

Bauherren Modell

Kosten sparen
beim Lackieren

Der dickste Batzen bei der Restaurierung landet meistens beim Lackierer. Durch überlegte Planung und gute Zusammenarbeit mit dem Profi läßt sich vor allem bei den Vor- und Nacharbeiten aber auch hier ganz schön viel Geld sparen – Eigenleistung heißt auch hier das Zauberwort.

Moderne Lackierbetriebe bieten ihren Kunden heute einen allumfassenden Service. Die Zeiten, in denen nur Maler und Lackierer in einem solchen Unternehmen beschäftigt waren, scheinen daher längst vorbei zu sein. Wir

schauten dem Ansbacher Jürgen Blach, Mitinhaber des gleichnamigen Lackierbetriebes und seinen Männern bei der Restaurierung eines Mercedes 190 SL über die Schulter. Alle Arbeitsschritte wurden dokumentiert und als Einzelkosten festgehalten. So ergibt sich eine übersichtliche Kalkulation, aus der schnell zu ersehen ist, wo durch Selbsthilfe echtes Geld zu sparen ist.

Das Fahrzeug

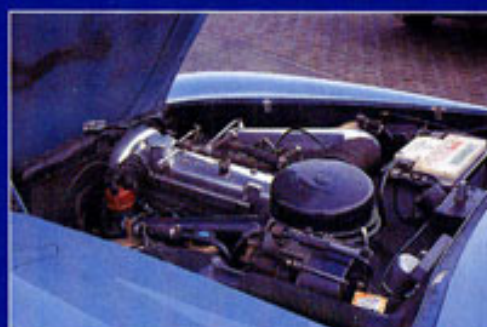
Der SL ist schon seit fünf Jahren wieder in Deutschland. Es handelt sich, wie so oft bei diesem Typ, um einen US-Import. Dort war der Wagen in Oregon zugelassen, ehe ihn der

jetzige Besitzer nach Nürnberg holte. Ausgeliefert wurde er aber ursprünglich nach Frankreich, was an einigen polierten Aluteilen wie Ventildeckel oder Ansaugrohr zu erkennen ist. Der französische Generalimporteur hatte diese Glanzstücke für seinen Markt zur Bedingung gemacht, und so brachten die Schwaben diese Teile in Handarbeit auf Hochglanz.

In Amerika wurde der SL später neu lackiert, natürlich mit dem dort üblichen Thermoplastlack. Der Zustand von Technik und Lack konnte als hervorragend bezeichnet werden, und so bewegte der jetzige Besitzer ihn in den Sommermonaten der letzten fünf Jahre ohne jedes Problem. Eigentlich hätte alles so weitergehen können, wenn nicht ein paar kleine



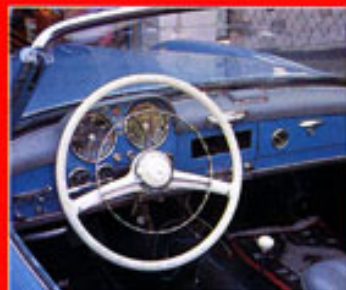
So kam der Wagen zum Lackierer. Der Besitzer hatte 40 Stunden Demontearbeit vorgelegt



Der serienmäßig schwarzlackierte Motorraum zeigte sich in Bestzustand. Das Triebwerk blieb drin



Die Türverkleidungen und andere teure Details behielt der Eigentümer gleich zu Hause



Der makellose Innenraum bleibt unverändert – auch das spart Geld



Die Karosserie zeigte oberflächlich nur geringe Schönheitsmängel



Eine kleine Beule gab den Ausschlag für die komplette Neulackierung



Der Scheibenrahmen des 190 SL läßt sich im Stück abheben

Risse im Lack aufgetaucht wären. Außerdem zeigten sich ein paar verräterische Bläschen. Eine an sich unbedeutende Beule gab schließlich den Ausschlag zur neuen Lackierung. Der Besitzer demontierte alle Chromteile, wie Stoßstangen, Zierleisten, Rücklichter und Scheinwerfer in aller Ruhe selbst und brauchte dazu rund 40 Stunden. Bei einem Stundensatz von rund 100 Mark, der heute in Restaurationswerkstätten eher am unteren Rand der üblichen Skala liegt, waren das schon die ersten 4000 Mark auf der Haben-Seite des Auftraggebers.

