

INTERSTANDOX

DEUTSCHLAND 01

2023

Das Fachmagazin für den
professionellen Fahrzeuglackierer

Alte Liebe rostet

Korrosion vorbeugen

> Seite 08

Endlich wieder vereint

Repanet Hauptversammlung

> Seite 16



**OLDTIMER-
QUARTETT**

Eine Reise in die
Vergangenheit

Unbegrenzte Möglichkeiten

Warum US-Oldtimer immer beliebter werden und
was den Markt so attraktiv macht > Seite 28



Editorial: Ungebrochene Faszination	03
Titelthema: Ein Stück Geschichte	04
Standox: Alte Liebe rostet	08
Person: Mit Hand und Herz für Klassiker	09
Praxis: Neuer Glanz für alte Klassiker	10
Praxis: So klappt's auch mit dem Nachwuchs	12
Produkt: Jäger des verlorenen Farbtons	14

Repanet	15
Endlich wieder vereint	16
Gas geben, Kosten bremsen	18

Standox: Lernen von den Profis	19
Titelthema: Der deutsche Markt ist markengetrieben	20
Partner: Neues der Händler	22
Partner: Ein Betrieb, drei Generationen	23
Partner: 100 Jahre Herkules Bergrennen	23
Praxis: Unterstützung auf ganzer Linie	24
Produkt: Wer rastet, der rostet	27
Titelthema: Der Markt ist unendlich	28
Titelthema: Oldtimer-Quartett	31



Interstandox Deutschland
Aktuelle Information für das Fahrzeuglackierhandwerk. Nachdruck wird auf Anfrage gestattet.

Verantwortlich: Margarita Debos, Standox GmbH, Christbusch 45, D-42285 Wuppertal

Nina Büchs, Nicolai Jacobs, Ellen Martin, Lara Schulte, Marie Stelzer, Isabelle Weber

Grafik-Design: Del Din Design, Siegburg, Susanne Del Din

Fotos: stock.adobe.com (Martin Debus, Sio Motion, bildi-kunst, nimaxs), Early 911S/Felix Horn, Freitag/Pascal Fassbender, Udo Geisler, alle übrigen: Standox.



TITELTHEMA

Manchmal liegt die Perfektion in der Imperfektion. Denn Ecken und Kanten sorgen für das besondere Etwas. Und davon haben Oldtimer eine ganze Menge zu bieten. Hinzu kommen spannende Geschichten, die so manches Classic Car mit sich herumträgt. Das macht ihre besondere Faszination für Tüftler:innen und Sammler:innen aus und sorgt für eine große Nachfrage nach den automobilen Schätzen.

Diese Nachfrage bietet auch für Kfz-Werkstätten lukrative Verdienstmöglichkeiten.





Ungebrochene Faszination

Es ist unbestritten: Schönheit liegt im Auge des Betrachters. Während manche Menschen beispielsweise Autos mit besonderem Design zum Weglaufen finden – Stichwort Fiat Multipla, lieben andere genau diesen Charme. Geschmäcker sind verschieden und Trends kommen und gehen. Doch es gibt auch Dinge, die ihre Strahlkraft und zeitlose Eleganz behalten und auch nach Jahrzehnten noch zahlreiche Herzen erfreuen.

Viele Oldtimer gehören zu diesen immerwährenden Klassikern. Denken Sie beispielsweise nur an den Porsche 911, an den Mercedes-Benz Typ 300 SL oder an den Jaguar E-Typ. Diese Schätze wurden vor mehr als 30 Jahren produziert und gelten heute noch als wahre Augenweiden. Die Faszination für Classic Cars ist seit Jahren ungebrochen. Immer mehr Autobesitzer:innen entdecken den Charme der klassischen Autos und möchten diese restaurieren lassen.

Damit stellt das Oldtimer-Business ein lukratives Zusatzgeschäft für Kfz-Werkstätten dar. Und deshalb haben wir uns in dieser Ausgabe voll und ganz dem Thema „Classic Cars“ gewidmet. Lesen Sie auf den folgenden Seiten, worauf es bei der Restauration dieser Schmuckstücke ankommt und wie Standox Sie auf dem Weg zum Oldtimer-Fachbetrieb unterstützt. Denn auch wir haben ein großes Herz für diese zeitlosen Schönheiten sowie das passende Know-how und Material, um diese wieder auf Vordermann zu bringen.

Herzlichst Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sandra Pfeiffer'. The signature is fluid and cursive.

Key Account Berater Refinish Deutschland

Von Stirling Moss über James Bond bis hin zu John F. Kennedy

Ein Stück Geschichte





Wer sich ein bisschen mit aktuellen gesellschaftlichen Trends auseinandersetzt, wird schnell merken: Hier steht das Thema Selbstoptimierung ganz weit oben auf der Liste. Gerade in den sozialen Medien wird schnell das Bild vermittelt: Alles ist optimierbar, alles muss perfekt sein. Doch ist das wirklich erstrebenswert? Welchen Reiz hat die Welt dann noch? Schließlich sind es doch gerade die Ecken und Kanten, die für das besondere Etwas sorgen.

Genau das ist es auch, was Menschen mit Hang zum Tüfteln und Sammeln sowie Autoliebhaber:innen im Allgemeinen an Oldtimern fasziniert. Denn hinter diesen alten, unperfekten Rostlauben verbergen sich wahre Kultobjekte und Raritäten. Von bestimmten Modellen gibt es beispielsweise nur noch wenige Exemplare, was den Wert in die Höhe schnellen lässt.

Der Hang zur Nostalgie

Der Ferrari 250 GTO wurde beispielsweise nur 39 Mal produziert und gilt heute als eines der wertvollsten Automobile der Welt. Das liegt neben seiner limitierten Stückzahl vor allem auch an der Historie: Der Ferrari war äußerst erfolgreich in verschiedenen Rennen wie der Tour de France Automobile und wurde von einigen der berühmtesten Rennfahrer besessen, darunter Stirling Moss. Und auch von dem Alfa Romeo 8C 2900B gibt es nur wenige Exemplare. Zudem gilt er heute als eines der schönsten Autos, die jemals gebaut wurden. Erst 2019 gewann der Klassiker die BMW-Auszeichnung als bestes Auto der Show beim Concorso d'Eleganza Villa d'Este am Comer See 2019.



Ein professionelles Oldtimer-Business kann ein lukratives Zusatzgeschäft sein und Neukund:innen gewinnen.

Das zeigt also: Der besondere Bezug zu Personen oder Ereignissen lässt Oldtimer noch interessanter erscheinen. Das gilt auch für den 1964er Aston Martin DB5, der von James Bond in dem Film „Goldfinger“ gefahren wurde, oder dem 1961er Lincoln Continental, der von Präsident John F. Kennedy genutzt wurde. Dieses Auto wurde speziell für den Präsidenten angefertigt und erhielt den Spitznamen „The Kennedy Car“. Diese Fahrzeuge sind sozusagen ein Stück Geschichte auf vier Rädern.

Doch ist das bei Weitem nicht das Einzige, was viele Menschen an den alten Rostlauben fasziniert. Denn auch das Fahrgefühl ist mit dem von heute nicht zu vergleichen. „Während moderne Autos nahezu von allein fahren, erleben die Fahrer:innen von Veteranen ungefiltert die ganze Kraft des Automobils. Es gibt weder Servolenkung noch eine Einparkhilfe. Man spürt vielmehr die Straße und das Auto, hört den Motor und riecht das Benzin. Es ist schlichtweg ein Erlebnis, das sich mit modernen

Fahrzeugen nicht vergleichen lässt“, so Sascha Pfeffer, Oldtimer-Experte bei Standox.

Zusatzgeschäft Oldtimer

Auch für die Automobilindustrie sind Oldtimer von Bedeutung. Schließlich haben sie die Entwicklung von Fahrzeugen maßgeblich beeinflusst: Viele Innovationen, die heute in modernen Autos zu finden sind, haben ihren Ursprung in den Technologien der Oldtimer. Zudem sind die Restaurierung und Pflege von Oldtimern ein wichtiger Wirtschaftszweig, der auch für Kfz-Werkstätten attraktiv ist. So kann ein professionelles Oldtimer-Business ein lukratives Zusatzgeschäft sein und Neukund:innen gewinnen. Das Geschäftsfeld bietet die Möglichkeit, die klassischen Werkstattleistungen zu erweitern und eine gleichmäßige Auslastung sicherzustellen. Also: Wer ein Herz für die alten Klassiker hat, und sein Angebot erweitern möchte, sollte dringend über eine entsprechende Zertifizierung nachdenken. Denn eines ist gewiss: Neben den ganzen neuen Fahrzeugen mit ihren innovativen Technologien werden auch die guten alten Oldtimer weiterhin eine wichtige Rolle in der Automobilwelt spielen. ■

Drei Vorteile für Kfz-Betriebe



Das Reparatur- und Wartungsvolumen für Old- und Youngtimer beträgt **3,8 Milliarden Euro**. Das bedeutet konkret: Jedes Fahrzeug verursacht pro Jahr etwa 1.300 bis 1.600 Euro Reparaturkosten (Stand: 2023).



