

interstandox

Das Fachmagazin für den professionellen Fahrzeuglackierer

deutschland

Nr. 94 2/2018 3,40 €



Oldtimer-Restaurierung

Alte Autos, moderne Lacke

Early 911s

Im Porsche- Wunderland

Repanet Hauptversammlung

Fachkräftemangel als Herausforderung

SATA® RPS™



SATA

German Engineering



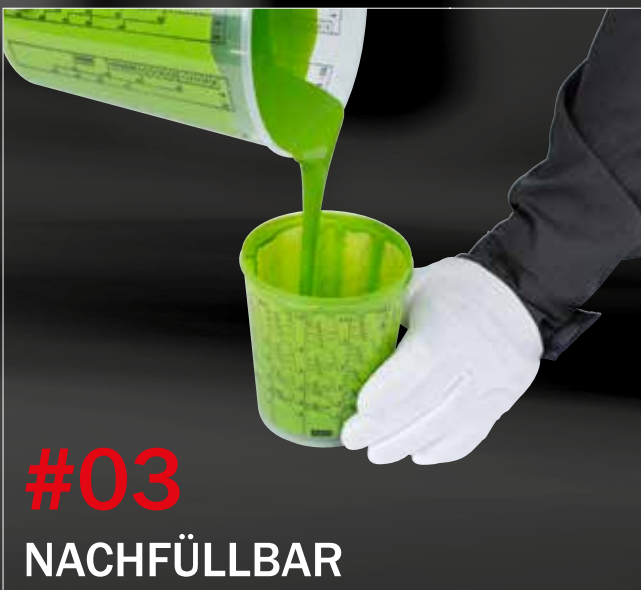
#01 SAUBER

Kein Kleckern! Einfaches, sauberes und sicheres Trennen von Becher und Lackierpistole.



#02 SICHER

Feste Verbindung zwischen Deckel und Becher (Gewinde). Ein versehentliches Lösen des Bechers vom Deckel ist ausgeschlossen.



#03 NACHFÜLLBAR

Ohne größere Schwierigkeiten lassen sich die Becher sauber neu befüllen. Das Farbsieb kann jederzeit durch ein Ersatzsieb ausgetauscht werden.



#04 KNICKBAR

Einfaches Knicken der *SATA RPS Becher 45° nach vorne, rechts und links. Der SATA RPS Becher passt sich ideal Ihrer Lackiersituation in schwer zugänglichen Bereichen an.

* gilt für alle SATA RPS Standardbecher, nicht für SATAminijet 3000 und Baureihen davor.

Weitere Informationen zum Thema erhalten Sie in unseren **Produktfilmen** unter www.sata.com/rps



> Inhalt



Lutz Poncelet,
Business Director Standox
Deutschland

Vertrauen, das uns ehrt

Wir werden bei Standox gelegentlich gefragt, ob es eigentlich spezielle Lacke zur Restaurierung historischer Fahrzeuge gibt. Dahinter steht die Annahme, dass sich seit den Zeiten von Henry Ford & Co. nicht nur die Technik der Motoren, sondern auch die Chemie der Autolacke verändert hat. Richtige Annahme.

Fakt ist: Moderne Serien- und Reparaturlacke unterscheiden sich in vielerlei Hinsicht von den Materialien, die früher aufs Autoblech kamen. Das muss man bei einer Restaurierung berücksichtigen. Dennoch spricht absolut nichts dagegen, einen Oldtimer mit modernen Lacken zu restaurieren. Dank digitaler Farbtonmesstechnik ist es heute möglich, jeden historischen Farbton bis in die feinsten Nuancen nachzustellen. Und selbst punktuelle Reparaturen von alten thermoplastischen Lacken (die manchmal empfindlich reagieren können) lassen sich mit speziellen Produkten wie etwa dem Nonstop-Füllprimer einwandfrei durchführen. Man muss nur wissen, wie man es richtig macht.

Unsere Lackexperten bekommen regelmäßig Anfragen zu solchen Fällen – und nehmen dies als Kompliment. Immerhin geht es ja oft um Fahrzeuge von beträchtlichem Wert. Das gilt insbesondere, wenn die Anfragen von Autoherstellern oder Museen kommen. Zwei Beispiele finden Sie in unserer Titelgeschichte: Das eine beschreibt die Zusammenarbeit von Standox mit dem Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach, das andere mit dem KEY-Museum in der Türkei. Ich kann dazu nur sagen: Dieses Vertrauen ehrt uns.

Übrigens: Weitere tolle Klassiker-Projekte stellen wir in unserer Imagekampagne „Think Colour. Think Standox.“ vor (auf www.standex.de unter „Über uns“).

Herzlichst
Ihr



Praxis

- > 4 Im Porsche-Wunderland
- > 8 Eingefärbte Klarlacke
- > 9 Standoflash UV-A-Füller
- > 10 Alte Autos, moderne Lacke
- > 24 1.200 Stunden für eine Lackierung
- > 25 OS.Car Racing Team
- > 26 David Gerstein lackiert mit Standox

Aktuell

- > 6 Aktuelle Meldungen

Service

- > 15 Meisterschüler profitieren

Produkt

- > 16 Klarlack-Additiv
- > 16 Standocryl VOC-Performance-Pro-Klarlack
- > 17 Standofleet VHS Dickschicht-Grundierfüller
- > 17 Carbonfaser Sealer

Repanet

- > 18 Repanet reloaded in Saalfelden
- > 22 Prozess- und Werkstattplanung
- > 23 Drei neue Berater
- > 23 100-Sekunden-Videos

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

Verantwortlich:

Esther Baumhoff
Standox GmbH
Christbusch 45
D-42285 Wuppertal

Redaktion:

K1 Gesellschaft für Kommunikation mbH, Köln,
Esther Brandt, Friederike Duvenbeck, Ulf Kartte,
Delia Meister, Marie Stelzer, Markus Buchenau

Grafik-Design:

Del Din Design, Siegburg, Susanne Del Din

Fotos: Geisler (Titel, 10-11, 14, 18-21), Meister (4-5), Plank (6 links), Sia (6 oben), Prasit Rodphan/Shutterstock (6 Mitte), Ermell/Wikipedia (6 unten), Christian Mueller/Shutterstock (7 rechts), Krüll (12-13), Gefa (22 links), Koenigsegg Automotive/Foto: Steve Wade (24), Gerstein (26); alle übrigen Bilder: Standox



Porsches, so weit das Auge reicht: Etwa 400 Fahrzeuge stehen derzeit bei Early 911s in Wuppertal.

Early 911s

Im Porsche-Wunderland

Ein Kunde, auf den die Lackmarke Standox besonders stolz ist, hat seinen Sitz nur ein paar Kilometer vom Standox Stammsitz entfernt: Das Unternehmen „Early 911s“ in Wuppertal ist einer der weltweit führenden Spezialisten für historische Exemplare des Porsche 911.



Kaum etwas am Betriebsgebäude von Early 911s im Wuppertaler Südwesten lässt erkennen, was sich hier verbirgt. Auf dem Parkplatz stehen Fahrzeuge der unterschiedlichsten Marken und Preisklassen, viele davon in unauffälligen, gedeckten Farbtönen. Nur zwei Porsche 911 in leuchtenden 70er-Jahre-Farben stechen heraus und deuten an, was den Besucher erwartet. „Leider haben wir noch keinen Showroom, in dem wir unsere Fahrzeuge angemessen präsentieren können“, sagt Manfred Hering (49), Gründer und Inhaber von Early 911s. „Aber wir arbeiten dran.“

Dass Early 911s längst genügend Exponate für einen tollen Showroom hätte, wird

spätestens klar, als Manfred Hering die Tür zur ersten Halle öffnet: Dicht an dicht, Stoßstange an Stoßstange stehen hier Dutzende Porsche aus den verschiedensten Epochen: 911er aus den 60ern mit den markanten Fuchsfelgen, offene Targas mit dem charakteristischen Überrollbügel, Turbos mit riesigen Heckspoilern, ein eckiger „Volks-porsche“ 914, ein 911 S/T mit Rallye-Ausstattung, ein schneeweißes 356er Cabrio, das früher von der deutschen Autobahnpolizei gefahren wurde, und, und, und ...

Dazwischen zwei Top-Raritäten: ein Porsche 597, ein in nur kleiner Stückzahl produzierter Geländewagen aus den 50er-Jahren, und der Porsche HLS, eine

Designstudie für ein „Klappdach-Coupé“, die 1964 von der Uni Aachen auf Basis eines 911ers entworfen wurde.

Komplette Karosserien im Hochregal

Diese Auswahl ist für Porsche-Fans bereits üppig – doch in den beiden dahinterliegenden Hallen dürften ihnen erst recht die Augen übergehen: In der Klassikhalle stehen Dutzende von komplett- oder teilmontierten Fahrzeugen, an denen gerade gearbeitet wird, darunter ein wunderschönes Exemplar des Porsche 356 Speedsters. Womöglich noch eine Steigerung ist die nächste Halle, in der die Ersatzteile gelagert werden: Hier liegen nicht nur Kotflügel, Motorhauben, Felgen oder Armaturenbretter im Hochregal, sondern komplette Karosserien, und das auf drei Etagen. „Ich schätze, dass wir im Moment etwa 400 Fahrzeuge bei uns haben“, sagt Manfred Hering sachlich. Die Auswahl reicht von den ersten Nachkriegs-Porsches bis hin zur Baureihe 993 aus den 90er-Jahren, der letzten mit luftgekühltem Motor.

Die neuen wassergekühlten Modelle interessieren Hering nicht – eine Einstellung, die sich auf den ersten Blick mit dem Purismus eingefleischter Elfer-Fans deckt. Doch Manfred Hering ist keiner von ihnen. „Ich mag den Porsche, weil er für einen Sportwagen eher zurückhaltend daherkommt. Auch

seine Form hat mir immer gefallen“, sagt er. „Aber es war nie mein Kindheitstraum, einen 911er zu fahren.“ Tatsächlich fand seine erste Begegnung mit dem Wagen in der Werbeagentur statt, die er früher hatte. „Wir haben einen alten Porsche in einer Werbekampagne eingesetzt, und mir fiel auf, wie schlecht er in Schuss war.“ Als er sich näher mit dem Thema beschäftigte, erkannte er, dass es einen Markt für erstklassig und originalgetreu restaurierte 911er gab – und baute ab 2006 Early 911s auf.