einrichtung sinnvoll. Oder vielleicht, wenn auch dort das eine oder andere Blech eingeschweißt oder gerichtet werden müßte. Dort aber vorher mit Garagenmitteln zu grundieren oder zu lackieren bringt nichts, denn der Preisunterschied ist winzig. Wir lackieren selbst ein völlig demontiertes Auto lieber komplett, als irgendwelche Bereiche mühevoll und zeitaufwendig abzudecken. Und die alte Geschichte vom besseren Rostschutz beim Lackieren mit dem Pinsel in diesen Bereichen, gehört wohl eher ins Reich der Fabeln und Legenden.“

Arbeit möglichst schnell durchgezogen werden, um den Platz in der Halle nicht unnötig lang zu belegen. Außerdem ist das blanke Blech sonst schutzlos dem Rost ausgeliefert. Der eine oder andere Urlaubstag wird dann wohl fällig, aber immerhin lassen sich so zweieinhalb Tausender sparen!

Der Blender

Was nun zum Vorschein kam, brachte auch hartgesottene Profis aus der Fassung: Kein einziges Blechteil des SL, außer Türen und Hauben,

Der erste Check

Bei Firma Blach gehört die kostenlose Abholung des Fahrzeugs zum Service, auch wenn der Wagen, wie in diesem Fall, rund 50 Kilometer transportiert werden muß. „Grundsätzlich inspizieren wir im Beisein des Kunden dann das gesamte Blechkleid und halten alle Beulen, Lackblasen, Kratzer oder andere Lackschäden schriftlich fest“, erklärt Jürgen Blach. „Danach erhält der Kunde sein genaues Angebot. Im Fall des 190 SL wußten wir von vornherein, daß der Thermoplastlack komplett entfernt werden mußte. Das heißt: Schleifen bis aufs blanke Blech!“

Der Gesamtzustand war jedoch so gut, daß keiner der Lackprofis mit den

später auftauchenden Problemen gerechnet hätte, denn der Superleicht wartete mit schwerwiegenden Überraschungen auf... Bodengruppe, Innenraum sowie Motor- und Kofferraum waren in Bestzustand, so blieben die gesamten Innereien nach Absprache mit dem Kunden im Auto. Lediglich die Hauben, die Türen und die Frontscheibe mit Rahmen wurden demontiert, um bei der späteren Lackierung – auch im Interesse eines perfekten Rostschutzes – wirklich in jeden Winkel vordringen zu können. Auf die Frage, wo man denn im Innen-, Motor- oder Kofferraum durch Eigenleistung sparen kann, meint Jürgen Blach: „An sich ist Eigenleistung nur bei der Demontage von Technik und Innen-



Auch beim Abschleifen ist Eigenarbeit möglich. Profigeräte schaffen es in der halben Zeit



Die alten Lackschichten kommen ans Licht: Oben der Thermoplastlack mit Grund und Füller



Am Heck hielten sich nach dem Abschleifen die bösen Überraschungen noch in Grenzen

Ein schmutziges Geschäft

Volle 25 Stunden dauerte es, die alten Lackschichten abzuschleifen. In unserer Endabrechnung schlägt dieser Posten dann auch mit 2500 Mark zu Buche. Jürgen Blach dazu: „Wer will, kann diese Arbeit bei uns und vor allem mit unseren Profischleifmaschinen mit Staubabsaugung selbst machen. Auf der Rechnung stehen dann nur die Kosten für die Schleifscheiben. Einen Arbeitsplatz stellen wir kostenlos zur Verfügung. Ich würde niemandem raten, sich mit einem Hobbygerät aus dem Baumarkt an diese Arbeit zu machen, die sind viel zu leistungsschwach.“ Natürlich sollte die

einer bis zu drei Zentimeter dicken Spachtelschicht zu kaschieren. Die Sicken über den Radausschnitten bestanden im Verhältnis 9:1 aus Spachtelmasse und Löchern. Dabei hatte der unbekannte amerikanische Künstler seine Arbeit derart perfekt gemacht, daß die Restauratoren im Heimatland des Roadsters nur noch staunen konnten. Wie der wirklich gute Zustand von Unterboden, Innen-, Motor- und Kofferraum mit der total vergammelten Karosserie zusammengeht, das bleibt wohl für immer das Geheimnis dieses Autos.