Durchschnittliche Ausgaben des Eigentümers für Versicherung, Instandhaltung, Reparaturen, Lagerung, Versorgung mit Kraftstoff und Restauration liegen bei **4.584 Euro pro Besitzer:in pro Jahr**.



Von insgesamt 40.755 K&L-Werkstätten in Deutschland führen nur **660** das Zusatzzeichen „**Fachbetrieb für historische Fahrzeuge**“ und bieten klassischen Fahrzeugen fachgerechten Service. Das sind insgesamt nur **1,62 Prozent** aller K&L-Werkstätten – für Betriebe quasi eine Marktlücke.

Klassisch erfolgreich

Mit fachmännischem Geschick und Know-How können sie sich mit der Oldtimer-Restauration ein lukratives zweites Standbein schaffen.



Oldtimer in Deutschland haben einen **Gesamtwert von rund 31 Milliarden Euro**. Jeder 5. Oldtimer ist mehr als 100.000 Euro wert.



731.795



Insgesamt haben im Jahr 2022 **731.795 Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger den Oldtimer-Status**. Seit Jahren ist ein **Anstieg des Oldtimer-Bestands** in Deutschland zu erkennen. Im Jahr 2018 lag der Oldtimer-Anteil in Deutschland bei etwa 675.000 Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern mit Oldtimer-Status.



Alte Liebe rostet

Wie man Classic Cars vor Korrosion schützt



Der Standox 1K-Haftprimer U3030 eignet sich sowohl als Grundierung für zu verschweißende Teile als auch unter 2K-Grundierfüllern.

Dass die Restaurierung von Classic Cars ein ziemlich aufwendiger Prozess ist, zeigen wir auf den Seiten 10 und 11. Umso wichtiger ist also, dabei an den Korrosionsschutz zu denken – sowohl während der Restaurierung als auch danach. Erik Faßbender, Leiter Training Standox Deutschland, hat hierfür einige Tipps. Das Gros der heutigen Oldtimer besteht vorwiegend aus Metallblechen. Diese früheren Blechgenerationen sind aufgrund ihrer chemischen Eigenschaften deutlich rostanfälliger. „Darum gehört zwischen blankes Blech und Spachtelmasse immer eine Isolierschicht. Denn Spachtelmasse speichert Wasser und leitet es an das Blech weiter“, weiß der Fachmann. Er rät zu einem Zweischicht-Aufbau aus Säure-Primer und 2K-Füller. Der Säure-Primer sorgt für die passivierende und korrosionshemmende Wirkung. In Kombination mit dem 2K-Füller garantiert er zudem die gute Haftung auf dem Untergrund.

Regelmäßige Reinigung ist wichtig

„Bei über 30 Jahre alten Klassikern bestehen Bauteile wie Spoiler, Grill oder Stoßfänger oft noch aus Metall. Sie können daher genauso bearbeitet werden wie andere Karosserieteile auch“, erklärt der Experte. Bei jüngeren Fahrzeugen hingegen bestehen solche Komponenten oft bereits aus PVC oder ABS. Dafür bietet Standox Spezialprodukte an, etwa elastifizierende Additive, die Füller, Deck- und Klarlack beigemischt werden können. Ein wichtiger Schritt bei der Rostvorbeugung ist die regelmäßige Reinigung des Fahrzeugs. Gerade im Winter ist dies enorm wichtig. „Streusalz beschleunigt die Korrosion, da es die Leitfähigkeit von Wasser erhöht“, warnt Faßbender. Auch das Trocknen des Fahrzeugs nach der Reinigung ist entscheidend, um Feuchtigkeit zu vermeiden.

5 Tipps zur Rostvorbeugung

➤ Säure-Primer

Sorgt als erste Schicht auf dem Blech für passivierende und korrosionshemmende Wirkung.

➤ 2K-Füller

Wird auf dem Primer aufgetragen und garantiert gute Haftung auf dem Untergrund. Er füllt und isoliert zudem Schleifriefen und Poren. Der Füller dient als Basis für den Decklack.

➤ Elastifizierende Additive

Werden zur Beimischung im Füller-, Deck und Klarlack benötigt, falls Bauteile aus PVC oder ABS beschichtet werden sollen.

➤ Regelmäßige Reinigung

Gerade im Winter wichtig, denn Streusalz beschleunigt die Korrosion.

➤ Gründliches Trocknen

Im Anschluss einer Reinigung muss das Fahrzeug immer gründlich getrocknet werden.

➤ WEITERE INFORMATIONEN

Hier finden Sie alle Additive von Standox.



1984

„Nach der Schule habe ich Koch gelernt, jedoch kam mir eine Kartoffelallergie dazwischen. Ich habe mich dann umorientiert und eine Ausbildung zum Karosseriebauer und Lackierer gemacht. Seit 1984 habe ich einen eigenen Betrieb, in dem auch meine Frau und meine beiden Söhne mitarbeiten.“

Heinz Peter Bauer, Geschäftsführer des gleichnamigen Karosseriebau- und Lackiermeisterbetriebs

Mit Hand und Herz für Klassiker

Mit 75 Jahren steht Heinz Peter Bauer noch immer täglich in der Werkstatt seines Betriebes, berät bei der Farbgestaltung oder liniert mit dem Schwertschlepper die Karossen. Der gelernte Karosseriebau- und Lackierermeister hat in seinem Leben schon unzählige Fahrzeuge repariert und restauriert. Darunter echte Klassiker – wie einen Camaro, einen Mercedes Pagode oder einen Bergmann Jahrgang 1941, der in Österreich als Postwagen genutzt wurde. „Der Bergmann war eines der ersten Elektroautos früher. Das Fahrzeug ist mit 42 Batterien gefahren, da waren die Batterien schwerer als das ganze Auto“, erinnert sich Heinz Peter, der selbst jahrelang einen alten Volvo P1800 ES gefahren ist.

Auch nach über 55 Berufsjahren merkt man: Wenn Heinz Peter über Oldtimer spricht, dann mit voller Begeisterung. Was ihn daran so fasziniert? Mit wenigen Sätzen bringt er es auf den Punkt: „Alte Schätze zu pflegen, ihnen mit neuem Glanz wieder Leben einzuhauchen – das ist es, was mich motiviert.“ Zu seiner privaten Sammlung gehört auch ein alter Porsche Traktor, der früher durch die Weinberge fuhr: „Erst wurde ich wegen des Traktors belächelt. Inzwischen gibt es sehr viele Interessenten dafür. Aber der Traktor ist unverkäuflich, den bekommt keiner.“

Classic-Car-Restaurierung Schritt für Schritt

Neuer Glanz für alte Klassiker



*Bis ein Oldtimer in
neuem Glanz strahlt,
ist es ein weiter Weg.*

Die Restaurierung von Classic Cars fasziniert wohl jeden, der beruflich mit Autos zu tun hat. Vor allem das Zusammenspiel vieler Gewerke macht sie so spannend: Vom Sattler über den Kfz-Mechatroniker bis hin zum Karosseriebauer und Lackierer – wenn Oldtimer generalüberholt werden, versammelt sich das geballte Know-how der Branche. Selbst bei Fahrzeugen, die auf den ersten Blick in einem guten, fahrbereiten Zustand zu sein scheinen, zeigen sich bei einer genaueren Untersuchung oft Schäden oder Mängel, die behoben werden müssen.



Zunächst müssen die Stoßstange und andere Karosserieteile entfernt werden.

Zum Beispiel durch Korrosion: Manche Karosserieteile sind durch Rost so angegriffen, dass sie sich nicht mehr retten lassen. Auch an der Karosserie oder Mechanik nagt der Zahn der Zeit, und elektrische Bauteile sind keine Ausnahme. Kontakte korrodieren, Schalter versagen, Kabel brechen und Umarmelungen werden spröde. Auch der Motor muss von der ersten bis zur letzten Schraube überprüft werden. Wir haben den gesamten Prozess von der Demontage bis zur Lackierung anhand eines Porsche 911 S für Sie bildlich dargestellt.



Der Sattler entfernt die abgenutzte Polsterung und den beschädigten Stoff.



Auch die Elektronik im Armaturenbereich wird demontiert und anschließend grunderneuert.



Parallel dazu wird der Motor komplett überholt.



Anschließend wird die Karosserie für die Lackierung vorbereitet.



Der Originalfarbton lässt sich mit Standowin IQ exakt nachmischen.

