



➤ 16. Restaurierung

Die Goldene Regel – Lange hat es gedauert, bis endlich der gesuchte Oldtimer gefunden war. Vorausgegangen war ein intensives, monatelanges Studium von Kleinanzeigen in Oldtimer-Zeitschriften und im Internet. Preisvergleiche, E-Mail-Verkehr, unzählige Telefonate. Die Wochenenden waren reserviert für Besuche von Oldtimer-Märkten und Messen, der Urlaub wurde geopfert und manchmal geriet bei so viel Enthusiasmus sogar der Haussegen etwas in Schiefelage. Doch schließlich war er gefunden. Der lange ersehnte Oldtimer stand endlich in der heimischen Garage. Ganz passabel noch im Zustand, beileibe keine Schrottaube – Experten würden ihn vielleicht in die Zustandskategorie 3, das heißt „Fahrbereit, mit deutlichen Gebrauchsspuren“, einstufen. Es könnte alles so schön sein, wenn nun nicht eine quälende Frage im Raum stünde:

16.1 Restaurieren oder nicht?

Zugegeben, an dieser Frage scheiden sich die Geister. Mehr noch als vor einigen Jahren, scheint sie heute Konventionen zu sprengen, ist sie doch alles andere als mit einem klaren Ja oder Nein zu beantworten. Über Jahrzehnte war es geradezu selbstverständlich, dass es einen Garagen- oder Scheunenfund erst einmal zu restaurieren galt, bevor sich sein Besitzer damit auf einem Oldtimer-Treffen sehen lassen und der Bewunderung des Publikums sicher sein

konnte. Da war es gängige Praxis, zunächst einmal alles zu fotografieren und zu zerlegen. Es folgte die vermeintlich unumgängliche „klinische“ Reinigung mit Hochdruckreiniger und Sandstrahlpistole und schließlich erhielt das heilige Blechle noch eine strahlende Hochglanzlackierung. Neuer Chrom und Nickel waren sowieso fällig. Lädierte Fahrzeugteile, deren Wiederinstandsetzung und Aufarbeitung sich nach wirtschaftlichen Erwägungen nicht lohnte, wurden kurz entschlossen ausgetauscht, während

das danach nicht mehr benötigte Originalteil häufig in den Schrott-Container wanderte. Immerhin gab es ja vielfach preiswerte Nachfertigungen aus dem osteuropäischen Ausland – beispielsweise von Scheinwerfern, Trichterhupen, Motorradschutzblechen etc., die man einfach nur noch zu montieren brauchte. Nur allzu verständlich, war und ist dies aufgrund der Stundensätze heutiger Werkstätten ganz klar der kostengünstigste Weg.

Doch ist es auch der einzig richtige Weg? Sicher nicht. Die Alternative zu einer konsequenten Vollglanz-Wiederherstellung ist eine Restaurierung im Sinne von Erhaltung der historischen Substanz. Kein Restaurator der Welt käme auf die Idee, ein altes Gemälde zu restaurieren, indem er zuerst einmal alles bis auf die Leinwand abstrahlt, um hinterher das Ganze neu nachzumalen oder gar durch einen Nachdruck zu ersetzen. Das käme einem Totalschaden gleich!

Immer mehr Liebhaber historischer Fahrzeuge, ganz gleich ob es sich hierbei um die Fahrzeuggattungen Motorräder, Automobile, Fahrräder oder Nutzfahrzeuge handelt, sehen daher den wahren Wert eines Oldtimers in dessen Originalität. Da wird die eine oder andere Schramme als unvermeidliche Gebrauchsspur einer jahrzehntelangen Nutzung ganz einfach akzeptiert. Da darf auch der Chrom von Bläschen unterwandert, der Nickel stumpf und angelaufen sein. Rissignarbigem Leder, abgegriffenen Lenkrädern, verwitterten Zierlinien, Schriftzügen oder schief getretenen Fußrasten kommt auf einmal eine ganz neue Bedeutung zu. Sie lassen den Oldtimer plötzlich in einem ganz anderen Licht erscheinen.





