

Glänzende Resultate

■ Vor Ort bei CleanCar in Berlin-Lichtenberg

Reinigen, schleifen, polieren, versiegeln – ein Quartett, das es in sich hat. Reichlich praktische Erfahrungen, richtige Vorgehensweisen, der Einsatz wirksamer Reinigungs- und Pflegechemie und die Verwendung bewährter Technik und Hilfsmittel sind wesentliche Voraussetzungen dafür, dass stumpfe und zerkratzte Fahrzeugoberflächen so behandelt werden, dass bei Tageslicht nahezu alle Spuren des Gebrauchs unsichtbar werden. „Die Autowäsche“ schaute Berliner Profis über die Schulter.

Lackaufbereitungen vom Profi unterscheiden sich einerseits vor allem darin, dass sie im Gegensatz zu Ergebnissen, die relativ preiswert sind, nicht nur wertiger sind, sondern deutlich länger halten. Darüber hinaus geben professionelle Aufbereitungsunternehmen Garantien für erbrachte Leistungen. Das Ergebnis „Lack“ ist neben Frontglasversiegelungen, Innenraumreinigungen und Felgenpflege vor allem der

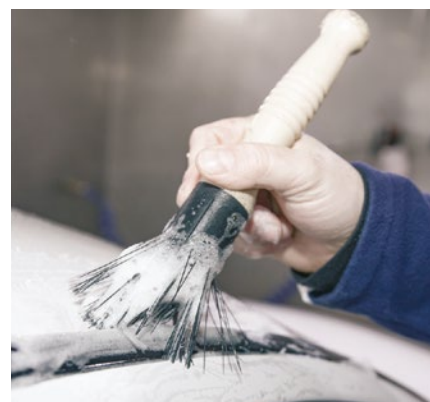


Eine professionell polierte und konservierte Lackoberfläche ist weitaus weniger schmutzanfällig. Es ist sinnvoll, den Lack vor und nach dem Winter aufzubereiten. Vielfahrern ist zu empfehlen, einen Termin für eine zusätzliche Lackpflege zwischendurch zu vereinbaren.

Maßstab, an dem Fahrzeugaufbereiter vom Kunden „gemessen“ werden. Dabei spielt es für sie keine Rolle, ob der Lack regelmäßig, am besten vor und nach dem Winter fachmännisch aufbereitet wurde oder erst nach Jahren aufgefrischt wird und „Wellness“ der besonderen Art bekommt. Ausgerechnet zum Termin unserer Verabredung steht ein weißer Mitsubishi GDI, Baujahr 1998, bereit. Im Normalfall nichts Ungewöhnliches. Doch das gut eineinhalb Jahrzehnte alte Modell hatte vermutlich noch nie Kontakt mit einer Waschanlage und erst recht keine Lackbehandlung erleben dürfen. Selbst der sehr erfahrene Niederlassungsleiter Andreas Paprzycki zeigt sich vom bemerkenswert schlechten Pflegezustand des Wagens überrascht. „So etwas habe ich noch nicht gesehen.“ Zugleich fordert die außergewöhnliche Situation heraus. Das Team zeigt sich optimistisch und nimmt die besondere Herausforderung an.



Es ist sehr aufwendig, eingebraunte Insekten wieder aus den Lack zu ziehen. Hier ist die Gefahr sehr groß, Lackstrukturen zu zerstören.



Andreas Paprzycki, Senior Manager, CleanCar AG, Niederlassung Berlin-Lichtenberg



Nach der HD- und Handwäsche wird ein weiteres Mal vorgereinigt, bevor das Fahrzeug von der automatischen Wäsche gereinigt wird.

■ Zuerst gründlich reinigen

„Wenn man über den Lack streicht, fühlt es sich wie grobes Sandpapier an. Wir wollen sehen, wie weit wir kommen“, beurteilt Andreas Paprzycki die Ausgangslage. Inzwischen fuhr Fahrzeugaufbereiter André Petroll das Auto auf den Reinigungsplatz, der als Kopfstation ausgelegt ist. Hier startet er die berührungslose Wäsche mit einem Hochdruck-Reiniger, aus dessen Düse ausschließlich alkalische Gemische strömen. Nur schwerlich löst sich der



Lackzustand vor der Aufbereitung



Die Lupe hilft dem Niederlassungsleiter, um den Zustand des Lacks genauer zu beurteilen.

hartnäckige Schmutz von der Lackoberfläche, nur langsam wandelt sich das Schmutzgrau in das ursprünglich weiße Gewand. „Jedes Fahrzeug wirklich gründlich zu reinigen, ist das A und O“, betont Paprzycki. „Bleiben Schmutzrückstände ganz egal welcher Art zurück, arbeiten wir sie nachher mit in den Lack ein. Das darf auf keinen Fall geschehen.“ So wird der Fahrzeuglack zwischendurch außerdem mit der Hand gereinigt. Auch im Eimer für die Handwäsche wurde das Wasser ausschließlich mit einem alkalischen Reiniger versetzt. Kanten und schwerer zugängliche Bereiche säubern geschickt geführte, verschieden geformte Handwaschbürsten. Wieder und wieder muss der HD-Reiniger in Betrieb genommen werden, um den Schmutz auch aus den mehr oder weniger verborgenen Bereichen zu spülen. André Petroll ist auch der Mann am HD-Drücker, als die Türholme und die Ablaufrinnen unter der Kofferraumklappe wieder weiß werden. „Dazu bedarf es etwas Übung, um Armaturenbrett, Innen- und Kofferraum nicht zu fluten“, bestätigt er.