So klappt's auch mit dem Nachwuchs

Junge Talente finden, binden und fördern



„Ein echter Profi sollte hier natürlich wissen, welche Alternativlösungen es gibt. Und genau das bringen wir unseren jungen Mitarbeitenden bei.“

Geschäftsführer Enno Bauer

Eine der größten Herausforderungen, die das K&L-Handwerk aktuell beschäftigt, ist unbestritten das Thema Fachkräftemangel. Betriebe haben massive Probleme damit, gutes Personal zu finden und zu halten. Für die Inhaber:innen bedeutet das: Sie müssen kreativ werden und sich im Kampf um die begrenzt zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte und Nachwuchstalente entscheidende Vorteile verschaffen.

So geht Aufmerksamkeit

Die PS Karosserie- und Lackierzentrum GmbH hat es durch ihre hohe Präsenz in den sozialen Netzwerken sowie mehrere TV-Auftritte bei der VOX-Sendung „Automobil“ geschafft, viele junge Auszubildende auf sich aufmerksam zu machen – mit Erfolg, denn über ausbleibende Bewerbungen kann sich Geschäftsführer Enno Bauer nicht beschweren. Will er auch gar nicht, denn der Familienbetrieb aus dem brandenburgischen Per-

wenzitz legt viel Wert darauf, das Wissen und die Erfahrung seiner älteren Mitarbeiter:innen an die nächste Generation weiterzugeben.

Früh übt sich

Gerade bei der Instandsetzung von Oldtimern gibt es eine Reihe von Herausforderungen, die besondere Fachkenntnisse und ein gewisses Fingerspitzengefühl erfordern. „Wir haben die Erfahrung gemacht, dass eine Oldtimer-Restaurierung für die ältere Generation häufig etwas leichter ist, da diese in der Ausbildung bereits mit solchen Fahrzeugmodellen gearbeitet haben“, so Bauer. Jüngere Fachkräfte hingegen kommen oft erst während ihrer Meisterausbildung mit Techniken in Berührung, die besonders bei der Lackierung und Aufbereitung von Oldtimern von Nutzen sind.

Um der jüngeren Generation die Möglichkeit zu geben, sich schon frühzeitig



in diesem Bereich weiterzuentwickeln und sich so für den Arbeitsmarkt zu wappnen, bindet der Repanet Betrieb seine Azubis bereits in den ersten Lehrjahren aktiv in Restaurierungsprojekte mit ein. Heißt, die Lehrlinge lernen von Beginn an, was es bei der Lackierung und Aufbereitung von Classic Cars zu beachten gibt. Dazu gehört zum Beispiel auch das Anfertigen und Nachbauen von Fahrzeugteilen. „Gerade bei Oldtimern ist es mitunter sehr schwer bis unmöglich, an Ersatzteile zu kommen. Ein echter Profi sollte hier natürlich wissen, welche Alternativlösungen es gibt. Und genau das bringen wir unseren jungen Mitarbeitenden bei“, so der Geschäftsführer.

Mit Hand und Verstand

Doch auch hierbei gibt es einiges zu beachten. „Pkw aus den 1960er-Jahren haben beispielsweise keine vorgefertigten Maße. Insbesondere bei Karosserie-

arbeiten kann es dadurch schwierig werden, die neuen Teile mit gleichen Abständen und Maßen anzufertigen und einzubauen. Deshalb liegt der Fokus darauf, mit handgefertigten Teilen ein Fertigungsmaß zu erstellen“, erzählt Enno Bauer.

Aktuell restauriert der Familienbetrieb übrigens einen 123er Mercedes, Baujahr 1988, der zu den jüngeren Oldtimern zählt. Dieser kam ursprünglich wegen kleinen Roststellen in die Werkstatt, woraus sich eine komplette Blechinstandsetzung ergab. „Erst war es nur der Lack, dann die ganze Karosserie“, erzählt Bauer. Er weiß aus Erfahrung: „Oldtimer stecken voller Überraschungen.“ Ein solches Projekt ist sehr aufwendig und bedeutet vier bis sechs Wochen Arbeitszeit für einen Mitarbeitenden. Deshalb plant das K&L-Zentrum für eine Restaurierung mehrere Monate ein, damit das Tagesgeschäft parallel weitergeführt werden kann. ■

„Eine Oldtimer-Restaurierung ist für die ältere Generation häufig etwas leichter.“

Geschäftsführer Enno Bauer

WEITERE INFORMATIONEN

So sieht der Facebook-Auftritt des Karosserie- und Lackierzentrums aus.





Pfeffer weiß das!



Seit wann gibt es eigentlich Serienlackierungen?

Mit der Entwicklung von Nitrolacken in den 1950er-Jahren und der Etablierung von Roboterarmen seit den 1980ern setzte sich die heute bekannte Form der Serienlackierung durch.

Jäger des verlorenen Farbtons

Mit Standox zum Ziel

Ehemals knallrot, heute blassrosa: Old- und Youngtimer stellen den Karosserie- und Lackierbetrieb in puncto sichere Farbtonfindung vor Herausforderungen. Denn selbst, wenn die Werkstatt die Nummer des Originalfarbtons feststellen kann, weicht die Farbgebung eines Wagens meist ab. Der Grund: Lackierungen können im Laufe der Jahre verblasen, abplatzen oder durch Rost beschädigt werden. Diese äußeren Umstände erschweren eine genaue Farbtonbestimmung. Stellt sich jetzt nur die Frage, wie man die alten Klassiker wieder so in Schuss bekommt, dass die Reparatur für das bloße Auge nicht erkennbar ist. Erik Faßbender, Leiter Training Standox Deutschland, kennt die Antwort.

„Es kommt darauf an, ob ein Fahrzeug nur partiell repariert oder komplett lackiert werden soll“, so der Experte. „Müssen nur kleine Stellen ausgebes-

sert werden, kann man den Farbton mit unserem digitalen Farbtonmessgerät Genius iQ am angrenzenden Karosserieteil scannen. Auf diese Weise ist garantiert, dass der Ist-Zustand des Fahrzeugs erhalten bleibt – auch, wenn die Farbe inzwischen eine andere ist.“

Gewusst wie

Soll hingegen bei einer Komplettlackierung der Originalton wieder hergestellt werden, muss man kreativer werden. Oftmals gibt es für Oldtimer keine Standardfarben. Auch sind die originalen Farbtöne mitunter nicht mehr verfügbar oder dokumentiert. Heißt: Man muss eine gut erhaltene Fläche finden, an der man den Originalton ablesen kann. „Profis schauen in diesem Fall im Innenraum unter dem Teppich nach oder messen die Innenseite des Kofferraumdeckels. Die Flächen sind in der Regel am besten erhalten und nicht durch UV-Strahlen

verwittert“, weiß Faßbender. „So wurden alte Fahrzeuge anders als heute nicht nur außen, sondern auch innen lackiert.“

Zudem verfügt Standox über eine große digitale Datenbank: „In Standwin iQ lassen sich Formeln von Originalfarbtönen finden. Sollten Lackreihen oder Pigmente von damals nicht mehr verfügbar sein, können wir die Farbtöne in moderne Lacktonreihen umrechnen bzw. nachnuancieren“, erklärt der Experte und ergänzt: „Und dann gibt es natürlich noch Farbtönfächer und Farbkarten, von denen sich oft Farbtöne ableiten lassen.“ ■

WEITERE INFORMATIONEN

Hier finden Sie alles zur Farbtönsuche Standwin iQ.



01
2023

Repanet

Mein Verein!



Endlich wieder vereint

25 Jahre Repanet auf der Hauptversammlung in Hamburg

> Seite 16

Gas geben, Kosten bremsen

Stromspartipps aus dem Kurz-Webinar

> Seite 18



6 TIPPS
ZUM ENERGIE-
SPAREN



ACHTUNG TASCHENTREIBER
BEWARE OF PICKPOCKETS



„Wenn wir uns die vergangenen 25 Jahre vergegenwärtigen, sehen wir, dass unsere Arbeit Früchte trägt.“

Andreas Keller, Vorstand Repanet e. V.

Endlich wieder vereint

25 Jahre Repanet auf der Hauptversammlung in Hamburg

Es war das erste persönliche Zusammenkommen nach fünf Jahren: Repanet lud seine Mitgliedsbetriebe erstmals seit 2018 zum gemeinsamen Austausch zur Hauptversammlung nach Hamburg ein. Drei Tage lang haben sich die Teilnehmenden intensiv mit den brennenden Zukunftsthemen der Branche auseinandergesetzt und sich für die bevorstehenden Herausforderungen gewappnet. Aber es wurde auch gemeinsam zurückgeblickt, denn: Der Verein feiert in diesem Jahr sein 25-jähriges Bestehen.