16.2 Patina heißt das Zauberwort

Die Patina, die unsere unrestaurierten Vehikel mit dem behaglichen Flair alter Gemälde, antiker Möbel und kostbaren Tafelsilbers umgibt. Liebenswerte, seidenmatte Patina. Da riecht es förmlich nach altem Gummi, nach Benzin und Motorenöl. Museale Kleinode. Doch leider sind Fahrzeuge, die sich in einem derart guten und erhaltenswerten Originalzustand befinden, ausgesprochen selten. In den meisten Fällen sind aufwendige Schweißarbeiten an Karosserie und Rahmen unumgänglich.

Häufig wurden sie von ihren Vorbesitzern „modernisiert“, umlackiert und den jeweiligen Trends der Zeit angepasst. Dann bleibt dem neuen Besitzer meist keine andere Wahl, als die einer mehr oder weniger kostspieligen Komplettrestaurierung.

Am Ende steht dafür aber dann nicht selten der toprestaurierte Oldtimer. Mit aufwendigen Lackierungen, poliertem Leichtmetall und Hochglanz bis zur letzten Schraube präsentieren sich

diese Schätze nicht selten in einem Zustand besser als neu. Fachleute sprechen hier von „Showroom Condition“. Ehrfurchtsvoll und tief beeindruckt von der atemberaubenden Schönheit und dem handwerklichen Geschick der Restaurateure werden sie mit Recht vom Publikum bewundert. Einfach traumhaft. Zum Fahren fast zu schade.

Doch im Gegensatz zu den unrestaurierten Oldtimern birgt der Erwerb eines komplett restaurierten Fahrzeuges auch gewisse Gefahren, denn unter dem neuen Lack lassen sich relativ leicht Mängel verbergen. Da wird mitunter gespachtelt und gefillert, was das Zeug hält. Und von Laien im Feuerifer gelegentlich auch an sicher-

heitsrelevanten, tragenden Teilen wie beispielsweise Rahmen, Gabeln, Felgen und dergleichen. Zudem gibt es besonders im Bereich der hochpreisigen Fahrzeuge mittlerweile Nachfertigungen, die professionell aufgebaut, von den Originalen, wenn überhaupt, dann nur noch sehr schwer zu unterscheiden sind. So können beispielsweise aus England komplett neu gefertigte Rennmaschinen nach den Vorbildern aus den 50er- und 60er-Jahren bezogen werden. Wunderschön gemacht – nur eben Neufahrzeuge – keine echten Oldtimer, auch wenn sie den Anschein erwecken.

16.3 Restaurierung im Ausland?

Eine Überlegung wert könnte auch die Restaurierung in einem Land mit niedrigeren Arbeitskosten sein. Wenn es sich dabei um ein EU-Land handelt, sind keinerlei Zollformalitäten für die Verbringung des Fahrzeuges dorthin und seine Rückkehr nach Deutschland erforderlich. Sollte der Restaurator aber in einem Nicht-EU-Land tätig sein, muss bedacht werden, dass sowohl

das Hinbringen des unbearbeiteten wie auch das Abholen des restaurierten Fahrzeuges ein Zollvorgang ist, für den einige Regeln eingehalten werden müssen. Der Vorgang selbst wird „Passive Veredelung“ genannt. So muss schon vor der Verbringung des Fahrzeuges ins Ausland die Bewilligung der Passiven Veredelung beim deutschen Zoll beantragt werden. Ausführliche Informationen zur Passiven Veredelung, welche Zollpapiere, Formalitäten notwendig bzw. beim Zollamt zu erledigen sind, finden Sie unter www.zoll.de.

Mit dieser Bewilligung und den dazugehörigen Zollpapieren erspart man sich bei den Grenzzollämtern umständliche Erklärungen über das beabsichtigte Vorhaben und es ist damit auch sichergestellt, dass bei der Rückkehr die Einfuhrabgaben in Höhe von 19 % Einfuhrumsatzsteuer und ggf. Einfuhrzoll wirklich nur von dem hinzugekommenen Mehrwert berechnet werden.