Für den nächsten Reinigungsschritt ist die blau eingefärbte Reinigungsknete das richtige Hilfsmittel. Die gut formbare Knete entfernt aufgrund ihrer Fähigkeit die aggressiven Lackfresser, etwa Insektenreste, Baumharz oder auch Vogelkot gründlich und schonend, weil der Schmutz im sogenannten „Clay“ verbleibt. Als Gleitmittel für die Knete können Wasser oder destilliertes Wasser oder spezielle Gleitmittel verwendet werden. Wichtig ist, dass die Knete auf dem Lack gut hin und her bewegt werden kann. André Petroll knetet die Masse weich und beginnt, die noch an-

i Das Material der Reinigungsknete wirkt von mild bis stark verschieden aggressiv.

haftenden Schmutzteilchen aus dem Lack zu ziehen. Wichtig dabei ist, sie ohne großen Druck über die Lackoberfläche gleiten zu lassen. Währenddessen sollte der Schmutzzustand der Knete regelmäßig geprüft werden und gegebenenfalls weggeknetet werden. Dafür wird die schmutzige Seite vom Rand her nach innen gefaltet. Ist keine saubere Fläche mehr vorhanden, muss die Masse wieder „sauber“ geknetet werden. „Maßstab des Reinigungs- ▶





Gründliche Reinigung ist das A und O, bevor der Lack aufbereitet werden kann.



Der Fahrzeugaufbereiter poliert den Lack in mehreren Arbeitsschritten.



Fleißarbeit: Kunststoffteile werden wieder eingeschwärzt.



Die Motorhaube – auf der rechten Seite bereits glänzend.



André Petroll prüft abschließend die Kofferraumklappe

i Die während der Schleif- und Polierarbeiten pulverigen Reste müssen vor der Versiegelung des Lacks abgeblasen und mit einem Microfasertuch abgewischt werden.

erfolges ist für uns immer die Motorhaube. Sie wird am stärksten beansprucht“, sagt Paprzycki. Sei es durch die Sonne, die im Hochsommer zur Mittagszeit „brennende“ Temperaturen auf der Oberfläche entstehen lässt, sei es von unten durch die nicht unerhebliche Motorwärme während des Fahrbetriebs. Die wechselnden, teilweise sehr extremen Temperaturunterschiede und das ständige Aufheizen und Abkühlen machen der Lackoberfläche der Haube tüchtig zu schaffen.

Nachdem der Einsatz der Reinigungsknete abgeschlossen ist, steuert der Fahrzeugaufbereiter das Auto zur Waschstraße. Auf dem Vorwaschplatz wird nochmals mit dem HD-Gerät vorgeeignet, bevor die Schleppkette das Fahrzeug durch die textile Autowaschanlage zieht. Das gute Trocknungsergebnis der Waschstraße reicht den Aufbereiter-Profis nicht. Sie trocknen händisch nach und beginnen erst nach etwa einer Viertelstunde, den Lack mit Schleifpolitur und Poliermaschine weiter zu behandeln. In dieser Zeit des Nach-trocknens kleben die Aufbereiter äußere

i Polier-Pads sollten gewechselt werden, wenn sie zu krümeln beginnen und die Politur gewechselt wird.

Kunststoffteile, Türgriffe, Düsen der Scheibenwaschanlage und Gummibänder am Dach ab. Diese Materialien dürfen nicht mit Schleifpasten behandelt werden.

■ Lack „glatt gemacht“

Andreas Paprzycki nimmt eine sogenannte Spektrumlampe zur Hand. Sie zeigt unzählige Kratzer und den äußerst schlechten Pflegezustand des Fahrzeuglacks. Spätestens jetzt muss entschieden werden, mit welchen Mitteln der Lack bearbeitet werden soll. Allerdings ist bei der Wahl des Schleifmittels viel Erfahrung erforderlich. Für harte Lacke sind grobe Schleifpolituren und Rotations-Poliermaschine die clevere Wahl. Von weichen Lacken werden



Die Arbeiten sind abgeschlossen.