25 Jahre Vereinsgeschichte

Die Rückschau auf ein Vierteljahrhundert Repanet zeigte: Die Branche hat sich extrem verändert, seit das Netzwerk 1998 gegründet wurde. Und doch ist es dem Verein gelungen, seine Mitgliedsbetriebe bei den jeweiligen Veränderungen erfolgreich zu unterstützen und zu begleiten. „Wenn wir uns die vergangenen 25 Jahre vergegenwärtigen, sehen wir, dass unsere Arbeit Früchte trägt“, sagt Vorstand Andreas Keller. „Unsere Betriebe sind im Vergleich besser aufgestellt als der Branchendurchschnitt, wenn man sich aktuelle Statistiken vom ZDK und der Hans-Böckler-Stiftung ansieht.“ So gab es innerhalb der gesamten Vereinsgeschichte beispielsweise nur eine einstellige Anzahl Insolvenzen und sehr wenige Schließungen unter den Mitgliedsbetrieben. Die überwältigende Mehrheit der Repanet Werkstätten konnte erfolgreich fortgeführt, über-

geben oder verkauft werden, während die Anzahl der Kfz-Betriebe insgesamt in ganz Deutschland seit dem Jahr 2000 zurückgegangen ist.

Trotzdem bleiben auch die Repanet Betriebe nicht von aktuellen Schwierigkeiten verschont. Deshalb ging das Programm der diesjährigen Hauptversammlung thematisch auch genau dahin, wo den Karosserie- und Lackierbetrieben derzeit der Schuh drückt: Mitarbeiter- und Nachwuchskräftegewinnung, Digitalisierung der Betriebsabläufe und E-Mobilität. Aber auch das große Thema der Unternehmensübergabe und Nachfolgeregelung standen im Fokus der Vorträge und Diskussionen.

Support auf ganzer Linie

„Die derzeitige Situation der K&L-Betriebe ist komplex: Es gibt viele größere Baustellen zur gleichen Zeit“, sagt Margarita Debos, Vorständin Repanet e. V. „Und genau deshalb möchten wir unsere Mitgliedsbetriebe mit unserem umfassenden Beratungsangebot sowie neuen Projekten und Aktionen bei diesen herausfordernden Themen unterstützen.“ Denn das ist es auch, was den Verein ausmacht: der enge persönliche Zusammenhalt und die familiäre Stimmung untereinander – und genau das wurde auf der Hauptversammlung in Hamburg wieder einmal deutlich. ■



Drei Tage Hauptversammlung in Hamburg: Anfang Mai diskutierten die Mitgliedsbetriebe aktuelle Branchenthemen und feierten 25 Jahre Repanet.



6 Tipps zum Energiesparen

➤ **Stromlastgang anfordern:** Durch eine Anfrage beim Energieversorger erhalten Unternehmen eine viertelstündliche Auflistung der Stromleistung innerhalb eines Jahres.

➤ **Lastenanalyse durchführen:** Mit einfachen Excel-Kenntnissen können Kfz-Betriebe aus den Daten des Stromlastgangs aussagekräftige Diagramme erstellen.

➤ **Einzelne Geräte messen:** Werkstätten können in Zusammenarbeit mit einem Elektriker auch einzelne Geräte messen lassen und so Stromfresser entlarven.



➤ **Leitungen isolieren:** Unisolierte oder schlecht isolierte Leitungen können dazu führen, dass Wärmeenergie verloren geht und somit die Kosten steigen.

➤ **Torluftschleier verwenden:** Ein Torluftschleier kann dazu beitragen, den Wärmeverlust durch offene Tore zu verringern.

➤ **Auf die richtigen Produkte setzen:** Die patentierte Fast-Cure-Low-Energy-Technologie von Axalta führt zu Einsparungen bei den Energiekosten in der Spritzkabine, ohne dabei Kompromisse bei der Qualität einzugehen.

Gas geben, Kosten bremsen

Stromspartipps aus dem Kurz-Webinar

Es war noch nie so wichtig wie jetzt, den eigenen Energieverbrauch im Auge zu behalten und wenn möglich zu reduzieren. Allerdings ist das in der energieintensiven Kfz-Industrie leichter gesagt als getan, denn: Lackieranlagen, Beleuchtung und Heizwerke benötigen viel Strom. Das stellt Betriebsinhaber:innen vor die Herausforderung, den eigenen Verbrauch in der Werkstatt zu senken, ohne die Arbeitsqualität zu beeinträchtigen. Die Webinar-Reihe „Gas geben, Kosten bremsen“ von Repanet bietet Lösungen zu genau diesem Problem.

In nur 20 Minuten teilen wechselnde Expert:innen Tipps und Tricks zum Energiesparen im K&L-Betrieb und zeigen Einsparpotenziale auf. Die verschiedenen Themenschwerpunkte umfassen dabei Bereiche wie LED-Beleuchtung, bauliche Maßnahmen und Blockheizkraftwerke. Das Webinar bietet somit Hilfestellung für eine sparsame Arbeitsweise, ohne dass die Arbeitsqualität darunter leidet.

Durch regelmäßige Kontrolle unnötige Energieverschwendung identifizieren.

Den eigenen Stromverbrauch überprüfen

Wussten Sie beispielsweise, dass Sie durch die regelmäßige Kontrolle des Stromverbrauchs unnötige Energieverschwendung identifizieren und Maßnahmen ergreifen können, um den Stromverbrauch zu senken? So lohnt es sich für Betriebe, ein Kontrollverfahren einzuführen, um den eigenen Verbrauch im Blick zu behalten. Aber auch mit baulichen Maßnahmen lassen sich die Stromkosten nach unten korrigieren, genauso wie mit den richtigen Produkten. ■

➤ WEITERE INFORMATIONEN

Schauen Sie sich alle Aufzeichnungen von den bisherigen Webinaren an.



Restaurationsaufwand, Lackaufbau, Lacktechnologie

Die Werkstatt-Mitarbeitenden lernen in dem Seminar unter anderem, den Restaurationsaufwand richtig einzuschätzen, den Lack korrekt aufzutragen sowie die Untergründe und alte Lacktechnologien zu erkennen. „Im Grunde bringen wir die Teilnehmenden auf den aktuellen Stand der Classic-Car-Reparatur. Am Ende gibt es dann für alle ein Zertifikat als Oldtimer-Fachbetrieb. So können Kundinnen und Kunden von der fachlichen Qualität im Bereich Oldtimer-Restaurierung überzeugt werden“, sagt Erik Faßbender, Standox Trainingsleiter Deutschland. Über die Website von Standox können Endkund:innen dann außerdem die zertifizierten Betriebe in ihrer Nähe suchen und mit wenigen Klicks finden.

Nachfrage nach Oldtimer-Restaurierung steigt

Wie aber wird der Workshop von Standox angenommen? Hier lässt sich ein klarer Trend erkennen. „Die Nachfrage für die Teilnahme an den Seminaren nimmt von Jahr zu Jahr zu. Für viele Betriebe ist die Oldtimer-Restaurierung eine vielversprechende Option, ein zweites Standbein aufzubauen“, sagt Erik Faßbender. Der Meinung ist auch Werner Koopmann, Inhaber des Betriebs Paint-Monkeys Garage. Zuletzt hat er gemeinsam mit zwei Mitarbeitern das Seminar von Standox besucht. „Durch den Workshop habe ich einiges für meinen eigenen Betrieb mitgenommen. Highlights waren unter anderem Themen zum Reparaturverfahren und der Farbtonfindung. Dabei wurden Wege gezeigt, wie man möglichst nah an den Originalfarbton herankommt. Auch die praktische Anwendung von Standox selbst im Schulungszentrum war sehr hilfreich“, sagt Werner Koopmann.



Oldtimer-Restauration: Lernen von den Profis



Premium Workshop für Betriebe

Immer mehr Fahrzeughalter:innen in Deutschland besitzen einen Oldtimer. Während die Zahl der historischen Fahrzeuge 2017 noch bei 381.083 lag, ist sie 2022 auf 648.403 gestiegen (Quelle: KBA, Statista).

Für Werkstätten bedeutet dieses Wachstum eine lukrative Möglichkeit, ihr Know-how auszubauen und ihren Umsatz zu erhöhen. Doch die fachgerechte Restaurierung von historischen Fahrzeugen will gelernt sein, denn bei der Behandlung des Lacks können schnell Fehler passieren. So verträgt sich die Chemie der alten Originallacke nicht immer mit den neuen Produkten. Im dreitägigen „Classic Car Repair Premium Workshop“ in der Axalta Refinish Academy in Wuppertal lernen Betriebe, die sich auf die Reparatur von Old- und Youngtimer spezialisiert haben, was es bei den alten Schätzen zu beachten gibt.