16.4 Restaurieren oder nicht, Fazit

Es scheint keine eindeutige Antwort auf die eingangs gestellte Frage „Restaurieren oder nicht?“ zu geben. Dennoch, im Sinne der Erhaltung des historisch Wertvollen sollten Fahrzeuge in besonders gutem Originalzustand unrestauriert belassen werden, denn jede Restaurierung kostet auch historische Substanz. Gerade diese Erkenntnis führte besonders in den letzten Jahren zu einem Trend, dem sich immer mehr Oldtimer-Freunde anschließen. Da derartige Fahrzeuge aber zu den absoluten Ausnahmefunden zählen, werden die meisten Scheunenfunde eine Restaurierung erfahren, aber idealerweise mit maximalem Erhalt der historischen Substanz und besonders nach den Vorstellungen des Besitzers. Eine gute Hilfestellung bei der Frage nach der Restaurierung gibt auch die in Kapitel 2 abgedruckte FIVA Charta von Turin. Die Redaktion von Oldtimer-Markt hat sich mit der optimalen Fahrzeugpflege ausführlich beschäftigt – der Beitrag „Patina pflegen und erhalten“ ist unter www.oldtimer-markt.de/patinapflege abrufbar.



16.5 Lack auf dem Oldtimer

Die lackierte Fläche – das „Kleid“ des Autos – ist bei jedem Fahrzeug die mit Abstand größte sichtbare Fläche und bildet daher maßgeblich den ersten Eindruck ab. Allerdings ist Lack auf dem Oldtimer ein im wahrsten Sinne des Wortes vielschichtiges Thema.

Die Lackmarke Glasurit mit ihren Classic Car Colors bietet neben hochwertigen Reparaturlacken die weltweit größte Farbtondatenbank und ein präzises Farbtonfindungssystem. „Mit Hilfe des Farbtonarchivs können unsere Lackexperten die ab Werk lackierten Farbtöne von Oldtimern ermitteln und mit aktueller Lacktechnologie authentisch nachstellen“, hält Jürgen Book, Leiter Classic Cars bei Glasurit und Experte im Bereich klassischer Fahrzeuge, fest. „In unserer Datenbank befinden sich über 250.000 Farbtöne, davon ein großer Anteil für klassische Fahrzeuge. Zudem erweitern wir unsere Datenbank laufend durch gemeinsame Recherchen mit Autoherstellern, Autoclubs und Museen sowie historischen Archiven“. Eine Aussage, die das Herz eines jeden Oldtimer-Fans höher schlagen lassen dürfte. Auch ein Herz für die kleineren Clubs und Marken haben die Münsteraner. So wurden die historischen Farbtöne von Messerschmitt, Adler und BITTER in enger Zusammenarbeit mit den Markenclubs wieder rekonstruiert. Interessierte können auf der Webseite über die praktische Eingabemaske nach einer passenden Farbtonlösung für ihren Klassiker suchen. Der Glasurit-Lackierbetrieb hat dann die entsprechende Lackmischformel dafür.

Ein logischer Schritt war für Glasurit im Jahr 2016 die globale Partnerschaft mit der FIVA, des Weltverbandes aller Oldtimerclubs. Informationen zur Zusammenarbeit finden sich auf der Webseite www.fiva.org. Unter der Rubrik „FIVA Master Class“ informiert Glasurit über viele Lackaspekte rund um klassische Fahrzeuge.

