flex – mit derselben Politur. Hinterher ist die deutliche

Verbesserung des Lackbilds offensichtlich, auch ohne gleich die *Gloss Units* mit einem Glanzmessgerät zu checken. Unter Einstrahlung des LED-Lichts zeigen sich in der Kotflügelrundung allerdings noch leichte Grauschleier, die in Fachkreisen als *Haze* gefürchtet sind. Der Poliernebel taucht oft als

Randerscheinung beim Einsatz von Exzentermaschinen auf, lässt sich aber leicht auspolieren.

Eine wesent-

lich härtere Nuss sind dagegen die immer noch sichtbaren Kratzer. Weil es die Lackschicht zulässt, kann man hier sogar noch einen Schritt weitergehen – und diese mit Nassschleiffolie in geraden Bahnen behutsam beischleifen. Wie dies gelingt, demonstriert Christian in zwei Schritten; zunächst mit einer 2000er-, dann mit 3000er-Körnung.

Auf der so bearbeiteten Fläche zeigt sich ein mikrofeiner Schliff, in dem die tieferen Kratzer nahezu vollständig verschwunden

sind. Dass der aufgeraute Lack anschließend ordentlich aufpoliert werden muss, versteht sich von selbst. Dies erledigt der Profi mit einem

Rotationspolierer – wobei er wiederum das *Heavy-Cut-Compound* verwendet.

Mit der Exzenter-Flex wird die komplette Fläche schließlich nochmal in zwei Stufen

Wer seinen Oldie gern streichelt, wählt Carnauba-Wachs

BRITISH CLASSICS 3|2021













die mehrstufige Politur zeigt

nachhaltige Wirkung

Politurreste werden mit einem weichem Tuch entfernt









Mit dem Handpad lässt sich die Emulsion leicht einmassieren



Carnauba-Wachs ist für den Alvis-Lack erste Wahl

auf maximalen Tiefenglanz getrimmt. Zwischendurch gilt es, die Reste der Polituren mit einem speziellen Reiniger zu entfernen, um die Kontrolle des erzielten Ergebnisses zu erleichtern – dessen sattes Finish vollauf überzeugt!

Fehlt nur noch das Sahnehäubchen in Form der Lackversiegelung: Dazu gibt's schon traditionell viele Meinungen, für Christian jedoch einen klaren Favoriten: "Aus meiner Sicht ist Carnauba-Wachs für so einen Klassiker ideal, auch wenn es längst nicht so nachhaltig wirkt wie synthetische Versiegelun-

gen. Aber wer seinem Auto gern ein paar Streicheleinheiten verpasst und die Anwendung regelmäßig wiederholt, ist mit Carnauba eigentlich bestens bedient."

Dies würde sicher auch der Alvis bestätigen, so er denn könnte: Bildet doch das Menzerna-Wachs, das unser Profi dem grünen Lack zum Abschluss in Handarbeit verpasst, eine weiche und allemal natürlich wirkende Schutzschicht - auf der die zur Probe aufgesprühten Wasserperlen fröhlich herumtanzen!

> **Text: Frank Schobelt Fotos: Andreas Beyer**



Christian Senn in Action: In Schulungen gibt der Profi sein Wissen gern weiter