Weltweit gefragte Expertise

Manfred Hering ist von Haus aus Wirtschaftsingenieur. („Ich kann nicht mal einen Bremsbelag wechseln.“) Doch die jahrelange Beschäftigung mit dem 911er hat ihn inzwischen zu einem Experten für dieses Fahrzeug gemacht. Seine Expertise ist gefragt bei vielen, die damit liebäugeln, sich einen Porsche-Oldtimer zuzulegen. Darunter sind Markenfans und Autosammler, aber ebenso Käufer, die eher an einer lohnenden Investition interessiert sind. Sich vor diesem Schritt Rat zu holen, ist nachvollziehbar: Immerhin kommen für ein perfekt restauriertes Fahrzeug leicht einige Hunderttausend Euro zusammen. Und selbst für den Porsche 911 gilt: Nicht jeder, der angeboten wird, taugt auch als Wertanlage. „Das Fahrzeug sollte schon eine besondere Vergangenheit, eine Sonderausstattung oder Sonderlackierung haben“, erklärt Hering.

„Oder es sollte eine seltene Baureihe sein. Solche Details machen einen Porsche 911 zu einem Sammlerstück und damit wertvoll.“

Zu den eisernen Geschäftsprinzipien von Early 911s gehört, dass jedes Fahrzeug in einen tadellosen, uneingeschränkt fahrbereiten Zustand versetzt wird. Rund 70 hochqualifizierte Mitarbeiter, vom Karosserieschlosser bis zum Sattler, kümmern sich darum. „Wir machen ausschließlich originalgetreue Restaurierungen“, betont Hering. „Und dazu gehört auch, dass bei einer Neulackierung die Farbe dem Original exakt entspricht.“ Um diesen Teil kümmert sich die hauseigene Lackierwerkstatt im benachbarten Solingen. Und dort vertraut man auf Standox Lacke, vor allem auf das Basislacksystem Standoblue.

Ausschlaggebend dafür ist neben der Wirtschaftlichkeit und Verarbeitungsqualität die hervorragende Farbtongenauigkeit von Standoblue. Denn dabei nimmt es Manfred Hering sehr genau. „Ich liebe Farben“, sagt er, „und ich finde, dass gerade Porsche auf diesem Gebiet oft etwas gewagt und wirklich schöne Farbtöne entwickelt hat. Darum lege ich großen Wert darauf, dass nicht nur die Technik, sondern auch die Lackierung unserer Fahrzeuge perfekt ist. Und dabei hat mich Standoblue durch seine Farbtongenauigkeit und seine brillanten Oberflächen überzeugt.“

Raritäten: ein Porsche 911 S/T mit Rallye-Ausstattung (oben, ganz links), die Designstudie Porsche HLS (oben, 2. v. links), der Porsche 597 „Jagdwagen“ (unten, 2. v. rechts) und ein Porsche 356 Polizei-Cabrio mit Blaulicht (unten, ganz rechts). Besonders spektakulär: Im Ersatzteillager von Early 911s liegen komplette Karosserien im Regal (oben, ganz rechts).



> Ein Platz neben den Stars

Rund 650 Kilometer an drei Tagen – die Old- und Youngtimer, die Ende Juni bei der diesjährigen „Donau Classic“ mitfuhren, mussten schon gut in Schuss sein. Rund 200 Teams nahmen an dem großen Klassikertreffen in und um Ingolstadt teil, das bereits zum 13. Mal stattfand. Die Zuschauer bekamen einen tollen Querschnitt durch die Automobilgeschichte zu sehen: von rassisten



Rennern wie dem Jaguar E-Type, dem Porsche 356 oder dem Triumph TR4 über den wegweisenden NSU Ro 80 bis hin zum winzigen Goggomobil.

Auch Standox war dabei – in Gestalt des historischen Standox Bullis und der beiden Fachberater Florian Plank (Bild oben) und Milan Madar. Sie informierten die Besucher vor Ort über die Möglichkeiten, Oldtimer mit modernen Lacken zu restaurieren. Sie kamen dabei zeitweilig direkt neben zwei absoluten Hinguckern der Donau Classic zu stehen: zwei riesigen Horch-Cabriolets aus den 30er-Jahren. <<<



> Vier Schritte ... und fertig!

Verkürzte Lackvorbereitung, perfekte Rautiefen, weniger Schleifmittel: Mit siapro von sia Abrasives vereinfacht die part GmbH den Vorbereitungsprozess. Der Lackierer spart Zeit, der Karosserie- und Lackierbetrieb Material.

siapro stellt bei allen Korngrößen prozesssichere Rautiefen sicher. Das neue S-Performance Lochbild sorgt für hervorragende Staubabsaugung und verfügt jetzt über ein Mittelloch zum Aufhängen der Scheibe. Für die ideale Balance zwischen starkem Abtrag und Feinheit sorgt die perfekte Kornabstufung. Mit neun Artikeln und vier Körnungen las-

sen sich nahezu alle Schleifschritte vor und nach der Lackierkabine abdecken. Zudem bringt der Füllerendschliff mit siapro Korn 400 ausreichend Feinheit für die sichere Überlackierung mit Standoblu.

Durch die optimal aufeinander abgestimmte Kornfolge verkürzt sich der Prozess um bis zu 20 Prozent. „Damit benötigt der Lackierer für die Vorbereitung zum Spachtelauftrag bis zum Füllerendschliff nur noch vier statt der üblichen fünf Arbeitsschritte“, erklärt Jochen Gaukel, Geschäftsführer der part GmbH. „Es treten weniger Anwendungsfehler auf, und die Reproduzierbarkeit einzelner Arbeitsschritte wird erhöht.“ <<<

> Schadentalk: Jetzt anmelden!

In wenigen Wochen geht der Schadentalk auf der Auto-mechanika in die dritte Runde. Am 13. September 2018 diskutieren Christian Simmert (schaden.news/colornews.de) und Wolfgang Auer (FML) mit führenden Entscheidern und Insidern der Branche über die heißen Themen im Unfallscha-denmarkt: immer mehr gesteuertes Geschäft, immer mehr Cont-rolling, die fortschreitende Digitalisierung und steigende Anforderungen der Kfz-Versicherer an freie Karosserie- und Lackierbetriebe. Standox unterstützt das Branchenevent als Hauptsponsor und verfügt über einen eigenen Stand auf der Schadenstraße im Portalhaus. Melden Sie sich jetzt an: www.schadentalk.de. <<<



> Sattes Plus von elf Prozent

Die Zahl der in Deutschland zugelassenen Oldtimer steigt unaufhaltsam weiter: 2017 erhielten weitere rund 42.000 Fahrzeuge ihr H-Kennzeichen, ein Zuwachs von fast elf Prozent. Insgesamt sind hierzulande jetzt über 422.000 Oldtimer unterwegs, sie machen etwa ein Prozent des deutschen Pkw-Gesamtbestandes aus. Rund zwei Drittel der Veteranen stammen aus einheimischer Produktion, in erster Linie von Daimler, Volkswagen und Porsche. Mit weitem Abstand vorne bleibt der VW Käfer mit über 36.000 Exemplaren. <<<

> Standex präsentiert sich der Fachpresse



Suchten das Gespräch mit den Medien: das deutsche Standex Team mit Erik Fassbender, Margarita Debos, Enrico Golino, Andreas Keller, Lutz Poncelet und Esther Baumhoff (v.l.n.r.).

Ende Mai lud Standex zu einem Pressegespräch ins Standex Center in Wuppertal ein. Nach einem abendlichen Get-together vor dem eigentlichen Pressetermin, das vor allem dem fachlichen Austausch diente, präsentierten am nächsten Morgen Standex Business Director Lutz Poncelet und Esther Baumhoff, Leiterin Marketing Service Standex Deutschland, gemeinsam mit den Trainern Erik Fassbender und Enrico Golino neue Produkte wie den VOC-Performance-Pro-Klarlack K9590. Anschließend konnten sich die Journalisten bei einer Praxisdemonstration im Training Center von den hervorragenden Trocknungseigenschaften des neuen Klarlacks überzeugen und hautnah verfolgen, wie modernes digitales Farbtonmanagement mit dem Messgerät Genius iQ und dem Farbtonsuchprogramm Standowin iQ funktioniert. Im zweiten Teil des Pressegesprächs ging es um neue Entwicklungen bei Repanet: Die Repanet Vorstände Margarita Debos, Andreas Keller und Lutz Poncelet berichteten über neue Angebote des Netzwerks und gaben einen Ausblick auf die Jubiläums-Hauptversammlung in Saalfelden. <<<



> 555 Pkw je 1.000 Einwohner

Nach aktuellen Erhebungen des Statistischen Bundesamtes sind in Deutschland derzeit 555 Pkw pro 1.000 Einwohner zugelassen. Damit nahm diese Durchschnittszahl gegenüber dem Vorjahr um sieben zu – ein neuer Höchststand. Im europäischen Gesamtbild liegt Deutschland damit allerdings nur unter „ferner liefen“: Die Top-Positionen belegen Klein- und Zwergstaaten wie San Marino, Andorra, Monaco, Liechtenstein, Luxemburg und Malta, die alle auf eine extrem hohe Fahrzeugdichte kommen.

In Andorra beispielsweise kommen auf 1.000 Einwohner über 900 Pkw, in San Marino sogar über 1.000 (das bedeutet, dass hier statistisch jeder Einwohner mehr als ein Auto hat). Selbst in Luxemburg, das unter diesen Staaten wie ein Riese wirkt, kommt auf einen Wert von über 650. Doch auch unter den echten Flächenstaaten rangieren beispielsweise Italien und Finnland weit vor Deutschland. <<<

ERGONOMISCHE HEBETECHNIK, LEISTUNGSSTARKE LACKTROCKNUNG UND ZUVERLÄSSIGE REINIGUNGSTECHNIK



Herkules AirgoMatic 3213-DUO

Herkules Hebeteknik, Staubabsaugung und Transportsystem

Werkstattausrüstung für ergonomisches und sauberes Arbeiten. Flexible Lösungen für optimale Arbeitsabläufe in der Werkstatt.



IRT Combi 4-2-IR-UVA

IRT Lackrocknung

Leistungsstarke Trocknungstechnik zur Beschleunigung der Arbeitsabläufe in der Lackierwerkstatt.



Drester Boxer Quattro Solvent

Drester Reinigungstechnik

Zuverlässige und umweltfreundliche Lösungen für hervorragende Reinigungsergebnisse.

Besuchen Sie uns auf der AUTOMECHANIKA in Frankfurt 11. - 15. September 2018
Halle 11.1 Stand A63
Halle 8 Stand E23

Ihr Partner für professionelle Werkstattausrüstung

Herkules Hebeteknik GmbH
Tel: +49 561 589 07-0

www.hedson.com
info.de@hedson.com





Praxistipp

Arbeit mit eingefärbtem Klarlack

Die Reparatur von Sonderfarbtönen ist alles andere als ein Routinejob. Erik Fassbender, Training Spezialist Standox Deutschland, beschreibt, wie man auf Anhieb ein erstklassiges Lackierergebnis erzielt.