Normalerweise wird ein Auto aber nicht für die Einlagerung oder Erhaltung, sondern zum

Fahren gebaut – mit Ausnahme der wenigen Fahrzeuge, die bereits von Anfang an Kultstatus besitzen. Im Durchschnitt wird ein Fahrzeug heute etwa 15 Jahre lang genutzt. Nach dieser Gebrauchsphase durchleben die meisten Fahrzeuge eine Phase der Vernachlässigung. Eine Nutzung über einen Zeitraum von 30 Jahren und mehr und damit eine Wiederentdeckung als Sammelobjekt ist üblicherweise nicht vorgesehen. Im Laufe eines solch langen Autolebens werden Fahrzeuge instandgehalten, repariert oder umlackiert und danach meist verschrottet, selten eingelagert oder von Enthusiasten erhalten. Fahrzeuge, die tatsächlich noch den unberührten Erstlack – das tatsächlich echte Original – aufweisen, sind außerordentlich selten. Die Anforderungen für die Lackierungen von Oldtimern unterscheiden sich daher deutlich von den Anforderungen eines Neu- und Gebrauchsfahrzeugs.

Jedes historische Fahrzeug ist durch seine individuelle Geschichte ein absolutes Einzelstück und der Zustand des Lacks sagt viel darüber aus. Bis vor etwa zehn Jahren ging es bei der Lackierung von Oldtimern vor allem um hochglänzende und fachmännisch bestens instand gesetzte Fahrzeuge. Das hat sich stark verändert oder, besser gesagt, das Spektrum der Vorlieben, die immer sehr individuell sind, hat sich erweitert. Fahrzeuge mit Gebrauchs- und Alterungsspuren – der sog. Patina – und die Erhaltung der historischen Substanz werden heute sehr geschätzt. Aber: Schönheit liegt im Auge des Betrachters.

Erhalt vor neu ist Trend, aber es gibt genauso eine riesige Anzahl von Autobesitzern, die sich über Hochglanz freuen und penibel darüber wachen. Die Entscheidung, wie ein Auto zu reparieren, zu restaurieren oder instandgehalten werden soll, hängt sehr direkt mit der durch den Besitzer vorgesehenen Nutzung zusammen. Dabei gibt es zwischen hochpreisigen, unter besten Bedingungen gelagerten Sammlerobjekten, und bei Wind und Wetter bewegten Fahrzeugen alle Facetten.

Classic Car Colors



A brand of
BASF – We create chemistry

Ihr Klassiker - so schön wie am ersten Tag!

Für den Werterhalt Ihres Klassikers suchen Sie den besten Partner in allen Lackfragen? Dann sind Sie bei uns richtig. Mit Glasurit Classic Car Colors bieten wir Ihnen umfassende Unterstützung. Unser Service führt Sie im Internet über unser weltweit größtes Farbonarchiv zum Originalfarbton für Ihren Klassiker und zu einem geeigneten Glasurit-Partnerbetrieb in Ihrer Nähe.

classiccarscolors.com



Global Partner

16. Restaurierung

Die Lackoberfläche beim Oldtimer sollte sehr genau inspiziert werden, denn Lack zeigt vieles, aber verdeckt meist mehr. Mit einem geschulten „Lackblick“ nach Unregelmäßigkeiten, wie Schleifriefenmarkierungen, Krater, Staubeinschlüsse oder unterschiedliche Farbtöne, lassen sich Überraschungen oft erahnen. Oft sind dann auch weitere Untersuchungen sinnvoll. Hilfreich ist der geschulte Blick eines Lackierers oder Sachverständigen.

Mehr Informationen zu Lack und in der Oberfläche eines Fahrzeugs versteckten Hinweisen, finden Sie im Lackschadenratgeber von Glasurit unter:



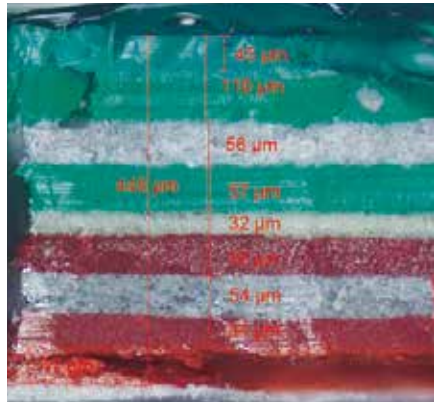
www.glasurit.com/de-de/lackschaedenratgeber.