Für **Repanet Mitglieder** kostet die Teilnahme am Workshop 590 Euro – alle anderen zahlen 100 Euro mehr. **Der nächste Workshop findet vom 18. bis 20. September 2023 statt.**

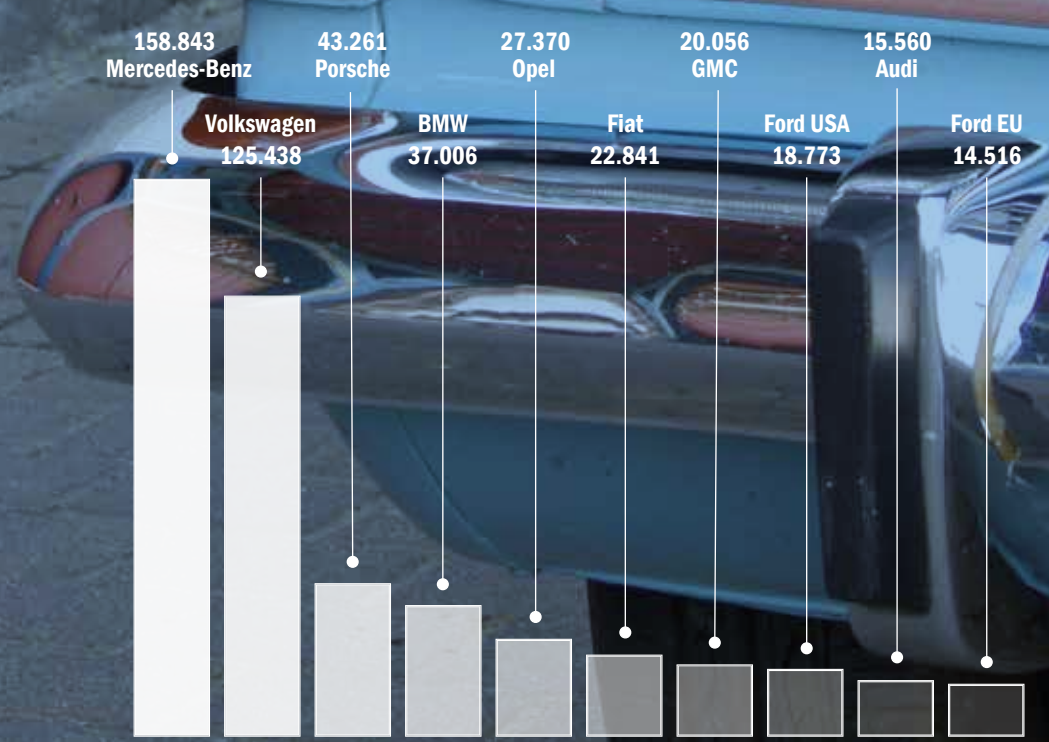
Pfeffer weiß das!



Wie wurde das allererste Automobil beschichtet?

Als Carl Benz seinen „Benz Patent-Motorwagen Nummer 1“ im Jahr 1886 vorstellte, gab es logischerweise noch keine Autolacke. Für den Korrosionsschutz setzte er auf Schusterpech.

Ranking: Die Pkw-Marken mit den meisten H-Kennzeichen



„Der deutsche Markt ist markengetrieben“

Interview mit Oldtimer-Experte Johannes Hübner

Herr Hübner, wie hat sich die Nachfrage nach Oldtimern entwickelt? Trotz Corona-Nachwirkungen und den finanziellen Engpässen durch den Krieg in der Ukraine ist die Kaufkraft und Nachfrage nach Oldtimer-Modellen nach wie vor da. Das sehen wir auch an den gut besuchten Messen, wie jetzt der Weltleitmesse für Oldtimer, der Techno Classica in Essen.

Sind sie optimistisch, dass der Oldtimer-Markt weiterhin stabil bleibt? Ja, nachdem Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) zuletzt gegen das Verbrennungsmotor-Aus gestimmt hat und E-Fuel funktioniert, bin ich durchaus optimistisch. Das ist für das Klima unproblematisch, doch wenn es zu einem Ausfall von Verbrenner-Kraftstoff gekommen wäre, hätte dies erhebliche Auswirkungen auf das Preisgefüge und den Wert der Oldtimer gehabt. Denn wenn man solche Fahrzeuge nicht mehr fahren darf, dann grenzt sich der Besitzer auf Sammler ein, denen es ausreicht, das Fahrzeug einfach zu Hause zu bestaunen. Das ist nicht die Masse.

Woher rührt Ihrer Meinung nach eigentlich die Begeisterung für Oldtimer? Oldtimer sind Lifestyle-Produkte und wecken Erinnerungen an vergangene Zeiten, an schöne Erlebnisse aus der Jugend. Zum Beispiel den ersten Urlaub mit dem eigenen Auto.

Also dienen Oldtimer ein Stück weit dazu, eine Zeitreise in die eigene Vergangenheit zu unternehmen? Genau das verdeutlicht auch eine Umfrage. Diese zeigt, dass die positiven Erlebnisse zwischen acht und 18 Jahren das sind, was die Menschen im Alter von 45 Jahren gerne wieder erfahren möchten. Demzufolge liegen bei dieser neu nachkommenden Zielgruppe Autos aus den 1970er- oder



ZUR PERSON
JOHANNES
HÜBNER

Johannes Hübner ist unter anderem Pressesprecher von SIHA, leitet aber auch das Beratungsunternehmen Autoconsult.

1980er-Jahren jetzt voll im Trend. Das erklärt auch die hohe Preissteigerung von Alltagswagen wie Renault 4 oder VW-Busse der Reihe T2.

Oldtimer der 1970er und 1980er liegen also im Trend. Doch nicht bei allen Fahrzeugen aus dieser Zeit ist die Nachfrage gleich hoch, oder? Das ist richtig. Entscheidend ist nicht nur die Geburtsstunde der Oldtimer, sondern auch die Marke. Besonders der deutsche Oldtimer-Markt ist markengetrieben. An der Spitze stehen Mercedes und VW. Sehr beliebt, wenn auch nicht für jeden bezahlbar, ist nach wie vor der Porsche.

Gibt es sonst noch Trends, die sich abzeichnen? Eine hohe Nachfrage gibt es auch bei bestimmten Modellen – zum Beispiel dem Porsche 911, dem Opel Manta der 1970er-Jahre, dem Ford Capri, der Mercedes-SL-Baureihe Werkscode R107, die zweite und dritte Generation der VW-Busse sowie jetzt neu: Golf 1 und Golf 2. Gesunken ist hingegen der Enthusiasmus für den Allzeit-Klassiker VW Käfer. Wer heute 50 Jahre alt ist, der ist Jahrgang 1970 und kannte schon eher den VW Golf. Das bedeutet, der Oldtimer-Markt wandelt sich stetig und verschiebt sich mit den Jahren. ■

WEITERE INFORMATIONEN

Alle Details zum Leistungsportfolio von Autoconsult finden Sie hier.





60 Jahre Autolack Klaus

Der Standex Leitgroßhändler Autolack Klaus aus Kassel blickte im Februar 2023 auf sein 60-jähriges Bestehen zurück. Zu diesem Anlass wurde in der Documenta-Halle gefeiert – gemeinsam mit zahlreichen Kund:innen, Ausstellenden und Mitarbeitenden. Zusammen stießen sie auf das jahrelange Miteinander an und reflektierten die vergangenen 60 Jahre: Seit dem Jahr 1962 überzeugte das Unternehmen durch Innovation, Effizienz und einen stetigen Technologiewandel. Nicht zuletzt durch die erfolgreiche und stetige Zusammenarbeit mit Standex konnte sich Autolack Klaus in der Karosserie- und Lackierbranche einen Namen machen.



Wulff weht neues Trainingscenter ein

Nicht weit von der Unternehmenszentrale in Lotte, etwa zehn Kilometer westlich von Osnabrück, hat der Standex Leitgroßhändler Wulff sein neues Schulungszentrum eingeweiht. Die Räumlichkeiten im Nachbarort Mettingen waren Wulff bereits bestens bekannt – war die vorher dort beheimatete Autolackiererei Köllmann-Meyer doch ein Kunde des Unternehmens. Nun bietet die vormalige Werkstatt sowohl Kund:innen als auch Mitarbeitenden aus allen vier Unternehmenssparten die Möglichkeit, Schulungen und praktische Trainings zu absolvieren. Neben dem Lackierhandwerk können dort also auch beispielsweise Maler:innen oder Tischler:innen ihr Fachwissen vertiefen und den sicheren Umgang mit den von Wulff vertriebenen Produkten lernen.