Nun war natürlich ein Gespräch mit dem Kunden nötig, denn von derart umfassenden Blecharbeiten war ja vorher nie die Rede ge-



Im Frontbereich war der 190 SL im Patchwork-Stil restauriert worden



Nicht schön, aber selten: Radlauf mit angepapptem Reparaturblech



Eigentlich sollte nur das alte Loch für die Antenne zugeschweißt werden



Die klassische Rost-Kur: Neues Blech zuschneiden und anpassen...



...schadhaftes Blech großzügig heraustrennen und dann mit dem Schutzgasgerät einschweißen



Wichtig beim Schweißen ist, daß ständig die Seiten gewechselt werden, um Verwerfungen zu vermeiden



Nach dem Verschleifen der Nähte fällt der fachgerecht eingesetzte Flicker kaum noch auf

wesen. Lediglich ein Antennenloch auf dem vorderen rechten Kotflügel sollte ursprünglich zugeschweißt werden, abgesehen von den gemeinsam festgestellten Schäden. Der Besitzer entschied sich in diesem Fall, alle Arbeiten in Auftrag zu geben, er hätte aber vieles davon auch selbst erledigen können. Material und Geräte hätte die Firma Blach dann kostenlos zur Verfügung gestellt. Blechteile wie Kotflügel, Schweller, Radsicken und diverse Reparaturbleche kamen von Mercedes-Benz. Alle Originalteile waren sofort lieferbar und schlugen

mit 3500 Mark zu Buche. Erfreulich: Die Bleche werden noch in der Originalstärke von 1,0 Millimeter nachgefertigt. Gut 75 Stunden war der Karosseriebauer dann mit dem SL beschäftigt. Wer diese Arbeiten selbst machen kann, spart locker 7500 Mark. Da lohnt sich sogar die Anschaffung eines guten Schutzgasschweißgerätes! Denkbar ist natürlich auch, die Schleifarbeiten im Lackierbetrieb zu machen und den Wagen dann zum Schweißen wieder in die heimische Werkstatt zu transportieren. Alles eine Frage der Absprache.

Nur für Köhner

Beim nächsten Posten, dem Verzinnen der Karosserienähte, gibt es kaum eine Möglichkeit, Geld zu sparen. Insgesamt zehn Stunden (rund 1000 Mark) brauchte ein gelernter Karosseriebauer, um alle Stellen mit Zinn (für 400 Mark) nachzuformen, die Zeiten für das Schleifen sind bereits eingerechnet. Jürgen Blach rät bei dieser Arbeit ernsthaft davon ab, es als Ungeübter selbst zu versuchen. Spezialisten sind ohnehin recht dünn gesät, und ganz ohne Grund lernen die Jungs ihren Job ja auch nicht jahrelang.

Wer jetzt denkt, endlich könnten die Spachtelarbeiten beginnen, liegt daneben. Nach Abschluß aller Blecharbeiten muß das gesamte Fahrzeug mit geeigneten Chemikalien gründlich entfettet werden. Dann folgt das Abdecken, in unserem Beispiel des Innenraums, des Motor- und des Kofferraums. Diese Arbeiten sind wieder eine Chance für Selbsterbauer. Die gesparte Summe ist zwar nicht riesig, aber immerhin 200 Mark stehen dann weniger auf der Rechnung. Anschließend kommt der Wagen zum ersten Mal in die Spritzkabine: Die grünliche Epoxygrundierung mit ihren rostschützenden Eigenschaften wird aufgespritzt. Kaum ist sie getrocknet, wird sie auch schon wieder leicht angeschliffen, um eine bessere Haftung des Zweikomponentenspachtels sicherzustellen. Vier Stunden stehen dafür in der Abrechnung, eine Arbeit, die normalerweise von Routiniers übernommen werden sollte. Wenn ein Kunde schon viel Erfahrung mitbringt, kann er dabei mithelfen und bis zu 300 Mark sparen. Er sollte sich aber darüber im klaren sein, daß damit die Grundlage für die Qualität der späteren Lackierung gelegt wird – zumindest an den Stellen, die nicht mehr gespachtelt werden.