Ein weiterer fundamentaler Unterschied zur Reparatur von Neufahrzeugen liegt in den auf einem alten Fahrzeug meist vorhandenen Lackschichten. Wie Jahresringe bei einem Baum, berichtet der Lackaufbau von der Geschichte des Fahrzeugs.

Dazu hier die Abbildung übereinanderliegender Lackschichten als Querschnitt unter dem Lichtmikroskop auf dem Messefahrzeug von Glasurit bei der Techno-Classica 2016. Der ursprünglich rubinrote Porsche 356 von 1963 war ein Garagenfund. Im Erscheinungsjahr 1963 stand schon die Markteinführung des 911er an und dieser 356 wurde recht schnell zum Gebrauchtwagen degradiert. Nicht untypisch, dass solche Autos in den 60er- /70er-Jahren billig zu bekommen waren und bei Missfallen einfach umlackiert wurden. Als Nicht-Porsche hätte er vermutlich den Weg zum Schrottplatz gefunden. Er wurde mehrmals lackiert, mindestens zweimal rot und zwei- bis dreimal in einem Grünton. Das Fahrzeug war ein intensiv genutzter Gebrauchsgegenstand. In der Beifahrertür wurde Bauschaum zur Schalldämmung und Reparatur eingesetzt, Roststellen waren kostensparend großflächig übergespach-

telt. Dies ist bei Oldtimern eher die Regel als die Ausnahme.

Abbildung übereinanderliegender Lackschichten als Querschnitt unter dem Lichtmikroskop.



Lackreparaturen sollten bei Young- und Oldtimern nur im kleinstmöglichen Bereich erfolgen. Oft wird eine Teillackierung notwendig, um angrenzende Schichten zu erhalten und nicht ohne Notwendigkeit über zu lackieren. Hier sind das Können des Lackierers und die richtige Verfahrenstechnik für die Reparatur entscheidend. Im Fall von Teillackierungen müssen ggf. Farbmuster gespritzt werden, um den genauen Farbton und/oder Metalleffekt und/oder Glanzgrad etc. hinzubekommen. Das bedeutet zusätzlichen Aufwand, der auch zu zahlen ist.

Dabei geht es gar nicht immer um den Erhalt der Erstlackierung sondern generell um gealterte Lackierflächen. Zur Erhaltung gealterter und intakter Lackierungen wird es neue Techniken zur Aufbereitung, Erhaltung und präventiven Konservierung geben.

Folgend einige Beispiele von aus lacktechnischer Sicht zerstörten, aber „kulturell“ möglicherweise erhaltenswerter Lackierungen.



Panhard: Rissiger Lack an einem Panhard Dyna X Baujahr 1949 – vermutlich die Erstlackierung. Die Schutzwirkung der Lackierung ist noch immer gegeben. Der kulturelle Aspekt genießt Vorrang vor der Notwendigkeit zur Reparatur dieser Oberfläche. Bei sachgemäßer Lagerung oder Konservierung kann dieses Fahrzeug noch eine lange Zeit überdauern.



Fahrzeug in Zweifarbenlackierung. Der Jaguar MK 9 war das Messefahrzeug von Glasurit bei der Techno-Classica 2018. Insgesamt weisen die einzelnen Fahrzeugteile jedoch etwa 20 unterschiedliche Nuancen/Varianten auf. Dokumentiert war, wie so oft, fast nichts zu den bisherigen Lackierarbeiten.



Lackierung eines Porsche 911 aus dem Südwesten der USA. Die Oberflächenschäden können mit schwarzem Kontrollpulver sehr gut sichtbar gemacht werden. Der Lack ist teilweise rissig und durch Sonneneinstrahlung und Säure zerstört, möglicherweise auch durch Insekten und/oder Vogelkot.