Familienbetrieb Car-bau Herold feiert 75-jähriges Bestehen

Seit 75 Jahren wird im Familienunternehmen Car-bau Herold lackiert und repariert. Vom Ausbessern bei Unfallschäden bis hin zu exklusiven Sonderlackierungen gehen die Mitarbeitenden der Esslinger Karosserie- und Lackfachwerkstatt mit Präzision, Innovation und handwerklichem Können auf die Wünsche ihrer Kund:innen ein. Ge gründet im Jahr 1947 von Albert Herold, wuchs die anfangs kleine Firma im Laufe der Zeit zu einem qualitätsorientierten Mehrgenerationenbetrieb heran, der sich bei der Ausstattung und den Prozessen der Lackierer:innen stets am technisch aktuellen Stand orientiert. Damit soll nicht nur das bestmögliche Lackierergebnis erzielt, sondern vor allem eine angenehmere Arbeitsweise für die Mitarbeitenden ermöglicht werden. Denn ein rücksichtsvolles Umfeld und ein familiäres Miteinander ist jedem im Car-bau Herold-Team ein Anliegen – und das seit 75 Jahren.



Expertentreff bei Autolackierbedarf Koch

Nach langer Zeit konnte Autolackierbedarf Koch im vergangenen November endlich wieder zum Expertentreff einladen. Rund 60 Personen sind der Einladung des Standex Leitgroßhändlers gefolgt und informierten sich bei Bauer Karosserie und Lack in Troisdorf über neue Produkte. Es gab ein umfangreiches Programm mit theoretischer und praktischer Vorführung des neuen Standex Mattklarlack-Systems. Erik Faßbender, Leiter Training Standex Deutschland, hat den Teilnehmenden dabei die Theorie nähergebracht, während Max Dunkelberg (Anwendungstechniker der Firma Koch) vorführte, wie man den Klarlack in der Praxis verarbeitet. Nach einer kurzen Pause ging es weiter mit Thomas Kensy von U-POL, der präsentierte, welche Anwendungsmöglichkeiten es für die Schutzlackierung RAPTOR gibt.



Max Kernbach,
Abteilungsleiter
Lackiererei

Ein Betrieb, drei Generationen

Neuer Kunde: Kernbach GmbH

Etwa 35 Kilometer von Hannover entfernt gibt es seit 68 Jahren die Firma Kernbach GmbH, gegründet als Kraftfahrzeug- und Landtechnikbetrieb von Heinz und Elsbeth Kernbach, in zweiter Generation geführt von ihren Kindern Sabine Ruhnnow und Heinz-Werner Kernbach. Seit 2021 wird die Geschäftsführung durch Axel Ruhnnow erweitert, der mit seinen Cousins Max und Robert Kernbach den Betrieb in dritter Generation fortführen wird. Jeder hat im Familienunternehmen seinen eigenen Schwerpunkt – Max ist Abteilungsleiter der Lackiererei, Robert Leiter Karosseriebau und Axel leitet den Kfz-Bereich sowie die Landtechnikabteilung.

In dem niedersächsischen Familienbetrieb arbeiten derzeit 25 Mitarbeiter:innen – drei davon in der Lackiererei, die es seit 2016 gibt. „Zur Autolackierung bin ich damals durch Umwege gekommen. Und zwar habe ich ursprünglich Kfz-Mechatroniker gelernt. Mit der Zeit habe ich dann allerdings gemerkt, dass mir das Lackieren viel mehr Spaß macht als das Reparieren von Autos. Also habe ich nochmal eine zweijährige Ausbildung als Lackierer nachgeschoben“, sagt Max. Abgeschlossen hat er seine Ausbildung als Klassenbestener, im Bundesleistungswettbewerb für Fahrzeuglackierer:innen erreichte er den dritten Platz und schloss anschließend mit dem Meistertitel ab.

In der Lackiererei arbeitet Max seit Januar auch mit Standex Lacken. Und der Effekt ist riesig: „Mit den Standex Produkten arbeiten wir wesentlich effizienter. Wir sparen uns einen ganzen Lackiervorgang, und auch die Farbintensität und Deckkraft hat mich von Beginn an überzeugt“, so der Lackiermeister. Neben Autos verleihen die Profis im Übrigen auch Booten einen neuen Anstrich. Und das Produktportfolio reicht noch weiter. „Wir verkaufen außerdem E-Bikes und haben uns auch auf den Bereich Kleingeräte spezialisiert. So kann man hier auch Motorsägen oder Rasenmäher kaufen und reparieren lassen.“ ■

„Es ist ein tolles Erlebnis, diese rollenden Legenden auf der eigens abgesperrten Strecke erleben zu dürfen.“

Kristina Manek

100 Jahre Herkules Bergrennen

Bereits seit 100 Jahren ist die Wilhelmshöhe wichtiger Schauplatz des Rennsports. Damals zogen dort die deutschen Rennfahrer-Legenden Rudolf Caracciola, Karl Kappler, Adolf Rosenberger und Carl Jörns alle Blicke auf sich, als sie beim „Herkules Bergrennen in Cassel“ mit ihren Rennwagen und Motorrädern über die Fahrbahn jagten.

Auch zum 100. Jubiläum im April 2023 wurde die automobile Zeitgeschichte an der Wilhelmshöhe wieder zum Leben erweckt. So trafen sich dort zahlreiche Oldtimer- und Motorsport-Freunde an der Rennstrecke. Mit dabei war auch Standex Leitgroßhändler Autolack Klaus. Vor Ort beantworteten Mitarbeitende des Betriebs Fragen des Publikums rund um die Lackinstandsetzung. Neben einer Ausstellung konnten die Fahrzeuge auch zeigen, was in ihnen steckt. Auf der historischen Rennstrecke legten sich Motorräder zum Teil mit Beiwagen, toll erhaltene Vorkriegsfahrzeuge wie die britischen Alvis, Rolls-Royce Phantom sowie typisch blaue, legendäre Bugatti in die Kurven.

Zu bestaunen war unter anderem auch der Porsche 356. Für Kristina Manek und ihr Klaus-Team ein Spaß, bei dem die Arbeit nicht im Vordergrund stand: „Es ist ein tolles Erlebnis, diese rollenden Legenden auf der eigens abgesperrten Strecke erleben zu dürfen.“

WEITERE INFORMATIONEN

Bilder zum 100-jährigem
Herkules Bergrennen
finden Sie hier.





„Ich kann das Oldtimer-Business als zusätzliches Standbein nur empfehlen.“

*Benjamin Küttner,
Geschäftsführer Exmotors*

Unterstützung auf ganzer Linie

Die Firma Exmotors setzt auf Standox

Klar ist: Wer sich dazu entscheidet, das Oldtimer-Business mit in sein Repertoire aufzunehmen, braucht dafür entsprechendes Know-how. Zudem kann es sehr hilfreich sein, jemanden an seiner Seite zu wissen, der einen tatkräftig unterstützt. Das weiß auch Benjamin Küttner, Geschäftsführer der Firma Exmotors in der bayerischen Gemeinde Altenkunstadt.

Der 2009 gegründete Betrieb hatte zwar schon immer ein Herz für klassische Fahrzeuge, konzentrierte sich jedoch zunächst nur beiläufig auf die Restaurierung und den Handel von Oldtimern. Mit der Zeit nahm dieser anfängliche Nebenerwerb allerdings immer mehr zu, bis es im Jahr 2018 schließlich zum Kerngeschäft wurde. „Mit dem Umzug in an einen neuen Standort im März 2022 verfügten wir dann auch über eine Lackierkabine. Das hat es uns ermöglicht, neben Arbeiten an Karosserie, Mechanik und Elektrik auch die Lackierung inhouse anzubieten“, erzählt Küttner und führt weiter aus: „Mit dieser Erweiterung war es uns dann aber auch wichtig, einen Partner an Bord zu haben, der sich diesem Thema kompetent widmet.“ Also ließ sich die Werkstatt zum Standox Classic Color Partner zertifizieren.

Als Classic Color Partner unterstützt die Wuppertaler Lackmarke ausgewählte Werkstätten unter anderem dabei, den Reparaturaufwand in allen Arbeitsschritten abzuschätzen, den richtigen Farbton zu finden, den passenden Lack umweltgerecht zu mischen und anzuwenden sowie neue Kund:innen zu gewinnen. Zudem stellt Standox den K&L-Betrieben nützliche Materialien wie den Mercedes Benz Classic Leitfaden oder das Classic Color Partner Nachschlagewerk zur Verfügung.

Breites Wissen für ein besonderes Business

Für Exmotors sind diese Hilfestellungen von großem Wert: „Für uns als Greenhorn in der Lackierszene profitieren wir natürlich sehr von diesen Angeboten – ganz zu schweigen von der professionellen Unterstützung des Produkt Systemberaters und Anwendungstechnikers sowie dem umfangreichen Schulungsangebot“, so der Geschäftsführer.