„Die Schleifmittel, die man früher für die harten Lacke anwendete, sind heute unbrauchbar, weil sie zu aggressiv sind.“

Andreas Paprzycki

Kratzer und Verwitterungen mit feinen Schleifpolituren im sogenannten Kreuzgang mit der Poliermaschine entfernt. Grobe und feine Schleifpolituren stimmen dahingehend überein, dass beide silikonölfrei sind. Der Druck, mit dem die Schaumstoff-Pads schleifen und polieren, sollte nicht übermäßig groß sein. Der Niederlassungsleiter schaltet mehrere Male seine Speziallampe ein, um die Schleiffortschritte zu prüfen. Sie ist in der Lage, Kratzer für das menschliche Auge sehr schön sichtbar zu machen. Am Mitsubishi arbeiten die Fahrzeugaufbereiter deutlich länger, bis der Lack wieder „glatt gemacht“ ist. Hier wird auch deutlich, dass die Pflegearbeit der Profis mal mehr und mal weniger lange dauert,

dafür so oder so körperlich anstrengt. Allerdings hat auch das Schleifen und Polieren Grenzen. Der Fahrzeugaufbereiter muss rechtzeitig erkennen, wann er seine Arbeit beenden muss, um den Lack nicht durchzupolieren. An den Kanten der Motorhaube des Mitsubishi GDI erkennen die Profis diese Gefahr rechtzeitig genug.

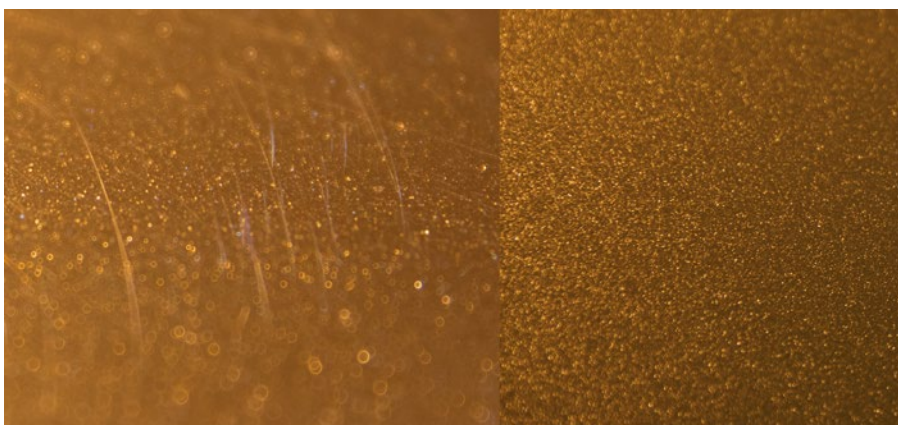
■ Hologramme entfernt

Beim Schleifen kann es passieren, dass ein Hologramm-Effekt entsteht. Diese wirklich nur sehr feinen Schleifspuren entfernt bzw. gleicht man mit der Micro-Schleifpolitur aus. Dafür wird dann ein anderer Schaumstoff-Pad oder Polier-



Hologramme, Grauschleier und Schleifspuren aus vorangegangenen Arbeitsschritten entfernen sogenannte Hochglanz-Antihologramm-Polituren.

Pad eingesetzt, den es in verschiedenen Variationen, auch als Lammfell-Ausführung, gibt. Für die Lackoberfläche des Mitsubishi ist es besonders wichtig, das Reinigungs- und Politergebnis zu schützen. Aufgrund des Fahrzeugalters haben es die Lichtenberger Clean-CarProfis noch mit einem einfachen Universallack zu tun. Gegenüber den heute verwendeten Buntlacken mit harten Klarlacküberzügen stellt dies eine weitere erschwerende Besonderheit im Rahmen der Lackaufbereitung dar. Nachdem die abgeklebten Kunststoffteile wieder freigelegt sind, schwärzt sie André Petroll ein. Dadurch erhöht sich die Kontrastwirkung zwischen weißem Fahrzeuglack und Kunststoff. Die von ihm anschließend eingeschwärzten Seitenwände der Räder peppen den Mitsubishi GDI weiter auf. Nachdem auch die Fahrzeugscheiben gründlich gereinigt waren, präsentiert sich das Fahrzeug als regelrechtes Schmuckstück. „Grundsätzlich putzen wir die Scheiben mit. Sonst fällt der Unterschied zwischen dem aufbereiteten Lack und den nicht gereinigten Scheiben zu sehr auf und beeinträchtigt den Gesamteindruck für den Kunden“, so Andreas Paprzycki. In der Sonne funkelt das Automobil nach mehreren Stunden Arbeit wieder nahezu wie ein Neuwagen. (BF) ■



Die Spektrumlampe macht alle Lackspuren sichtbar (Motorhaube eines Mercedes Benz mit schwarzem Metallic Lack)



„Poliert wird in der Regel mit höherer Drehzahl der Poliermaschine. Um einen Kratzer wegzubekommen, kann man diese auch noch anpassen.“

Andreas Paprzycki