Der Nutzungs-Wunsch des Besitzers und der Ausgangszustand des Fahrzeugs sind die wichtigsten Aspekte hinsichtlich folgender Lackierarbeiten. Dabei gibt es die volle Bandbreite an persönlichen Meinungen und Geschmäckern. Wichtig ist letztendlich auch, dass die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge gegeben ist und die Sicherheitsaspekte den gesetzlichen Regeln zum Fahren auf öffentlichen Straßen entsprechen.

Text: Jürgen Book, Classic Car Colors Glasurit

Die Liste der auf die Lackreparatur und Restaurierung von klassischen Fahrzeugen spezialisierten Betriebe sowie weitere Informationen zu den Glasurit Classic Car Colors finden Sie unter www.classiccarcolors.de.



16.6 Der ADAC Jugendclub-Roller

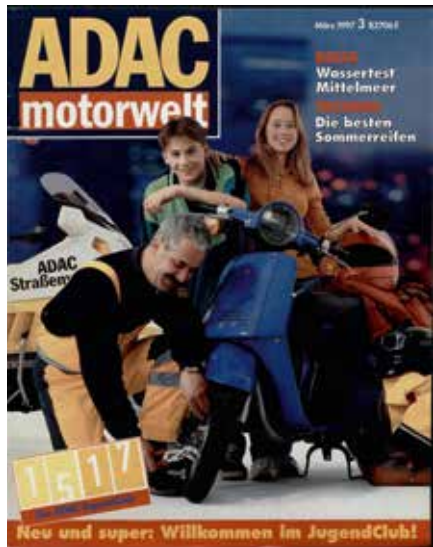
Ein Yamaha Zest 50 Roller von 1996, repariert nach den Richtlinien der Charta von Turin? Das mag anachronistisch erscheinen. Es ist aber tägliche Realität beim Oldtimerhobby, dass eine ansonsten wirtschaftlich nicht sinnvolle Instandsetzung durch den ideellen Wert eines Fahrzeuges aufgewogen wird. So auch hier beim ADAC Jugendclub-Roller. Dessen Marktwert ist vermutlich kaum vierstellig, seine Geschichte macht ihn aber für den ADAC zu einem wertvollen Artefakt.

Angelegt wurden bei der Instandsetzung die Maßstäbe der Charta von Turin. Sie wurde 2012 von der FIVA, dem Weltverband der Oldtimerclubs, verabschiedet, um Leitlinien zur Behandlung von historischen Fahrzeugen, die über 30 Jahre alt sind, zu schaffen (siehe auch Kapitel „Oldtimer-Weltverband FIVA“). Die Charta unterstützt die Anerkennung von mobilem Kulturgut durch die UNESCO. Dass diese Leitlinien auch für jüngere Fahrzeuge, die der Nachwelt bewahrt werden sollen, anwendbar sind, zeigt dieses Projekt. Dafür wurde die Geschichte des Rollers nahezu lückenlos recherchiert und die ausgeführten Arbeiten sorgfältig dokumen-

tiert. Geschaffen wurde der Roller einst für ein Jugendprojekt und junge Leute der Berufsschule in Weiterstadt haben den Roller auch heute nach über 20 Jahren, wieder in den gewünschten Zustand gebracht.

Zur Historie

1996 wurde der ADAC 15/17 Jugendclub gegründet, um ein Angebot für Jugendliche ab 15 Jahren, bis zum Erreichen des Mindestalters für den Auto- bzw. Motorradführerschein, zu schaffen. Als Erkennungszeichen des Jugendclubs wurde ein von Yamaha Deutschland zur Verfügung gestellter Roller zur Gestaltung dem



Lackkünstler Walter Maurer übergeben. Maurer hat die Lackteile in einem aufwendigen, frisch und dynamisch wirkenden Design lackiert. Die rohen, schwarzen Plastikteile wurden von einem heute nicht mehr identifizierbaren Betrieb gelb lackiert, um den Bogen zum ADAC zu schlagen. Auf den gelben Teilen haben sich dann diverse Persönlichkeiten per Autogramm verewigt, u. a. die mehrfache Gewinnerin der Damenwertung der Rallye-Welt- und Europameisterschaft, Isolde Holderied.