Neben einem starken Partner braucht es bei der Oldtimer-Restaurierung aber vor allem den Willen, sich auf Technologien, Werkzeuge und Materialien einzulassen, die heute

schon fast in Vergessenheit geraten sind. Denn auch bei Classic Cars gilt inzwischen immer mehr die Devise „Instandsetzen, statt Erneuern“. „Gerade im Oldtimer-Sektor werden schadhafte Bauteile vor allem aus Mangel an Neuteilen oder Alternativen mittlerweile weitestgehend wieder in Schuss gebracht. Dadurch sind die erforderlichen Kenntnisse sehr vielfältig, was dieses Business aber eben auch so besonders macht,“ erläutert der Fachmann.

Eine realistische Kalkulation ist das A und O

Die Erfahrung hat aber auch gezeigt, dass es bei der Restaurierung von Fahrzeugen einige Stolpersteine gibt. Laut Benjamin Küttner sei die wohl größte Herausforderung das Durchhaltevermögen. Sowohl private Restaurierungsprojekte als auch solche, die von professionellen Werkstätten durchgeführt werden, scheitern oft, da der Zeitaufwand unterschätzt wird. Eine komplette Restaurierung, also die Generalüberholung eines Fahrzeugs, dauert bei Exmotors im Schnitt etwa eineinhalb Jahre. Natürlich wird dabei

nicht ununterbrochen an einem Projekt gearbeitet. Wartezeiten sind wichtig, insbesondere bei der Lackierung und Trocknung, um ein gutes Ergebnis zu erzielen und sicherzustellen, dass sich der Lackaufbau nicht im Nachhinein setzt. In der Regel bearbeitet die Werkstatt zwei bis drei Restaurierungen parallel, wobei es hier um komplette Restaurierungen geht. Es gibt jedoch auch Teilrestaurierungen und alltägliche Reparaturen, die das Werkstattgeschäft ergänzen.

In der Szene bekannt geworden ist die Firma Exmotors übrigens durch die Teilnahme an Oldtimer-Veranstaltungen sowie durch firmeneigene Events. „Wer selbst eine Faszination für Oldtimer hegt, kommt schnell mit einem potenziellen Kundenkreis ins Gespräch. Vor diesem Hintergrund kann ich das Oldtimer-Business als zusätzliches Standbein nur empfehlen“, so Benjamin Küttner. ■

Die Firma Exmotors lebt mittlerweile von dem Oldtimer-Business.

SO WERDEN SIE CLASSIC COLOR PARTNER:



SATAjet X 5500 Klarlack Edition

SATA

German Engineering



GANZ KLAR!



Jetzt exklusiv, die SATAjet X 5500 Klarlack Edition glänzt mit einem neu entwickelten, speziellen Düsensatz für die Klarlackapplikation. Limitiertes Design mit rotem Pistolenkörper und schwarzen Anbauteilen!

- Spezielle Klarlackdüse auf Basis der bewährten I-Düsen-Technologie
- Feine und homogene Zerstäubung für einen perfekten Klarlackstand
- Geschlossene Benetzung bereits bei geringen Schichtstärken
- I-Düsen Strahlgeometrie ermöglicht eine kontrollierte Applikation



INFO
www.sata.com/x5500-cc



Mit RAPTOR gehört Rost der Vergangenheit an. Erhältlich in Schwarz, Weiß oder individuell tönbar mit den Standomix Mischpasten.

Wer rastet, der rostet

Wie die richtige Lackierung Oldtimer schützen kann

Ein Fahrzeug macht im Laufe der Jahre viel durch. Je älter das Auto, desto mehr kleine Dellen, verblasste Lackflecken oder auch Schrammen und Kratzer sammeln sich. Gerade bei Letzterem ist Vorsicht geboten, denn schon kleine Risse im Lack können größere Kreise ziehen als gedacht: Tiefere Kratzer führen zu Rost, was eine zeitaufwändige und oft kostspielige Reparatur zur Folge hat. Ein Problem, mit dem sich vor allem Besitzer:innen von Oldtimern konfrontiert sehen.

Dauerhafter Schutz mit RAPTOR

Doch warum haben gerade die älteren Modelle damit zu kämpfen? Wie auf Seite 8 berichtet, sind diese Fahrzeuge erfahrungsgemäß aufgrund des verwendeten Materials und ihres Alters besonders anfällig für Rost. Dadurch nutzt sich der Lack mit den Jahren ab – und das Auto leidet. Doch Kratzer und Co. könnten bald der Vergangenheit angehören, Stichwort RAPTOR. Die robuste Schutzbeschichtung, die seit dem Kauf des britischen Lackherstellers U-POL Teil des Axalta Sortiments ist, gilt als wahres Wundermittel. Langlebige RAPTOR Formulierungen bilden eine schützende Urethanschicht, die den härtesten Bedingungen standhält. Demnach verblasst RAPTOR nicht in der Sonne und schützt vor Kratzern und Rissbildungen. Ein weiteres Plus: Die Schutzbeschichtung zersetzt sich nicht, selbst wenn sie aggressiven Chemikalien oder Salzwasser ausgesetzt ist.

Kreativ gegen Kratzer

Mit RAPTOR hält jedes Fahrzeug auch den anspruchsvollsten Bedingungen stand: Der Lack bietet eine langlebige und zuverlässige Schutzschicht, die die Oberfläche über Jahre hinweg schützt und pflegt – egal ob im Geländewagen, in der Familienkutsche oder im guten alten Oldtimer. Und das Beste: Der RAPTOR verfügt über eine abtönbare Variante, so dass er in jede beliebige Farbe getönt werden kann. Dazu werden zwischen fünf und maximal zehn Prozent Standomix Mischpasten gegeben, um ein Farberlebnis ganz nach dem individuellen Geschmack der Kund:innen zu schaffen. RAPTOR hat ein einzigartiges strukturiertes Finish, das von glatt bis grob variieren und daher auf jedes gewünschte Finish ausgelegt werden kann. RAPTOR lässt sich entweder mit einer Spritzpistole auftragen oder kann nach Bedarf gerollt werden. Durch den Einsatz dieser Produktkombination erstrahlt das Fahrzeug in einem völlig neuen Glanz, der lange erhalten bleibt. ■

WEITERE INFORMATIONEN

Mehr zum RAPTOR Sortiment gibt's auch online.



Pfeffer weiß das!