Ein aktuelles Beispiel für eine Lackierung mit besonderer Tiefenwirkung ist der weiterentwickelte Mazda CX-5 mit aufgepeppter Lackierung in 46V Soul Red Crystal/Magmarot Metallic. Der lebhaftere, satte Farbton betont die Konturen des Mittelklasse-SUVs noch stärker. Die Reparatur erfolgt im Zwei-Schicht-Lackierverfahren mit eingefärbtem Klarlack. So geht's:

Schritt 1: Musterbleche anfertigen

Die Anzahl der Spritzgänge und die hieraus resultierende Schichtdicke des eingefärbten Klarlacks beeinflussen den Farbton, die Brillanz und Tiefenwirkung des Ergebnisses. Standox empfiehlt daher, bei der Reparatur mit eingefärbtem Klarlack Musterbleche anzufertigen. Bestimmen Sie anhand dieser Muster die Anzahl der Klarlack-Spritzgänge, um eine möglichst große Übereinstimmung mit der zur reparierenden Lackierung zu erreichen.

Schritt 2: Füller und Reparaturbereich schleifen

Gehen Sie in der Vorbereitung wie gewohnt vor. Tragen Sie einen Standox VOC-Füller auf, vorzugsweise im Füllerfarbton FC3. Schleifen des Füllers mit Körnung P500 bis P600, im Beilackierbereich hingegen mit P1000 bis P1200.

Schritt 3: Color Blend auftragen

Applizieren Sie Standoblu Color Blend auf den Beilackierbereich der umliegenden Flächen beziehungsweise das angrenzende Karosserieteil.

Schritt 4: Basislackieren und Ablüften

Lackieren Sie bei. Die spritzfertige Einstellung für Standoblu lautet:

ausgemischter Standoblu Farbton 46V Soul Red Crystal/Magmarot Metallic + 50 Prozent Standoblu Einstelladditiv lang. Lackieren Sie den Standoblu Farbton in 1,5 Spritzgängen auf die Reparaturzone des noch nassen Standoblu Color Blend. Hierbei sollte eine gleichmäßige und wolkenfreie Oberfläche erzielt werden. Lassen Sie den Basislack und Color Blend anschließend ausreichend lüften.

Schritt 5: Klarlackieren mit eingefärbtem Klarlack

Bereiten Sie zwei Lackierpistolen mit eingefärbtem und nicht eingefärbtem Klarlack vor, um zügig arbeiten zu können. Verwenden Sie lange Härter beziehungsweise Verdünnungskombinationen. Lackieren Sie den eingefärbten Klarlack auf das Reparaturteil und über den Auslaufbereich des beilackierten Basislacks hinaus.

Schritt 6: Beilackieren in den nicht eingefärbten Klarlack

Lackieren Sie den nicht eingefärbten Klarlack auf die verbleibende Fläche des angrenzenden Teils und überlappen Sie in den noch nassen eingefärbten Klarlack. Trocknung gemäß dem technischen Merkblatt. Tipp: Je nach ausgewähltem Standox VOC-Klarlack empfiehlt es sich, eine weitere Schicht nicht eingefärbten Klarlack über den Reparaturbereich beziehungsweise den eingefärbten Klarlack zu lackieren. Das verbessert den allgemeinen Decklackstand und vereinfacht spätere Polierarbeiten.

Eine ausführliche Anleitung zur Reparatur von Sonderfarbtönen im Zweischicht-Lackierverfahren kann unter www.standox.de/standothek heruntergeladen werden.



Praxistipp

So klappt's besser mit dem Standoflash UV-A-Füller

Der Standoflash UV-A-Füller hat seine größten Stärken bei der Reparatur von Klein- und Kleinstschäden. Hier überzeugt er vor allem durch einfache Applikation und schnelle Trocknung. Beides zusammen macht ihn zum idealen Füller bei MicroRepair-Arbeiten.

Der Standoflash UV-A-Füller U7120 härtet pro aufgetragener Schicht bereits nach nur zwei bis drei Minuten Belichtung mit einer UV-A-LED-Lampe aus, danach kann er sofort weiter bearbeitet werden. Doch der Füller beschleunigt die Lackreparatur nicht nur: Bei einem Verzicht auf die Kabinetrocknung kann er außerdem dazu beitragen, die Energiekosten zu senken. Das macht ihn für jede Lackierwerkstatt zu einer sinnvollen Investition in die eigene Wirtschaftlichkeit. Erik Fassbender, Training Spezialist Standox Deutschland, gibt einige Tipps, mit denen man das Potenzial des UV-A-Füllers voll ausschöpfen kann.

Tipp 1: Verwenden Sie einen lichtundurchlässigen Becher

Der UV-A-Füller reagiert empfindlich auf ultraviolettes Licht. Das bedeutet: Bei direkter Lichteinstrahlung fängt er nach einer Weile an zu reagieren, was die Applikation erschwert. Verwenden Sie daher unbedingt einen Becher aus lichtundurchlässigem Material.

Tipp 2: Die gute Mischung entscheidet

Homogenisieren Sie den UV-A-Füller vor Verwendung sorgfältig. Das erleichtert später das Durchtrocknen.

Tipp 3: Fügen Sie bei dickeren Schichten eine Zwischentrocknung ein

Der UV-A-Füller sollte im Normalfall mit einer Schichtdicke von 70 bis 80 Mikrometern aufgetragen werden. In manchen Fällen – zum Beispiel bei einer tieferen Beschädigung – sollen jedoch höhere Schichtdicken aufgebaut werden. Problem: Sie werden von den UV-Strahlen nicht vollständig durchdrungen. Die Lösung: Tragen Sie nacheinander mehrere dünne Schichten auf und führen Sie dazwischen jeweils eine Trocknung durch.

Tipp 4: Einsatz von Quecksilberdampflampen

Der UV-A-Füller kann mit Quecksilberdampflampen ab 400 W getrocknet werden. Bei niedrigerer Leistung ist die Durchtrocknung nicht sichergestellt. Bei höherer Leistung können hingegen Blasen auftreten, daher muss der Abstand zwischen Lampe und Werkstück vergrößert werden. Bei einem Einsatz der Standoflash UV-Lampe von Standox (mit 700 W) empfiehlt Erik Fassbender zwei Serien von je 20 Blitzen.



Erik Fassbender, Training Spezialist Standox Deutschland, gibt Tipps zur Verwendung des Standoflash UV-A-Füllers.

Tipp 5: Schützen Sie Augen und Haut

Beim Auftrag des UV-A-Füllers reicht normale Arbeitskleidung. Dies gilt jedoch nicht für die Trocknung: Dabei ist eine UV-Gesichtsmaske unverzichtbar, ebenso ein Overall und Handschuhe aus UV-Licht-absorbierendem oder -reflektierendem Material.

Für die gezielte Suche nach fachlich fundiertem Lackierer-Praxiswissen gibt es jetzt außerdem das Standox Online-Nachschlagewerk www.standox.de/standopedia. Es umfasst aktuelle Lackierthemen und wird von Standox Experten kontinuierlich erweitert und aktualisiert.



Oldtimer-Restaurierung

Alte Autos, moderne Lacke

Einen Oldtimer zu restaurieren, womöglich sogar einen raren und kostbaren Klassiker, ist für jede Kfz-Werkstatt eine technische Herausforderung. Das betrifft auch den Lack: Oft soll der Wagen wieder in seiner ursprünglichen Farbe lackiert werden – die allerdings längst nicht mehr erhältlich ist. Doch mit modernen Lacksystemen lassen sich alte Farbtöne originalgetreu rekonstruieren.

Einem abgerockten Old- oder Youngtimer wieder zu altem Glanz zu verhelfen, ist für viele passionierte Schrauber, Tüftler und Autofans ein stiller Traum. Und nicht selten bleibt es auch einer: Da kauft sich der eine vielleicht tatsächlich einen angejahrten Veteranen, stellt ihn in die Garage – und findet dann nie die Zeit, um mit der Restaurierung loszulegen. Ein anderer stellt fest, dass das Projekt doch mehr Geld und Know-how erfordert als vorgesehen. Und wieder ein anderer muss erkennen, dass sich sein „Schätzchen“ trotz aller Mühe doch nicht mehr retten lässt.

Doch das hält echte Liebhaber alter Autos nicht davon ab, es immer wieder zu probieren – und oft mit Erfolg. Fakt ist: Die Zahl der hierzulande zugelassenen Oldtimer steigt seit Jahren. Nach Angaben des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) waren Anfang dieses Jahres in Deutschland über 420.000 Pkw mit einem H-Kennzeichen unterwegs – stolze elf Prozent mehr als ein Jahr zuvor. Und dazu kamen weitere 55.000 historische Motorräder, Nutzfahrzeuge und Zugmaschinen.

Interessantes Geschäft für Werkstätten

„Diese Zahlen sollten jede Werkstatt aufhorchen lassen“, sagt Lutz Poncelet, Business Director Standox GmbH. „Denn nicht

jeder Oldtimerbesitzer hat den Ehrgeiz oder die Fähigkeit, sein Fahrzeug eigenhändig zu restaurieren. Das gilt gerade für den Lack: Hier verlassen sich die meisten lieber auf die Expertise und Ausrüstung des Fachbetriebs. So gesehen kann die Klassiker-Restaurierung für einen Kfz-Betrieb ein durchaus interessantes Geschäftsfeld sein.“

Standox genießt in der Oldtimerszene seit Langem einen guten Ruf. Das liegt nicht zuletzt daran, dass man engen Kontakt zu den Oldtimerfans und den Werkstätten hält. So zum Beispiel auf den diesjährigen „Classic Days“, dem großen Oldtimertreffen auf Schloss Dyck am Niederrhein, wo Standox Anfang August mit seinem Farbtonmess-Service vertreten war. „Oldtimerbesitzer sind anspruchsvolle Kunden“, weiß Lutz Poncelet. „Sie kennen sich mit der Technik und den Besonderheiten ihres Fahrzeugs aus. Und wer einen Klassiker restauriert oder restaurieren lässt, legt auch Wert auf erstklassige Qualität der verwendeten Materialien.“

Enge Kooperation mit Herstellern

Standox arbeitet bei der Entwicklung seiner Produkte traditionell eng mit den Autoherstellern zusammen. „Und diese Zusammenarbeit erstreckt sich in vielen Fällen auch auf die Restaurierung historischer Fahrzeuge“, sagt Poncelet. Das beste Beispiel dafür ist



In diesem Jahr unterstrich Standox sein Engagement für Oldtimer durch die erneute Teilnahme an den „Classic Days“ in Schloss Dyck.



Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach

Ein Flügeltürer kehrt heim

Bei der Oldtimer-Restaurierung macht den Spezialisten im „Mercedes-Benz Classic Center“ in Fellbach so schnell niemand etwas vor. Doch beim Thema Lack greifen sie gerne auf die Expertise von Standox zurück. So auch bei der Restaurierung eines Klassikers, für die ein besonders ausgefallener Farbton nachgestellt werden musste.