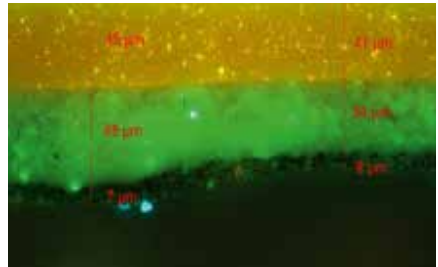
In der Folge wurde der Motorroller auf verschiedenen Messen und Ausstellungen gezeigt, um auf den ADAC 15/17 Jugendclub aufmerksam zu machen. So zierte der Roller beispielsweise den ADAC Stand auf der IFMA 1998. Nach der Umwandlung des ADAC 15/17 Jugendclub in den virtuellen ADAC Jugendclub ADACDRIVE, wurde der Motorroller anschließend an verschiedenen Stellen in der ehemaligen Zentrale des ADAC, Am Westpark 8, ausgestellt. Aufgrund des Umzugs der ADAC Hauptverwaltung 2011 in den Neubau an der Hansastraße 19 in München, wurde der Roller für Werbezwecke an eine Werbeagentur verliehen und er tauchte erst 2018 wieder auf und kam in die Sammlung von ADAC Klassik.

Die Wiederherstellung

Das bedauernde Gerät wurde seit 2011 ganz offenbar nicht mit Zuneigung iberhauft. Mehrere Teile waren verkratzt, abgesplittert oder eingerissen. Spuren einer ruden Behandlung. Alle gelb lackierten Teile zeigten teils großflächige Lackabplatzungen. Eine partielle Lackreparatur war dadurch unmoglich. Rundum beschädigt, nicht fahrbereit, ohne Schlüssel und Papiere war der Roller praktisch wertlos. Jegliche Instandsetzung hätte den Zeitwert kostenmäßig weit überschritten.



Schon 2017 fand das erste Treffen von ADAC Klassik und Glasurit in Rahmen der FIVA-Partnerschaft statt und schnell entstand die Idee, ein Fahrzeug der ADAC Sammlung für ein gemeinsames Restaurierungsprojekt zu nutzen. Im Januar 2019 stand der Roller dann zur ersten Besichtigung und Bestandsaufnahme bereit. Es wurde vereinbart, den Roller im Sinne der Charta von Turin wiederherzustellen.



Bei Glasurit in Münster begann die Suche nach der Ursache der Lackabplatzungen. Es wurde im oberflächen-analytischen Labor festgestellt, dass kein geeigneter Haftvermittler verwendet wurde. Der Lackaufbau bestand aus drei Schichten, es wurde kein Elastifizierungszusatz beigegeben, und der Untergrund wurde nicht angeschliffen. Die Bestimmung der Kunststoffart mit Hilfe der ATR-IR-Spektroskopie ergab, dass es sich um PP/

EPDM handelt. Das ist ein mit korrekter Untergrundvorbehandlung und einem korrekten Lackaufbau, lackierbarer Kunststoff.

Anhand eines entnommenen Lackmusters arbeitete Glasurit den Farbton aus. Die perfekte Passgenauigkeit erzielten die Experten des Farbtonlabors mit einem Grundlack und einem darauffolgenden gelben Uni-Decklack.

Im Mai 2019 kam es zum Treffen mit Walter Maurer in dessen Werkstatt im ehemali-

16. Restaurierung



gen Luftwaffenstützpunkt in Fürstenfeldbruck. Glücklicherweise zeigte sich, dass die einzige Schadstelle der von Walter Maurer designten Teile in einem unifarbenen Bereich lag und dadurch relativ einfach zu reparieren war. Er war sofort bereit, sein Werk wieder instandzusetzen und sorgte dafür, dass die Reparaturstelle heute so gut wie unsichtbar ist. Parallel erfolgte die Beschaffung der teils mit vielen Unterschriften signierten Plastikteile als Neuteil. Beim Trittbrett war die Suche leider nicht von Erfolg gekrönt. Bei der Tachoverkleidung, auf der einige schwer entzifferbare Unterschriften erkennbar sind, aber glücklicherweise schon.