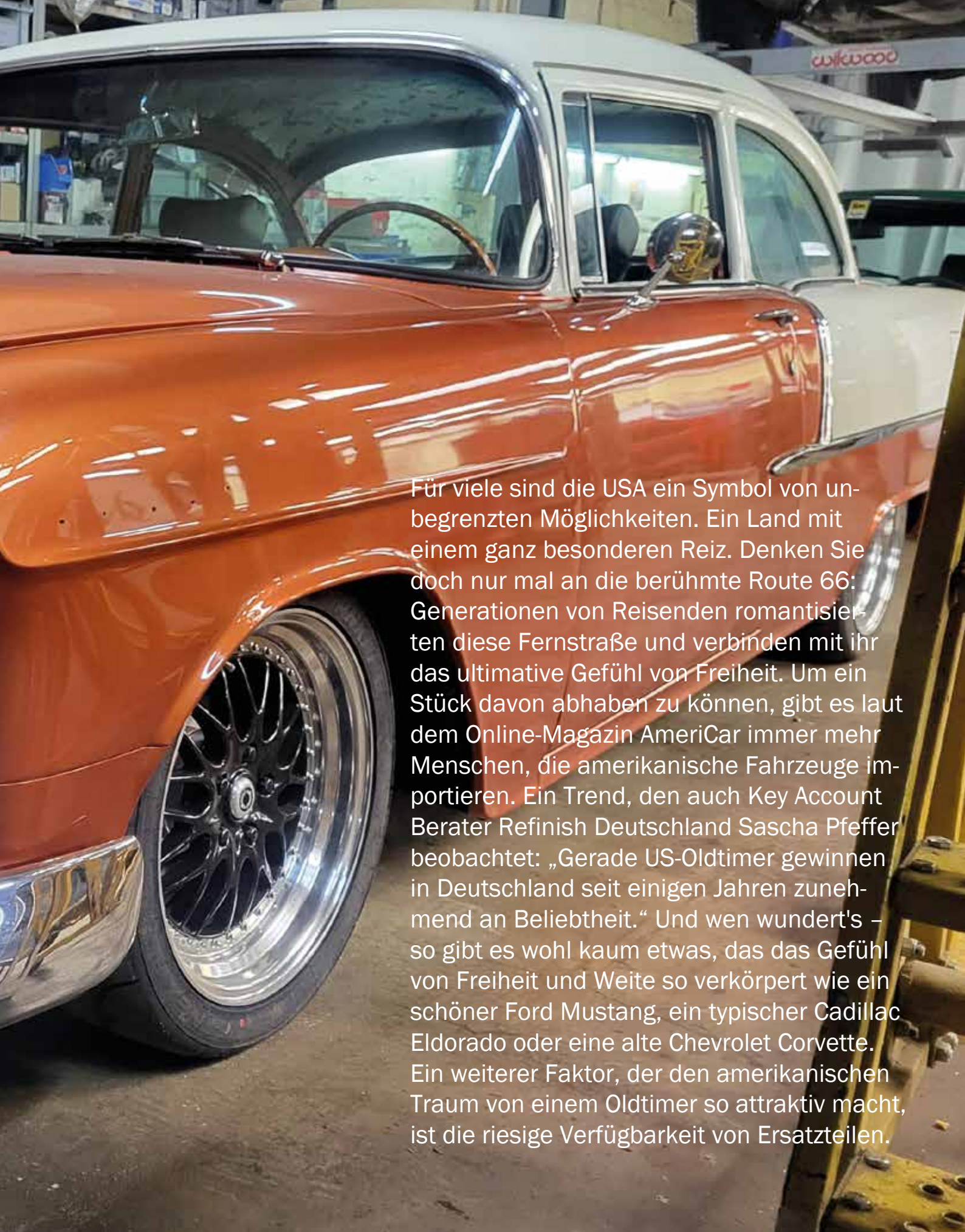


Wieso haben Chauffeure früher so viel poliert?

Wer denkt, dabei handelt es sich um ein plummes Filmklischee, irrt sich: Die früher verwandten Lacke auf Basis von Nitrocellulose ermatteten schnell und mussten daher häufig poliert werden.

Voll im Trend: US-Oldtimer

Der Markt ist unendlich



Für viele sind die USA ein Symbol von unbegrenzten Möglichkeiten. Ein Land mit einem ganz besonderen Reiz. Denken Sie doch nur mal an die berühmte Route 66: Generationen von Reisenden romantisierten diese Fernstraße und verbinden mit ihr das ultimative Gefühl von Freiheit. Um ein Stück davon abhaben zu können, gibt es laut dem Online-Magazin AmeriCar immer mehr Menschen, die amerikanische Fahrzeuge importieren. Ein Trend, den auch Key Account Berater Refinish Deutschland Sascha Pfeffer beobachtet: „Gerade US-Oldtimer gewinnen in Deutschland seit einigen Jahren zunehmend an Beliebtheit.“ Und wen wundert's – so gibt es wohl kaum etwas, das das Gefühl von Freiheit und Weite so verkörpert wie ein schöner Ford Mustang, ein typischer Cadillac Eldorado oder eine alte Chevrolet Corvette. Ein weiterer Faktor, der den amerikanischen Traum von einem Oldtimer so attraktiv macht, ist die riesige Verfügbarkeit von Ersatzteilen.



„Auch in Deutschland gibt es mittlerweile Händlernetze, die sehr gut organisiert sind und über die man schnell an Ersatzteile kommt.“

Sascha Pfeffer, Key Account Berater Refinish Deutschland

Das Thema Ersatzteile ist gerade im Oldtimer-Geschäft omnipräsent. Der Grund: Viele Originalteile werden heute nicht mehr hergestellt und sind somit nicht mehr verfügbar. Hinzu kommt, dass es oftmals keine passenden modernen Ersatzteile gibt, die in die alten Fahrzeuge eingebaut werden können. Dieses Problem führt zu einer hohen Nachfrage nach gebrauchten oder originalen Ersatzteilen, was diese oft sehr teuer und schwer auffindbar macht. Doch nicht so bei US-Oldtimern.

Gute Verfügbarkeit von US-Ersatzteilen

Denn tatsächlich wurden viele von den amerikanischen Veteranen im Gegensatz zu europäischen Klassikern in sehr großer Stückzahl produziert, was dazu führt, dass es auch heute noch viele Teile gibt, die verfügbar sind. Außerdem sind US-amerikanische Unternehmen wie General Motors, Ford oder Chrysler immer noch aktiv und produzieren Teile für ihre historischen Modelle. „Der Markt ist einfach unendlich groß“, schwärmt Sascha Pfeffer

von dem breiten Angebot. „Auch in Deutschland gibt es mittlerweile Händlernetze, die sehr gut organisiert sind und über die man schnell an Ersatzteile kommt“, so der Experte.

Darüber hinaus machen die amerikanischen Straßenkreuzer aber auch optisch wesentlich mehr her. Denn während in Deutschland die Autos in den 1950er- und 1960er-Jahren vor allem praktisch sein sollten, hatten die Amerikaner ordentlich auf die Sahne. Kein Wunder also, dass die US-Cars auf viele Autofans eine besondere Faszination ausüben. Die US-Schlitten sind wesentlich länger und breiter als deutsche Oldtimer und geizen nicht mit Chrom. Für Kfz-Werkstätten kann dieser Markt bzw. diese Klientel also durchaus interessant sein. „Aktuell gibt es noch nicht viele Werkstätten, die sich auf Oldtimer aus den Vereinigten Staaten spezialisiert haben. In diesem Bereich fit zu sein, kann sich also lohnen“, sagt auch Pfeffer. ■

WEITERE INFORMATIONEN

Ersatzteile gesucht?
Hier werden Sie
sicherlich fündig.





Bei all der Arbeit, die die Haltung eines Oldtimers mit sich bringt, überwiegt immer ein wesentlicher Faktor: Spaß! Besonders beim Bestaunen, Tüfteln und nicht zuletzt bei der Fahrt im Classic Car sind alle Sorgen vergessen. Um auch Ihnen den Spaß am Oldtimer zu ermöglichen, lassen wir die Erinnerung an angeregte Schulhof-Diskussionen über den besten Wagen wieder aufleben und spielen Quartett. Für welchen dieser Klassiker würden Sie sich entscheiden?

JAGUAR E-TYPE



Baujahr:	1961
Leistung:	269 PS
Hubraum:	3.781 cm ³
Zylinder:	6
Geschwindigkeit:	240 km/h
Getriebe:	4 Gang
Radstand:	2.400 mm

FERRARI 250 GTO



Baujahr:	1962
Leistung:	297 PS
Hubraum:	2.953 cm ³
Zylinder:	12
Geschwindigkeit:	250 km/h
Getriebe:	5 Gang
Radstand:	2.400 mm

ASTON MARTIN DB5



Baujahr:	1963
Leistung:	286 PS
Hubraum:	3.995 cm ³
Zylinder:	6
Geschwindigkeit:	229 km/h
Getriebe:	5 Gang
Radstand:	2.489 mm

PORSCHE 911



Baujahr:	1963
Leistung:	130 PS
Hubraum:	1.991 cm ³
Zylinder:	6
Geschwindigkeit:	210 km/h
Getriebe:	5 Gang
Radstand:	2.211 mm

CADILLAC ELDORADO



Baujahr:	1953
Leistung:	210 PS
Hubraum:	5.425 cm ³
Zylinder:	8
Geschwindigkeit:	160 km/h
Getriebe:	4 Gang
Radstand:	3.200 mm

ALFA ROMEO 8C



Baujahr:	1932
Leistung:	142 PS
Hubraum:	2.336 cm ³
Zylinder:	8
Geschwindigkeit:	170 km/h
Getriebe:	4 Gang
Radstand:	2.750 mm



Steingrau matt

MATTE OBERFLÄCHEN JETZT MIT EXTRA INSPIRATION

© 2022 Axalta Coating Systems. All rights reserved.

PASSEN SIE MIT UNSEREN INNOVATIVEN KLARLACKEN STANDOCRYL 2K SYSTEM-KLARLACK SUPERMATT K9150 UND STANDOCRYL 2K SYSTEM-KLARLACK-SEIDENGLÄNZEND K9140 PRAKTISCH JEDEN MATTEN FARBTON AN

Farben und Effekte moderner Autos sind oft von der Natur inspiriert. Ihnen gerecht zu werden, vor allem bei sehr niedrigen Glanzgraden, erfordert echtes Können des Lackierers. Es erfordert auch erstklassige Produkte – wie unser inspirierendes Matt-Klarlacksystem, das auf der neuesten innovativen Axalta-Technologie basiert. Eine große Auswahl an Glanzgradeinstellungen ermöglicht es Ihnen auf Anhieb, das richtige Ergebnis sowie eine sehr gute Reproduzierbarkeit zu erzielen. Mit unserer fortschrittlichen digitalen Farbtonmanagement-Software Standowin iQ wird der geeignete Glanzgrad bereits mit der Farbtonformel empfohlen. Hochwertige matte Fahrzeuglackierungen von A-Z lassen sich von jetzt an leicht und schnell durchführen. Fühlen Sie sich inspiriert?

Erfahren Sie mehr unter standox.de/matt-klarlack



STANDOX

Die Kunst des Lackierens.