Vom Mercedes-Benz 300 SL, dem berühmten Flügeltürer, wurden zwischen 1954 und 1957 nur etwa 1.400 Exemplare gebaut. Gut 80 Prozent davon gingen in die USA: Dort gab es schon damals genügend Käufer, die bereit waren, für den kleinen Sportwagen mehr Geld auf den Tisch zu legen als für einen ausgewachsenen Cadillac Eldorado.

Auch der 300 SL von 1955, der kürzlich in Fellbach restauriert wurde, hat eine solche US-Vergangenheit. Der neue Besitzer, ein deutscher Sammler, hatte ihn gekauft und nach Fellbach gebracht, um ihn aufarbeiten zu lassen. Nach der Begutachtung stand fest, dass der Wagen vor Jahren einmal unsachgemäß restauriert und dabei auch umlackiert worden war: Denn die Werksunterlagen belegten, dass der silberne Wagen ursprünglich in einem seltenen hellblauen Metallic-Lack ausgeliefert worden war. „Laut unserem Archiv sind nur sieben 300 SL in dieser Farbe lackiert worden“, sagt Michael Plag, Projektmanager im Mercedes-Benz Classic Center.

Kein ungewöhnlicher Fall für Plag. „In den 1970er-Jahren, als diese Fahrzeuge noch keinen Oldtimerstatus hatten, wurden sie oft ‚günstig‘ repariert“, sagt er. „Dabei wurden viele auch farblich verändert. In der Regel mit Absicht – aber manchmal kam es auch zu Verfälschungen, weil dem Lackierer die notwendigen Unterlagen fehlten.“

Der 300 SL von 1955 sollte nach Absprache mit dem Besitzer wieder seine alte Farbe erhalten. Die Recherche war in diesem Fall etwas komplizierter: Das Hellblau-Metallic hatte man seinerzeit nur für eine Hand voll Fahrzeuge gemischt. Und seine Bezeichnung DB 353 war später ein weiteres Mal vergeben worden, allerdings für einen anderen Blauton. Bei der Nachstellung des Farbtons verließen sich die Fellbacher nicht allein auf ihr eigenes Know-how. „Wir haben Standox gebeten, die neue Mischformel zu entwickeln“, berichtet Michael Plag. Und die Fachleute im Wuppertaler Coloristik-Labor lieferten prompt: Sie arbeiteten den Farbton nach den Archivmustern des Classic Centers noch mal komplett aus und erstellten die neue Mischformel.

Die Kooperation zwischen Classic Center und Standox hat bereits Tradition. „Wir stehen in engem Kontakt, denn wir arbeiten stets an Verbesserungen und Optimierungen“, sagt Michael Plag. „Das gilt im Neuwagengeschäft, aber auch im Oldtimerbereich.“ Ein sichtbares Ergebnis dieses Austauschs ist ein Leitfaden zur Lackierung historischer Mercedes-Fahrzeuge, den das Classic Center vor einigen Jahren zusammen mit Standox entwickelt hat: Er ist heute so etwas wie die Bibel für die Lackreparatur historischer Mercedes-Modelle.

KEY-Museum in Torbalı

Das größte Auto- und Motorradmuseum der Türkei

... liegt in Torbalı südlich von Izmir: Das KEY-Museum zeigt über 170 Exponate, vom Benz'schen Motorwagen von 1886 bis zum modernen Supersportwagen. Alle Fahrzeuge werden, bevor sie ausgestellt werden, originalgetreu restauriert – und beim Lack setzt man auf Produkte und Know-how von Standox.

Gegründet wurde das KEY-Museum von den Brüdern Murat und Selim Özgörkey (von der letzten Silbe leitet sich der Name ab). Die beiden sind Oldtimerfans und leiten einen Mischkonzern, der auch im Automotive-Bereich aktiv ist: Die E. Özgörkey Group ist einer der größten Autohändler der Westtürkei, unter anderem für BMW und MINI.

Die Affinität zu der bayerischen Automarke ist auch im Museum erkennbar: Hier stehen besonders viele Klassiker mit dem weißblauen BMW-Logo. Etwa der Dixi, das erste Auto, das Ende der 1920er-Jahre unter dem Namen BMW verkauft wurde. Nachkriegsmodelle wie der 501 und 503 fehlen ebenso wenig wie die Vertreter der „Neuen Klasse“, mit der BMW ab den 60er-Jahren zur Premium-Marke aufstieg. Ein Glanzstück darunter: ein silbernes 2000 CS-Coupé von 1968.

Doch das KEY-Museum beschränkt sich keineswegs auf nur eine Marke. „Wir wählen unsere Exponate nach ihrer Einzigartigkeit für die Auto- und Motorradgeschichte aus“, sagt Efe Uygur, Leiter des Museums. 130 Autos und 40 Motorräder werden derzeit ausgestellt – bis hin zum Nachbau des „Batmobils“ aus einer legendären amerikanischen TV-Serie der 60er-Jahre.

In der Museumswerkstatt kümmern sich 15 Mitarbeiter um die Fahrzeuge. „Jedes Auto, das wir restaurieren, soll aussehen wie am ersten Tag“, erklärt Uygur. Das betrifft auch die Lackierung. „Wir versuchen stets, den ursprünglichen Farbton eines Fahrzeugs aus Originalunterlagen des Herstellers zu ermitteln.“ Sind diese nicht mehr aufzutreiben, können die Lackierer aus Torbalı mit fachlich kompetenter Unterstützung rechnen: Standox liefert ihnen nicht nur Lackmaterial, sondern kann dank seiner Farbtondatenbank auch verlässliche Angaben zu historischen Farbtönen machen. In anderen Fällen kommt Hightech zum Einsatz: Finden sich am Fahrzeug noch Stellen mit der Originallackierung, werden sie mit dem Farbtonmessgerät Genius ausgemessen.

Bei einer Restaurierung kommen moderne Produkte zum Einsatz. „Wir arbeiten in unserer Werkstatt ausschließlich mit Standox, zum Beispiel mit dem VOC-System-Füller, Standox Basecoat und dem Standocryl VOC-Xtra-Klarlack“, sagt Uygur. Entscheidend für ihn ist nicht nur die Qualität der Standox Produkte, sondern auch der Service. „Die Kollegen von Standox haben uns schon oft dabei geholfen, einen alten Farbton nachzustellen“, sagt er. „Und sie geben uns bei Bedarf sogar während des Reparaturprozesses Unterstützung.“

Informationen zum KEY-Museum und anderen Standox Projekten stehen unter www.standox.de/think-colour.





(Fortsetzung von Seite 11)

die langjährige Kooperation von Standox mit dem „Mercedes-Benz Classic Center“ in Fellbach. Es ist unter anderem dafür zuständig, dass die Exponate des berühmten Mercedes-Benz Museums in einem technisch und optisch erstklassigen Zustand sind. „Dass das Classic Center bei so anspruchsvollen Projekten auf unsere Unterstützung vertraut, nehmen wir als Kompliment“, sagt Poncelet (ein Beispiel dafür auf Seite 12: „Ein Flügeltürer ...“).

Alte Lacke mit modernen Mitteln restaurieren

Die Experten im Standox Center in Wuppertal kennen sich nicht nur mit der Lackreparatur moderner Fahrzeuge aus, sondern auch mit der von Oldtimern. Bei der gibt es einige Besonderheiten zu beachten. „Die Chemie der alten Serienlacke unterscheiden sich deutlich von modernen Produkten“, sagt Lutz Poncelet. „Früher enthielten sie große Mengen an Lösungsmitteln, die nach heuti-

ger Umweltgesetzgebung nicht mehr zulässig sind. Manche vertragen sich daher nicht ohne Weiteres mit den wasserbasierten Lacken, wie sie heute in den Werkstätten verwendet werden. Das muss man bei einer Lackrestaurierung berücksichtigen.“

Auch bei der Farbgebung hat sich im Laufe der Jahrzehnte viel verändert: Manche der früher verwendeten Pigmente enthielten Schwermetalle, die inzwischen ebenfalls nicht mehr zugelassen sind. Das bedeutet, dass die Originalfarben mit modernen Lacken nachempfunden werden müssen. Früher nicht ganz unproblematisch – heute nicht mehr: „Mit der heutigen Lacktechnik geht das sehr gut“, sagt Poncelet. „Hochpräzise digitale Farbtonmessgeräte wie Genius iQ messen auch gealterte oder verblichene Lacke genau aus, und mit der Farbtonsoftware Standwin iQ können wir sie anschließend originalgetreu nachstellen.“

Meisterschule Regensburg

Neue Lackiertechniken für angehende Meister

Deutschlandweit besuchen Experten von Standox Lackierschulen, um Auszubildende oder angehende Meister fortzubilden und zu unterstützen. So zum Beispiel die Meisterschule in Regensburg.

Standox ist es wichtig, im regelmäßigen Austausch mit dem Lackierernachwuchs zu stehen. Armin Sauer kümmert sich zusammen mit seinen Kollegen Erik Fassbender und Holger Rubienzik um die Fachschulen. Die drei Standox Experten sind Spezialisten in den Bereichen Coloristik, Training sowie Industrie- und Nutzfahrzeuglackierung. „Dafür gibt es gute Gründe“, erklärt Coloristik-Experte Sauer. „Der Fortschritt der Karosserie- und Lackierbranche ist in vollem Gange. Wir versuchen, die Schulen dabei zu unterstützen, auf dem neuesten Stand bei Produkten und Systemen zu bleiben.“

Das Trainingsangebot von Standox traf in Regensburg sowohl bei den Schülern als auch bei Ausbildern auf positive Reaktionen. „Unser Besuch ist keine Werbeveranstaltung“, betont Armin Sauer. „Im Mittelpunkt steht ganz klar die Vermittlung von theoretischem und praktischem Know-

how.“ Die Schüler sollen beispielweise lernen, wirtschaftlich und effizient zu arbeiten. Dazu stellten die Standox Experten ihnen die schnelltrocknende VOC-Xtreme-Technologie, die sichere Farbtonfindung mit modernen digitalen Color-Tools und neue Entwicklungen in der Industrielackierung vor.

Natürlich verspricht sich Standox von dem engen Kontakt mit den Lackierschulen auch Vorteile. Dies gilt vor allem für die Markenbindung. „Wir versuchen, möglichst viele Trainings pro Jahr zu organisieren“, sagt Sauer. „Wir haben natürlich großes Interesse daran, mit Lackierern, Werkstatteleitern oder Betriebsinhabern frühzeitig in Kontakt zu kommen. Das gilt insbesondere für angehende Meister. Wir vermitteln ihnen Wissen, das sie in ihrem neuen Tätigkeitsbereich brauchen.“



Bei ihren Besuchen in Lackierschulen vermitteln die Standox Experten den Kursteilnehmern neue Lackiertechniken.