Die typischen „Radlauf-Augenbrauen“ waren nur noch in aufwendiger Handarbeit zu retten



Bei einer Spachtel-Reparatur wäre diese Kante bald wieder zum Sorgenkind geworden



Keine Rettung für die maroden Schweller: Ein Neuteil war hier die beste und billigste Lösung



Auch der vordere Kotflügel stammt aus dem Teilekatalog von Mercedes-Benz



Wo der Vorgänger noch großzügig gehämmert und gespachtelt hatte, kam jetzt...



...altes Handwerk zum Tragen. Die Schweißnähte wurden sauber verschliffen und verzinkt



Mit dem Formholz bringt der Karosseriebauer das flüssige Metall grob in Form



Die Karosseriefeile sorgt für glatte Übergänge zwischen Zinn und Blech



Feinarbeit mit Winkelschleifer und Sandpapier: Hier reicht später ein Hauch Spachtel



Das Zinn bildet eine glänzende Grundlage für den späteren Lackaufbau

Es wird nochmal staubig

Beim Auftragen der Spachtelmasse und dem anschließenden Verschleifen sind die Profis nicht mehr zu Kompromissen bereit. Diese Arbeit machen die Lackierer am liebsten selbst. Zu schlecht sind die Erfahrungen, die sie mit Do-it-yourself-Autos gemacht haben. Meist haben sie damit mehr Arbeit als bei einer kompletten Lackiervorbereitung. Aber, satte 60 Stunden gingen dafür drauf, ein gewaltiger Posten von 6000 Mark! Und keine Minute davon wurde getrödelt, wie Jürgen Blach versichert. Einzige Alternative dazu wäre der vollständige Wiederaufbau der Karosserie mit Neuteilen gewesen, das wäre aber deutlich teurer geworden.

So ganz wohl ist den Lackierern nie, wenn sie Spachtelschichten von mehr als zwei Millimetern auftragen müssen, an ein paar Stellen des SL war es aber anders nicht zu machen. Immerhin sind Schichten von bis zu fünf oder sechs Millimetern mit den heutigen Materialien kein Problem mehr. Risse oder gar Abplat-

zer sind bei richtiger Verarbeitung auch in Jahrzehnten nicht zu erwarten, irgendwie geht's aber doch gegen die Berufsehre!

Ist der Spachtel verschliffen – beim SL waren es rund zehn Kilo, von denen gut sieben aber wieder abgetragen wurden –, folgt ein erneutes Entfetten. Zusammen mit dem Abdecken können also wieder 200 Mark auf der Habenseite verbucht werden, Eigeninitiative vorausgesetzt. Am Ende werden die beim Schleifen unvermeidbaren Durchschliffstellen nochmals grundiert.

Letzte Vorbereitungen

Die Lackierer egalisieren kleine Poren in der Spachtelmasse nun mit Feinspachtel. Zwei Stunden stehen inklusive Schleifen dafür auf dem Arbeitszettel. Erneut in die Spritzkabine gebracht, erhielt der 190 SL nun seinen Füllerauftrag. Gut fünf Liter wurden verbraucht. Auch beim anschließenden Fein- oder Füllerschleiff lassen sich die Profis nur ungern helfen. Wenn jetzt etwas schief geht, leidet die Quali-



Nach allen Blecharbeiten folgt die grünliche Rostschutzgrundierung auf Epoxidbasis



Knapp zehn Kilo Spachtelmasse landete auf dem Blech – sieben wurden wieder heruntergeschliffen



Das Schleifen mit der Hand ist eine Kunst, die oft unterschätzt wird – eine Aufgabe für Profis



Fleckig: Durchschliffstellen in der Spachtelmasse sind unvermeidlich



Eine neue Grundierung sorgt wieder für eine gleichmäßige Oberfläche



Erst dann folgt der Auftrag des grauen Spritzfüllers



Ein Rest des alten Thermoplastlacks ließ die Grundierung abplatzen!

tät des Lacks ganz erheblich darunter. 40 Stunden oder 4000 Mark sind gewiß kein Pappentstiel, aber die barocken Formen des Stuttgarter Roadsters machten diesen Arbeitsaufwand notwendig. Allerdings gaben sich die Spezialisten auch besonders viel Mühe, denn der Kunde hatte von Anfang an signalisiert, daß er nur absolut hochglänzenden Endlack akzeptieren würde. Bei so manchem anderen Fahrzeug ist das Feinschleifen sicher in deutlich kürzerer Zeit zu machen, das sollte bei der Kalkulation berücksichtigt werden. Ein letztes Mal wird abgedeckt und entfettet. Ein letztes Mal die Chance, 200 Mark zu sparen.