Dadurch bleibt die Chance gewahrt, einige Unterschriften, die nur noch schattenhaft erkennbar sind und sich auch kaum fotografieren



lassen, zu bewahren und evtl. doch noch zu identifizieren. Im Idealfall könnten die Personen von damals dann den instandgesetzten Roller mit ihren Unterschriften vervollständigen.

In Weiterstadt machten sich die Ausbilder Mariusz Dechnig und sein Kollege Andrew Duffy ein Bild von den angelieferten Teilen. Es war klar, dass es ein Schüler-Lehrprojekt werden sollte. Luca Ebach, Amirali Nazari und Nassan Bozan führten die Arbeiten mit großem

Enthusiasmus mit Unterstützung von Johanna Kaiser, der World Skills-Teilnehmerin der Weltmeisterschaft 2019 im russischen Kasan, durch.

Die Beurteilung der Schäden war eindeutig. Es war 1996 sicher nicht die Intention der Lackierer, dass der Lackaufbau derart abplatzt – also entschied man sich für Entlacken und neu lackieren. Die Konturen der schwarzen Tropfen oder Tränen wurden mit Fotos dokumentiert, die Position empirisch festgelegt und auf einer Schablone exakt festgehalten.

Die Entlackung war mit einem Hochdruckreiniger sehr schnell erledigt. Nach der rückstandsfreien Reinigung wurden die Teile mit einem Bunsenbrenner beflammt, um einerseits die Haftung zu verbessern und andererseits diese nur selten eingesetzten Methode der Oberflächenbehandlung zu schulen. Als nächster Schritt erfolgte die Erstellung eines Farbmusters anhand der von Glasurit ausgearbeiteten Mischformel.

Die schwarzen Tropfen sind dann genau vektorisiert worden. Schablonen, die für die Vorzeichnung notwendig waren, wurden geplottet. Doch damit nicht genug: Die Struktur der Tropfen wies auf eine Streichverarbeitung hin. Also wurde getestet, wie die Struktur des 2K-Decklacks dem Original am nächsten kommt. Lackieren, Freihand-Technik beim Streichen mit Schablone, ein Mix aus beidem oder – wie damals – Freihand-



Streichtechnik. Das Ergebnis war: Wie damals. Mit 2K HS-Decklack, gemischt mit konzentriertem Härter für eine gut streichbare Viskosität, ist das kein Problem. 5 % des Glasurit Streich- und Rollzusatzes sorgten für die Entschäumung der auftretenden Blasen beim Streichen und zeigten nach Trocknung die typischen und hier gewollten Pinselriefen. Diese Materialeinstellung eignet sich besonders für schwierig zugängliche Stellen. Zwischenzeitlich ist der Roller wieder komplettiert und sieht GENAU so aus wie 1996. Perfekte Übereinstimmung beim Farbton und der Ober-

flächenstruktur der Tropfen. Besser geht's nicht. Dieses Beispiel zeigt anschaulich die Faszination des Lackierberufes und welche fachliche Qualifikation bei der Lack-Instandsetzung, Reparatur oder Restaurierung historischer Fahrzeuge notwendig ist.



Könnte der Motorroller reden, wäre er sicher eins der glücklichsten Wesen des Planeten, denn mit dieser fulminanten Wiederkehr hätte er wohl nicht gerechnet. Und auf einigen Messen wird der Roller wieder zu besichtigen sein, so z. B. bei der Retro Classics Stuttgart 2020 sowie auf der Techno Classica Essen 2020.

Kontakt:
E-Mail: klassik@adac.de
www.adac.de/klassik