**„SCHNELL,
EFFIZIENT UND
SICHER.“**

DAS NEUE SIAPRO FÜR DEN PROFI-LACKIERER

Maximaler Abtrag, prozesssichere Rautiefen, weniger Arbeitsschritte: Bei steigender Reparaturqualität verkürzt das neue siapro von sia Abrasives den Vorbereitungsprozess um bis zu 20 Prozent.

- siapro 100: vor Spachtelauftrag
- siapro 200: Spachtelschliff
- siapro 300: vor Füllerschliff
- siapro 400: Füllerendschliff
- siapro 800 / 1000: für harte und kratzfeste Lacke

> Produkt

> Von MicroRepair bis zur Ganzlackierung

Mit dem Standocryl VOC-Performance-Pro-Klarlack K9590 bringt Standox einen schnellen und besonders leicht zu verarbeitenden Klarlack auf den Markt, der sich für unterschiedlichste Aufgaben einsetzen lässt.

„Der Performance-Pro-Klarlack basiert auf einer zukunftsweisenden Technologie, er bietet sehr gute Verlaufseigenschaften und hohen Glanz“, sagt Harald Klöckner, Standox Leiter Training. „Dank seiner niedrigen Spritzviskosität lässt er sich sehr einfach in zwei Spritzgängen mit kurzer Zwischenabluft auftragen. Er eignet sich für alle Autoreparaturen – von MicroRepair bis zur Ganzlackierung.“



Die Trocknung lässt sich flexibel an die Betriebsabläufe anpassen: Bei nur 40 Grad Objekttemperatur trocknet der Performance-Pro-Klarlack in 30 Minuten – dank dieser niedrigen Trocknungstemperatur kann ein Betrieb Energiekosten sparen. Legt er hingegen mehr Wert auf Schnelligkeit, trocknet der Performance-Pro-Klarlack bei 60 Grad Objekttemperatur in nur 15 Minuten. Direkt nach dem Abkühlen kann mit dem Polieren und der Montage von Fahrzeugteilen begonnen werden.

Das gesamte Performance-Pro-Produktsortiment besteht aus Klarlack, dem zugehörigen VOC-Performance-Härter 15-30 und dem VOC-2K-Performance-Additiv 5870. „Darüber hinaus lassen sich mit dem Performance Blend 5730 auch weiche Einblendzonen erzielen“, so Harald Klöckner. „Das komplette Sortiment ermöglicht jedem Lackierbetrieb effizientes Arbeiten in der gewohnt hohen Standox Qualität.“



Mit dem Klarlack-Additiv KA678 lässt sich der Mazda-Farbtönen Magmarot Metallic tadellos nachstellen.

Neues Additiv

Perfekt für Magmarot Metallic

Den auffälligen und intensiven Farbtönen „Magmarot Metallic“ (auch „Soul Red Crystal“ genannt) findet man relativ häufig auf einigen Mazda-Modellen. Standox hat jetzt das Klarlack-Additiv KA678 auf den Markt gebracht, mit dem sich dieser Farbtönen fachgerecht reparieren lässt.

Bei kaum einer anderen Automarke werden so viele Neufahrzeuge in Rot ausgeliefert wie bei Mazda. Ein Teil davon entfällt auf den Serienfarbtönen Magmarot Metallic beziehungsweise Soul Red Crystal. Dank seiner Intensität, Tiefe und Reflexion kommt er auf dem schlanken MX-5-Roadster ebenso gut zur Geltung wie auf dem muskulösen SUV CX-5. Kein Wunder, dass er von den Käufern so oft verlangt wird.

Lackreparatur funktioniert nur mit eingefärbtem Klarlack

Die Lackreparatur von Magmarot Metallic ist allerdings nicht einfach, denn seine charakteristische Tiefe lässt sich nur mit eingefärbten Klarlacken nachstellen. Standox hat nun das Klarlack-Additiv KA678 auf den Markt gebracht, mit dem sich auch Magma-

rot Metallic fachgerecht reparieren lässt. Das Additiv ist in wirtschaftlichen 100-ml-Dosen erhältlich und wird direkt in den Klarlack hineingemischt. Die Applikation erfolgt anschließend im Zweischicht-Reparaturverfahren für eingefärbte Klarlacke.

„Die Reparatur von Magmarot Metallic ist anspruchsvoll, sie erfordert Präzision und großes handwerkliches Können“, sagt Harald Klöckner, Leiter Standox Training. „Aber mit dem Klarlack-Additiv und dem entsprechenden Reparaturleitfaden hat jeder Lackierprofi die Möglichkeit, ein erstklassiges Ergebnis zu erzielen.“

Neuer Dickschicht-Füller für Nfz- und Industrielackierung

Einfache Anwendung auf großen Flächen

Standex erweitert das Angebot für Nutzfahrzeuge um den Standofleet VHS Dickschicht-Grundierfüller U2610 – gerade auf großen Flächen einfach in der Anwendung, schnell trocknend und mit hohem Festkörperanteil.

Zur Lackierung von Nutzfahrzeugen, Bau- und Landmaschinen, aber auch für industrielle Anwendungen bietet Standox mit Standofleet ein Lacksystem von hoher Qualität, das auch besonderen Belastungen standhält. Ganz neu im Standofleet-Sortiment: der neue festkörperreiche Standofleet VHS Dickschicht-Grundierfüller U2610. Gerade auf großen Flächen punktet er mit einer besonders einfachen Anwendung und einer schnellen Trocknung. Als 2K-Füller auf Polyacrylbasis kann er sowohl als Grundierfüller als auch als Haftgrund auf Stahl und geschliffenem Stahl eingesetzt werden.

„Insbesondere die aufwendige Bearbeitung von Teilen in mehreren Durchgängen lässt sich mit dem neuen Standofleet Dick-

schicht-Füller vereinfachen und beschleunigen“, sagt Erik Fassbender, Training Specialist Standox Deutschland. „Er kann nass-in-nass aufgetragen werden, aber überzeugt auch als Schleiffüller.“

Kombination mit vier verschiedenen Härtern möglich

Der Standofleet VHS Dickschicht-Grundierfüller ist in Weiß, Hellgrau und Dunkelgrau jeweils im 10-Liter-Gebinde erhältlich. Durch die Kombination mit vier unterschiedlichen Härtern lässt er sich exakt an die Temperatur und relative Luftfeuchte sowie an die Art des Lackierauftrags – Ganz- oder Teillackierung – anpassen.



Der Dickschicht-Grundierfüller ist speziell auf die besonders harten Anforderungen an die Lackierungen von Nutzfahrzeugen sowie Bau- und Landmaschinen abgestimmt.



> Neuer Sealer für Carbon-Bauteile

Der neue Carbonfaser Sealer U2080 von Standofleet Industrie schafft eine glatte Oberfläche und bietet hervorragenden UV-Schutz, ohne dabei die charakteristische Carbon-Optik zu beeinträchtigen.

Dank seiner hohen Steifigkeit bei niedrigem Gewicht ist Carbonfaserverstärkter Kunststoff (CFK) ein hochinteressanter Werkstoff, sowohl im Fahrzeugbau als auch in der Industrie. Zudem haben CFK-Teile noch ein weiteres Plus: die durch das Verweben der Kohlefasern entstehende attraktive Optik. Für Lackierer allerdings sind CFK-Komponenten eine Herausforderung: Die Carboneile sind offenporig, zudem soll die Lackierung in der Regel eine glatte Oberfläche schaffen, ohne die Carbon-Optik zu verändern.

Der Standofleet Industrie Carbonfaser Sealer U2080 ist ein speziell für Carbonfasern entwickelter transparenter Porenfüller auf Polyurethanbasis. Er bietet gute Fülleigenschaften und hervorragenden Schutz, bewahrt dabei gleichzeitig die Carbon-Optik. Er wird in zwei Spritzgängen mit kurzem Zwischenabblüfen aufgetragen. Bei 50 und 60 Grad erreicht er nach 30 bis 45 Minuten einen hohen Härtegrad. Abschließend folgen ein Schleifgang und der Klarlackauftrag, um den UV-Schutz zu erhöhen.

„Mit dem Carbonfaser Sealer können Lackierbetriebe beim Versiegeln von Carboneilen kräftig sparen“, sagt Standox Training Leader Harald Klöckner. „Denn im Vergleich zu Standard-Klarlackanwendungen reduziert dieses System die Prozessschritte und den Materialverbrauch.“



Hauptversammlung

Repanet reloaded in Saalfelden

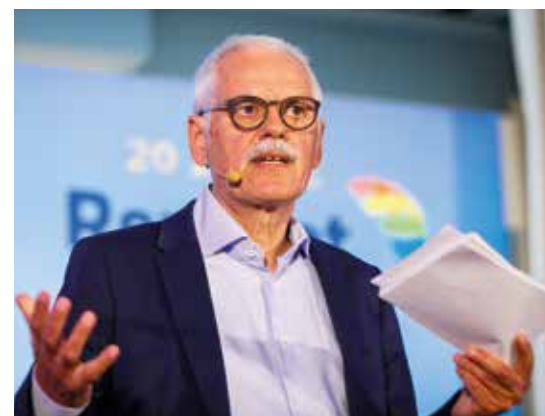
Drei Tage Workshops, Vorträge und persönlicher Austausch: Die Hauptversammlung von Repanet e.V., dem Werkstattnetzwerk von Standox, fand dieses Jahr im österreichischen Saalfelden statt. Ein wichtiger Schwerpunkt: das Thema Fachkräftemangel.



Der Vorstand stößt zur Eröffnung mit den Mitgliedsbetrieben auf 20 Jahre Repanet an. Ganz rechts Andreas Auer, der Leiter von Repanet Österreich.



Das Repanet Logo wurde weiterentwickelt. Unter dem Motto „Mein Verein“ soll es künftig noch mehr Beteiligungsmöglichkeiten geben.



Professor Willi Diez, der frühere Leiter des Instituts für Automobilwirtschaft (IfA), bezeichnete den Fachkräftemangel als Herausforderung Nummer eins für die Branche.

Der auf Verkehrsrecht spezialisierte Rechtsanwalt Elmar Fuchs hat es auf der diesjährigen Repanet Hauptversammlung auf den Punkt gebracht: Digitalisierung, Fahrerassistenzsysteme und E-Call hin oder her – er habe noch nie gesehen, dass Unfallschäden an Autos „digital repariert“ worden wären, sagte er. Da muss nach wie vor der Handwerker ran. Und er hat recht: Auch wenn in der Branche im Moment vieles im Umbruch ist, das Handwerk hat nach wie vor goldenen Boden unter den Füßen. Das ist ein echtes Pfund – nur wird es dem Nachwuchs derzeit noch nicht gut genug verkauft. Tatsächlich bekommen die meisten Karosserie- und Lackierbetriebe den Fachkräftemangel schon heute zu spüren – und das Problem wird sich weiter zuspitzen.