Endlich: Der Lack

Satte 261,5 Arbeitsstunden stecken nun schon in dem Fahrzeug, die Abrüstung der Chromteile, Scheinwerfer und Rückleuchten durch den Besitzer ist darin enthalten. Ohne jegliches Material und ohne Eigenleistung wären also schon gute 26.000 DM zu zahlen. Eine zunächst erschreckende Zwischenbilanz, die sicher bei Fahrzeugen mit besserem Blech deutlich positiver ausgefallen wäre. Aber beim 190 SL waren die Arbeiten eben erforderlich

und verglichen mit einer neuen Rohkarosserie liegen sie sogar immer noch auf der günstigen Seite. Zum Beispiel sähe bei einem Triumph Spitfire, bei dem der gesamte Wagnervorderbau (sprich Motorhaube) für gerademal 1500 DM zu bekommen ist, auch die Kalkulation ganz anders aus.

Jetzt endlich geht der so aufwendig vorbereitete Mercedes in die Lackierkabine, gerade mal drei Stunden dauert der Auftrag des heute üblichen Polyurethan- oder Acryllacks auf Karosserie, Hauben und Türen. Abklebungen abziehen – fertig ist die Lackierphase. Nun wurden noch die Hauben und Türen sowie die Frontscheibe montiert, denn der Kunde erhält den Wagen generell so zurück, wie er bei der Abholung war.

Fazit

Die Wiederaufrüstung des Wagens übernimmt der Besitzer, der die Teile ja auch demontiert hatte. Er plant 60 Stunden dafür ein, gut 1200 Mark wurden für neue Dichtungen, Klein- und Befestigungsmaterial fällig. Die Endsumme von 35.100 Mark für die komplette Profiarbeit ist natürlich enorm, man sollte aber

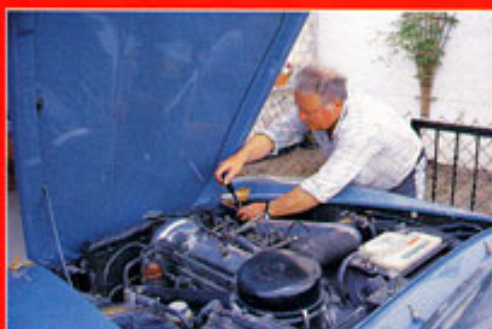
den Wert eines 190 SL in wirklich gutem Zustand nicht außer Acht lassen. Momentan kostet ein restaurierungswürdiger US-Import etwa 40.000 Mark, Transport und Zoll inklusive. Vorausgesetzt, die Technik wartet nicht mit teuren Überraschungen auf, könnte die Rechnung also durchaus aufgehen, denn für 89.000 Mark werden 190 SL im Zustand zwei derzeit gehandelt. Unserer Kalkulation stehen natürlich die gut 16.000 Mark gegenüber, die sich mit Eigenleistung sparen lassen!

Sicher ist es nicht einfach, eine Lackiererei zu finden, die bereit ist, dem Kunden bei seinem Bemühen um Eigenarbeit so weit entgegen zu kommen. Auch Gratis-Hallenplätze und kostenlose Werkzeugbenutzung sind eher die Ausnahme. Doch bei guter Organisation und genauer Absprache läßt sich vielleicht ein Pendelverkehr zwischen Hobbywerkstatt und Lackiererei einrichten. Denn eins steht fest: Die Branche klagt über Auftragsknappheit und zunehmende Schwarzarbeit – das sind gute Voraussetzungen, um mit dem Betrieb Ihrer Wahl ein offenes Gespräch zu führen. Denn ein abgespeckter Auftrag ist besser als gar kein Auftrag.

Text und Fotos: Heinz Stahl



Jetzt kommt Farbe ins Spiel: Die eigentliche Lackierung dauert nur knapp drei Stunden



Fast geschafft: Noch knapp 60 Stunden rechnet der stolze Besitzer für den Zusammenbau



Nachteil der Eigenarbeit: Wenn etwas schiefgeht, hat man immer selbst die Schuld!