Besondere Herausforderung: Fachkräfte finden und binden

Das Thema „Mitarbeiter finden und binden“ zog sich wie ein roter Faden durch das abwechslungsreiche Programm der diesjährigen Repanet Hauptversammlung in Saalfelden, Österreich. Von Peter Börner, Präsident des ZKF, und Professor Willi Diez, dem früheren Leiter des Instituts für Automobilwirtschaft (IfA), über Andreas Keller, Repanet Vorstand, bis hin zum Repanet Berater Michael Zülch: Fast alle Referenten kamen in ihren Vorträgen und Workshops früher oder später auf eine der derzeit größten Herausforderungen der Branche zurück.

„Was habe ich als Arbeitgeber eigentlich zu bieten?“

Als Andreas Keller und Margarita Debos vom Repanet Vorstand den Mitgliedern präsentierten, welche etablierten und neuen Beratungsleistungen und Seminare in den kommenden zwei Jahren angeboten werden, wurde deutlich: Repanet hat bereits begonnen, seine bestehenden Seminare und Beratungsleistungen zum Thema „Mitarbeiter finden, motivieren und binden“ zu erweitern.

„Um Chancen im Kampf um die besten Bewerber zu haben, müssen sich K&L-Betriebe als Arbeitgeber ganz neu positionieren. Wir arbeiten deshalb derzeit an einem Beratungsprogramm, das ähnlich wie unser Unternehmensnachfolge-Programm ‚Next Generation‘ über einen längeren Zeitraum angelegt ist und die Betriebe nachhaltig unterstützt“, kündigte Margarita Debos an. Dabei wird es um Mitarbeitermotivation, gute Führung und Unternehmenskultur gehen: Wie spricht man miteinander, wie werden die Mitarbeiter gefördert und geführt? Andreas Keller: „Stärker als früher müssen sich die Betriebe fragen: Was habe ich als Arbeitgeber eigentlich zu bieten? Wir werden sie dabei unterstützen, sich gut aufzustellen.“

20 Jahre Repanet

Sich ständig weiterentwickeln, um auch künftig an der Spitze der Branche mitspielen zu können – genau dabei unterstützt



Repanet seine Mitgliedsbetriebe seit inzwischen 20 Jahren. Das runde Jubiläum wurde auf der Hauptversammlung in Saalfelden gefeiert: Margarita Debos, Andreas Keller und Lutz Poncelet, der Vorstandsvorsitzende, ehrten die Betriebe, die schon seit den Anfängen an Bord sind.

Auch Repanet selbst ist immer in Bewegung geblieben und wird auch in Zukunft nicht stehenbleiben: Gerade erst wurden eine Reihe neuer Berater engagiert und zusätzliche Angebote entwickelt. Das umfassende Spektrum der Beratungen reicht von der Kennzahlenanalyse bis zur Arbeitssicherheit. Mit einem überarbeiteten Logo, das auf der Hauptversammlung präsentiert wurde, gibt sich der Verein jetzt auch nach außen einen frischen Anstrich.

„Ich freue mich darauf, Repanet mitzugestalten“

Bei der offiziellen Mitgliederversammlung, die fester Bestandteil der zweijährlich stattfindenden Hauptversammlung ist, wurde auch ein neuer Beirat gewählt (siehe Foto links). Der Beirat unterstützt den Repanet Vorstand für eine Wahlperiode von zwei Jahren unter anderem beim Weiterentwickeln der Angebote.

Eins der neu gewählten Mitglieder im Beirat ist Ulrich Heinle, Geschäftsführer des K&L-Betriebs Heinle in Winterbach. Er ist mit seinem Betrieb seit zwei Jahren Mitglied bei Repanet und will sich vor allem für freie, ungesteuerte Betriebe einsetzen. „Diese Hauptversammlung war eine Premiere für mich, und ich muss sagen: Es hat mir gut gefallen. Ich habe die Gelegenheit genutzt, mich in entspannter Atmosphäre mit Kollegen auszutauschen“, sagt Heinle. „Ich freue mich darauf, Repanet durch mein Engagement im Beirat mitzugestalten.“

Wer hier nicht fit ist, lässt sich Geld durch die Lappen gehen

Fachlich war für Heinle auf der Hauptversammlung vor allem der Workshop „Kalkulation und Recht“ interessant. „Im Umgang mit unserem Kalkulationssystem gibt es tatsächlich noch viele Feinheiten, die mir vor dem Workshop nicht bewusst waren und die sich auf unser Geschäftsergebnis auswirken“, sagt er. „Ich werde mich jetzt mit unserem Anbieter in Verbindung setzen, um bestimmte Funktionen aktivieren zu lassen und Aktualisierungen einzufordern.“

Geleitet wurde der Workshop „Kalkulation und Recht“ von Elmar Fuchs und dem



Frische Ideen für Repanet: Auf der HV wurde der neue Beirat gewählt (v. l. n. r.): Margarita Debos (Vorstand), Karl-Heinz Fehr, Lutz Poncelet (Vorstandsvorsitzender), Thomas Wunderlich, Salvatore Palumbo, Elfie Deusing, Andreas Keller (Vorstand) und Ulrich Heinle. Nicht im Bild: Alexander Specht.

Kfz-Sachverständigen Tobias Metzner, der für Repanet als Berater tätig ist. Die Diskussionen und die vielen Rückfragen zeigten, wie sehr den Betrieben diese Themen auf den Nägeln brennen. Verständlich, denn wer hier nicht fit ist, lässt sich bares Geld durch die Lappen gehen. Für alle, die ihre Kalkulationskenntnisse vertiefen wollen, bietet Repanet regelmäßig das Seminar „Richtig kalkulieren, Prozessstörungen vermeiden“ an. Die nächsten Termine können beim Service-Center (0800/2737263) erfragt werden.

Vervollständigt wurde das Programm der dreitägigen Hauptversammlung durch einen Vortrag von Professor Willi Diez (bis vor Kurzem Leiter des Instituts für Automobilwirtschaft IFA) über das Thema „Automobil-Service der Zukunft“, eine Zubehörausstellung und den Workshop „Erfolgreiches Werkstatt-Management im K&L-Betrieb“ von Michael Zülch, der die wichtigen Repanet Beratungsschwerpunkte Betriebswirtschaft, Generationswechsel und Personalentwicklung in den Mittelpunkt stellte.

Zülch gehört zum neuen, vervollständigten Beraterteam, das ebenfalls auf der Hauptversammlung vorgestellt wurde. Informatio-

nen über alle Berater können unter www.repanet.de/beratung abgerufen werden.

Raum fürs Netzwerken

Rund um die verschiedenen Vorträge, Workshops und Veranstaltungen war genügend Zeit für den fachlichen und persönlichen Austausch zwischen den Teilnehmern und Fachleuten in entspannter Atmosphäre. Die Stimmung war gut, und wie immer in den vergangenen 20 Jahren hatte der Verein zur Hauptversammlung wieder außerordentliches Wetterglück: Noch zwei Tage vor Beginn hatte es in Saalfelden in Strömen geregnet. Aber genau von Freitag bis Sonntag zeigte sich das Juni-Wetter von seiner besten Seite. So konnten Teilnehmer beim gemeinsamen Abendprogramm auf der Alm nicht nur österreichische Spezialitäten, sondern auch den traumhaften Ausblick und die wundervolle Natur genießen.

Lutz Poncelet, Vorstandsvorsitzender von Repanet, fasst zusammen: „Es macht mich stolz, dass wir den Repanet Betrieben jetzt schon seit 20 Jahren als Berater zur Seite stehen. Wir werden unsere Mitgliedsbetriebe auch weiterhin dabei unterstützen, sich schon früh auf die künftigen Herausforderungen unserer Branche vorzubereiten.“



Die Mitarbeiterinnen des neuen Repanet Service-Centers.



Rechtsanwalt Elmar Fuchs (oben links) und der Repanet Berater Tobias Metzner (oben rechts) referierten auf der Hauptversammlung als Experten für Kalkulation und Recht.



ZKF-Präsident Peter Börner sendete eine Videobotschaft nach Saalfelden.



Michael Zülch leitete den Workshop „Betriebswirtschaft in K&L-Betrieben“.



Gute Stimmung unter den Teilnehmern der Hauptversammlung.



Am zweiten Tag besprachen Fachleute in Workshops aktuelle Branchenthemen.

Beratung

Effizienter arbeiten durch verbesserte Betriebsabläufe

Fachliches Know-how reicht nicht, um als Unternehmen erfolgreich zu sein. Viele Kfz-Betriebe verschenken wertvolles Potenzial durch unzureichende Prozessabläufe in Werkstatt und Büro. Der Repanet Berater Burkhard Sander will das ändern: Er unterstützt Karosserie- und Lackierbetriebe bei der Prozess- und Werkstattplanung.



Gefa-Mitarbeiter bei der Arbeit: Alle Arbeitsprozesse sind harmonisch aufeinander abgestimmt, um maximalen Durchsatz zu erreichen.



Konnte mit einem 1.400 Quadratmeter großen Neubau den Umsatz fast verdreifachen: das Lackier- und Karosseriezentrum Gefa aus Bochum.

Filialen von Supermarktketten waren jahrelang der Job von Burkhard Sander. Doch Ende der 1990er-Jahre entdeckte der Architekt aus Herne ein spannenderes Betätigungsfeld: die Planung von Lackier- und Karosseriebetrieben. „In manchen Werkstätten läuft es einfach nicht rund“, sagt er. „Und das liegt nicht an mangelndem Können, sondern oft nur an schlecht aufeinander abgestimmten Prozessen.“

Sander unterstützt die Mitgliedsbetriebe von Repanet seit Anfang des Jahres dabei, zu erkennen, an welchen Stellschrauben sie drehen müssen. „Als Außenstehender sieht man manchmal einfach besser, wo etwas falsch läuft“, erklärt er. „Wenn man dieses verborgene Potenzial nutzbar macht, steigen Effizienz und Gewinn.“ Über 30 Betrieben hat Sander bereits zu mehr Produktivität verholfen.

Räumlichkeiten optimal nutzen

Wer effizient arbeiten will, muss seine Räumlichkeiten intelligent nutzen. „Das Kundenfahrzeug sollte sich möglichst nur in eine Richtung bewegen – wie auf einem Fließband“, erklärt Sander. „Wenn man dadurch die Zeit, die Mitarbeiter produktiv am Fahrzeug arbeiten, von 36 auf 42 Minuten pro Stunde erhöhen kann, lässt sich der Durchsatz schon beachtlich steigern.“

Durch Umbauten, so Sander, könne man bereits eine Menge bewegen. Doch in manchen Fällen sei tatsächlich ein Neubau lukrativer – so zum Beispiel beim Lackier- und Karosseriezentrum Gefa. Der Betrieb



Unterstützt Repanet Betriebe dabei, ihre Prozesse zu optimieren: Repanet Berater Burkhard Sander aus Herne.

in Bochum hatte durch gezielte Akquise namhafte Autohäuser und Fahrzeugveredler aus dem Ruhrgebiet als Neukunden gewonnen und wollte expandieren.

Burkhard Sander riet zu einem Neubau. Das Resultat seiner Objektplanung war ein 1.400 Quadratmeter großer und hochmoderner Kfz-Betrieb, in dem heute 25 Mitarbeiter im Zweischicht-Betrieb arbeiten. Sander: „Gefa hat seinen Umsatz fast verdreifacht und zählt heute zu den modernsten Lackierbetrieben der Region. Ohne den Neubau wäre das kaum möglich gewesen.“



Drei neue Gesichter bei Repanet (v. l. n. r.): die Berater Götz Müller, Michael Zülch und Burkhard Sander.

Beratung

Neue Gesichter bei Repanet

Eines der Hauptziele von Repanet ist die Unterstützung seiner Mitglieder mithilfe eines breit gefächerten Beratungs- und Weiterbildungsangebots. „Beim Lackieren sind die meisten Betriebe fit“, sagt Repanet Vorstandsvorsitzender Lutz Poncelet. „Wir unterstützen sie eher dabei, ihre unternehmerische Performance und ihre Chancen im Wettbewerb zu verbessern.“ Anfang dieses Jahres hat das Netzwerk sein Beraterteam um einige neue Experten erweitert.

Einer der neuen Köpfe ist der Unternehmensberater Michael Zülch aus Bergisch Gladbach. Der Diplom-Betriebswirt ist ein echter Automotive-Experte, hat mehrere Fachbücher über das Management von Kfz-Betrieben veröffentlicht und arbeitet seit 1992 als Unternehmensberater und Trainer. Er wird zusammen mit seinem Team von Zülch Consulting nicht nur die individuellen Betriebsberatungen durchführen, sondern auch BWL-Seminare leiten.

Burkhard Sander übernimmt den Bereich Werkstattplanung und bautechnische Beratung. Dabei unterstützt er die Repanet Betriebe nicht nur bei der Planung, Steuerung und Umsetzung von Um- oder Neubauten, sondern auch bei der Prozessanalyse und -optimierung in bestehenden Objekten (siehe Bericht auf S. 22). Der Architekt aus Herne bringt langjährige Erfahrung in der

Zusammenarbeit mit Lackier- und Karosseriebetrieben mit.

Für das neue Angebot „Lean Management“ hat sich Repanet das Know-how von Götz Müller gesichert. Der Unternehmensberater aus Weissach bei Stuttgart hat zentrale Lean-Management-Prinzipien, die sich in der Industrie längst bewährt haben, erfolgreich auf inhabergeführte Kleinbetriebe und kleine Mittelständler übertragen.

Die drei neuen Köpfe ergänzen das bewährte Beraterteam, dessen Know-how die Mitgliedsbetriebe abrufen und nutzen können. Einen Überblick über die Angebote und weitere Infos über die Berater findet man online unter www.repanet.de/beratung.



> 100 Sekunden Repanet

Im Zuge der Veränderungen, die seit Anfang des Jahres bei Repanet stattgefunden haben, setzt das Netzwerk verstärkt auf Kommunikation. Dazu gehören auch die „100 Sekunden Repanet“-Videos, die seit einigen Monaten regelmäßig auf YouTube gepostet werden. Sie thematisieren zum einen aktuelle Neuigkeiten aus dem Netzwerk (zum Beispiel die Neuwahl des Beirats und einen Rückblick auf die Hauptversammlung in Saalfelden), zum anderen auch Informationen über neue Entwicklungen auf dem Reparaturmarkt (etwa über Veranstaltungen, Tagungen oder Messen).

„Der Austausch untereinander spielt bei Repanet ja traditionell eine wichtige Rolle“, sagt Vorstandsmitglied Margarita Debos. „Mit den Videos wollen wir auch die sozialen Medien verstärkt dafür nutzen.“ Die Videos sind auf youtube.com unter dem Stichwort „repanet e. V.“ zu finden. Sobald ein neues ins Web gestellt wird, werden die Mitglieder darüber informiert – per Newsletter und in Facebook.

Weiterer Tipp: Schauen Sie auch mal in www.kellerunterwegs.de hinein – hier bloggt unser Vorstandsmitglied Andreas Keller.





Der rote Koenigsegg Agera RS (großes Bild) und der blaue Regera (kleines Bild) wurden von Mose Freyer und seinen Kollegen gestaltet.

Schwedischer Supersportwagen

„Manch eine Lackierung dauert bis zu 1.200 Stunden“

Beim Namen Koenigsegg schnalzen die Fans von Supersportwagen genießerisch mit der Zunge: Denn die aus Carbon gefertigten ultraflachen Renner aus Schweden gehören zu den schnellsten Autos der Welt. Lackiert werden sie im Familienunternehmen „Moses Bil & Lack“ – mit Standoblue.

Nur wenige Leute wissen, dass Mose Freyer und sein Familienunternehmen Moses Bil & Lack in dem kleinen Dorf Sätaröd, südwestlich von Kristianstad, auch Fahrzeuge für Koenigsegg Automotive lackieren. Freyer verlässt sich dabei seit 30 Jahren auf Produkte von Standox, mit denen er zuverlässig eine hervorragende Qualität erzielt.

„Mein erstes Auto habe ich 1977 lackiert und später, in den 1980er-Jahren, als Autolackierer gearbeitet“, erzählt er. „Dabei habe ich mir das nötige Wissen und die Technik selbst beigebracht.“ Sein Unternehmen gründete er 1991, gegenwärtig beschäftigt er etwa 50 Angestellte – und hat einen Kundenkreis, der eine der weltweit exklusivsten Automarken fährt.

„Wenn Sie Autos lieben, dann lieben Sie auch meinen Betrieb“, lacht Freyer. „Aber in erster Linie sind wir ein Familienunternehmen.“ Ehefrau Birgitta, Sohn Björn und Tochter Lina bekleiden wichtige Positionen in seiner Firma.

Seit über sechs Jahren ist Moses Bil & Lack ein Lieferant für Koenigsegg – und das, obwohl der exklusive Autobauer an seinem Stammsitz in Ängelholm eine eigene Lackiererei besitzt. Doch Mose Freyer bietet Koenigsegg einen wichtigen Service: Lackierarbeiten mit demselben ultrahohen Qualitätsstandard wie die Automanufaktur selbst.

Bis zu vier Supersportwagen werden bei Moses Bil & Lack gleichzeitig lackiert. Der

Karosserie- und Lackierfachbetrieb hat dafür eine gesonderte Lackierstraße, die nur für die Koenigsegg-Fahrzeuge genutzt wird. Freyer: „Um diese Autos zu lackieren, bedarf es wahrer Handwerkskunst, man benötigt viel Intuition und Fingerspitzengefühl. Die Qualität muss an erster Stelle stehen.“ Konsequenterweise nutzt er daher mit seinen Mitarbeitern auch das Schulungsangebot der Axalta Refinish Academy in Göteborg.

Bevor einer der Koenigsegg-Sportwagen bei Moses Bil & Lack eintrifft, arbeitet Lina Freyer mit Koenigseggs Art-Director Lisa Johansson zusammen, um den exakten Farbton festzulegen. Dabei haben die Käufer alle Freiheiten: „Es gab schon Kunden, die den Farbton eines bestimmten Nagellacks

wollten“, erklärt sie. „Oder den einer chinesischen Gebirgskette, in deren Nähe sie aufgewachsen waren. Koenigsegg-Kunden legen großen Wert auf solche Details. Daher ist es entscheidend, die exakt richtige Farbnuance zu treffen.“ Dazu verlässt sich Lina auf die 8.000 Farben, die in der Standox Color Box verfügbar sind. Außerdem steht sie in regelmäßigem Kontakt mit Koenigsegg, um sicherzustellen, dass der Farbton den Erwartungen des Kunden voll entspricht. Das gilt erst recht bei besonders ausgefallenen Wünschen: „Es ist schon vorgekommen, dass wir dem Lack Gold- oder Platinpartikel beigegeben haben.“

Sobald die Autoteile bei Moses Bil & Lack ankommen, werden alle Epoxidharzrückstände gründlich von der Oberfläche entfernt, damit der aufgetragene Lack später keine Vergilbungen aufweist. Anschließend werden mehrere Schichten Standocryl VOC-Xtra-Klarlack direkt auf die Carbon-Oberfläche aufgetragen und einzeln im Ofen getrocknet. Erst dann folgt der Standoblue Basislack, um den endgültigen Farbton zu erzielen.

„Jede dieser Arbeiten muss mit höchster Präzision ausgeführt werden“, erklärt Mose Freyer. Sobald der Basislack ge-

trocknet ist, inspizieren die Lackierer jeden Quadratzentimeter der Oberfläche genau. Erst wenn alles tadellos ist, tragen sie die abschließende Schicht VOC-Xtra-Klarlack auf, die den Autos ihren brillanten Oberflächenglanz verleiht. Danach werden die Autoteile sorgfältig geschliffen und poliert. So viel Akribie braucht ihre Zeit: „Die fertigen Autoteile gehen erst an Koenigsegg zurück, wenn der Farbton zu hundert Prozent perfekt ist“, betont Mose Freyer. „Mancher Lackierprozess dauert bis zu 1.200 Stunden.“

Standex unterstützt Studenten-Rennteam

Seit fünf Jahren unterstützt Standex das OS.Car Racing Team. Es besteht aus Studierenden der Fachhochschule (FH) Campus Wien. Die mehr als 40 Teammitglieder haben einen Rennwagen konstruiert, mit dem sie gegen andere Studententeams aus der ganzen Welt antreten. Lackiert wurde der Bolide mit Lacken von Standex.

Die große Formel 1 ist das Vorbild für den internationalen Konstruktionswettbewerb von Studierenden, für den sich Studenten der FH Wien zum OS.Car Racing Team zusammenschlossen haben. Ihr Ziel: Sie wollen einen Rennwagen nach dem Reglement der Formula Student konstruieren und bauen. Mit dem will das Team sich mit Universitäten aus der ganzen Welt messen.

Für ihren Renner mit dem Namen CR-118 entwarfen die Studierenden diesmal ein leichtes Chassis aus Carbon. Bei der Auswahl der Produkte für die Lackierung stand neben der Robustheit vor allem Nachhaltigkeit des Lacks im Vordergrund: Es sollten nur energiesparende Produkte mit alternativen Trocknungseigenschaften verwendet werden.

Vor der Designlackierung mussten zunächst Unebenheiten in der Kohlefaserkarosserie geglättet werden. Dafür setzten die Standex Anwendungstechniker den VOC-Nonstop-Grundierfüller ein. Für das Design des Rennwagens verwendete der Airbrush-Künstler Air Philippe Standoblue, als Oberflächenschutz kam der Standocryl VOC-Xtreme-Klarlack zum Einsatz. Dank seiner speziellen Bindemittel-Technologie erzielt er nicht nur eine hervorragende Oberflächenqualität, sondern überzeugt



(v.l.n.r): Andreas Auer, Harald Dögl (Axalta Austria), Air Philippe, Natalie Gemovic, Lukas Streinzer (OS.Car Racing Team) und Michael Krupski, Anwendungstechniker von Standex Österreich.

auch durch seine schnelle Trocknung bei Raumtemperatur. Damit erfüllt er die Anforderungen zur Nachhaltigkeit, die das Team im Fokus hatte.

Präsentiert wurde der Rennwagen mit seinem aufsehenerregenden Airbrush-Design Anfang Juni auf dem FH Campus Wien. „Wir sind stolz, dass wir durch unsere Unterstützung zum Gelingen dieses Projekts beigetragen haben“, sagte Andreas Auer, Business Development & Marketing Manager Refinish Systems Axalta Coating Systems Austria GmbH. „Und natürlich wünschen wir dem OS.Car Racing Team jetzt viel Erfolg!“

Weitere Informationen unter www.campus-racing.at oder auf www.fsautria.at.





David Gerstein lackiert seine farbigen Skulpturen mit hochwertigen Autolacken.



Für seine Wandskulptur „Peloton Wave“ hat David Gerstein fahradfahrende Figuren auf einen riesigen geschwungenen Stahlbogen montiert und knallbunt lackiert.



Autolack und Kunst

David Gerstein lackiert mit Standox

Sie sind bis zu 18 Meter hoch und knallbunt – die Metallskulpturen von David Gerstein sorgen in Städten rund um den Globus für mehr Lebendigkeit und Farbe auf öffentlichen Plätzen. Wie sie kalte Winter, heiße Sommer und Regen überstehen? Mit Lacken von Standox.

Haus an Haus, Beton an Beton, Grau auf Grau: Manche Städte der Welt sähen trister aus, gäbe es nicht Künstler wie David Gerstein, die mit ihren Kunstwerken farbliche Akzente setzen und eine Portion Optimismus versprühen. Beispiel Singapur: Hier steht mitten in einem Geschäftsviertel „Momentum“, eine knallbunte, 18 Meter hohe Außenskulptur aus lackiertem Stahl. Mit solchen Eyecatchern hat es der inzwischen 73-jährige Künstler aus Jerusalem zu Weltruhm gebracht. Er ist überzeugt: Kunst sollte das Leben berühren und nicht nur dann zu sehen sein, wenn man einmal im Jahr ins Museum geht.

In Form gebracht mit Lasertechnologie

Um die tonnenschweren Metallkunstwerke in Form zu bringen, setzen der Künstler und sein Team auf Lasertechnologie. So entstehen Laserschnitt für Laserschnitt die einzelnen Komponenten – etwa die fahradfahrenden Figuren, die Gerstein auf einen riesigen geschwungenen Stahlbogen montiert und papageienbunt lackiert hat. Das Kunstwerk trägt den Namen „Peloton Wave“ und steht in einem Sportstadion in Sinchu (Südkorea).

Die Farbvielfalt ist das besondere Markenzeichen von Gerstein: Auffällig satte, leuchtende Töne und starke Kontraste machen seine Skulpturen unverwechselbar. Es wäre fatal, wenn die Outdoor-Kunstwerke nach einem Jahr im Freien verschlissen aussähen, Farbschichten abblättern oder Rost-

stellen entstehen würden. Deswegen ist Gerstein auf zuverlässige Lacke angewiesen.

Vor Wind und Wetter geschützt mit Lacken von Standox

Der Künstler vertraut dabei auf Standox. „David Gerstein kauft jeden Monat Hunderte Liter Lacke unseres Lacksystems Standohyd Plus – ein Lacksystem, das führende Automobilhersteller für die Reparaturlackierung empfehlen, eines der meistgenutzten Lacksysteme weltweit“, sagt Ronny Arazi, Geschäftsführer von Comet & Progress, Importeur von Standox in Israel. Mit dem Standohyd-Basislack stellt Gerstein die Farben zusammen. Er trägt ihn meist mit einem Pinsel auf die pulverbeschichteten Untergründe auf und appliziert anschließend einen Standocryl Klarlack. Dazu verfügt sein Atelier über eine eigene Lackierkabine. So werden die Skulpturen nicht nur vor Witterungseinflüssen und mechanischen Beschädigungen geschützt, sondern glänzen auch besonders stark.

Olaf Adamek, Standox Brand Manager EMEA: „Wir freuen uns, dazu beitragen zu können, dass die einzigartigen Skulpturen von Gerstein auch nach Jahren ihre farbliche Ausstrahlung behalten.“

Auf der Website www.davidgerstein.com sind weitere Kunstwerke von David Gerstein zu sehen.





ERFOLG IST TEAMWORK.

Fit für die Zukunft?

Der Unfallschadenmarkt verändert sich, die Anforderungen steigen. Nur wer früh genug reagiert, wird auch künftig erfolgreich sein.

Es ist Zeit für eine Top-Performance.

Das Werkstattnetzwerk Repanet e. V. von Standox unterstützt zukunftsorientierte Autoreparaturbetriebe dabei, sich für die Zukunft perfekt aufzustellen.

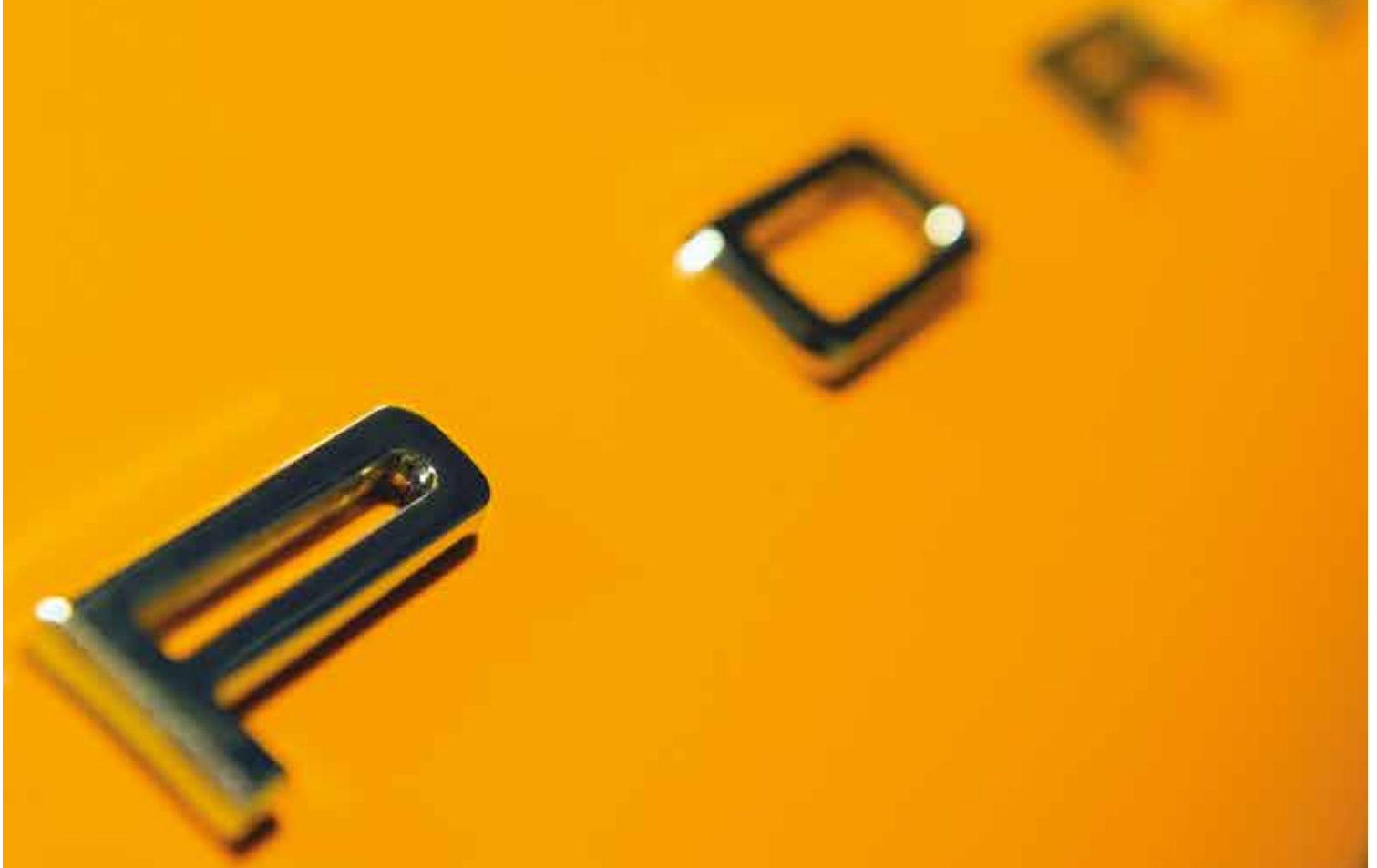
Von einer besseren Auslastung bis zur optimalen Kundenansprache – die erfahrenen Repanet Berater sehen, wo Sie Potenzial verschonen. Und entwickeln individuelle Lösungen – professionell, vertrauensvoll und persönlich.

Profitieren Sie von einem starken Netzwerk.

Beste Kontakte in die Branche, eine starke Interessenvertretung und persönliche Beratung auf höchstem Niveau – Repanet Betriebe haben einen starken Partner im Rücken. Und sie helfen sich gegenseitig: im vertrauensvollen Austausch in familiärer Atmosphäre.

Verbessern Sie Ihre Chancen im Wettbewerb und werden Sie Teil von Repanet!

THINK COLOUR. THINK STANDOX.



Wenn es um Farbtongenauigkeit und Farbtonfindung geht, bietet Standox herausragende Farbkompetenz. Denn wir verfügen als führender Partner der Automobilhersteller seit über 60 Jahren nicht nur über das Know-how sondern auch die fortschrittlichen Produkte, um Karosseriewerkstätten angemessen zu unterstützen und ihnen Service von höchster Qualität zu liefern.

Erfahren Sie mehr darüber, wie wir zur Nummer eins für Farbe geworden sind.



www.standox.de/think-colour

STANDOX

Die Kunst des Lackierens.