



14

# DER LACK IST AB

TEXT: STEFAN FRITSCHI FOTOS: MEIER OBERFLÄCHEN AG

**Rost, Pfusch, Unfallreparaturen, Billiglackierung: Unter dem Farbleid des Oldtimers kommt oft Schicht für Schicht eine Überraschung nach der anderen zum Vorschein. Da hilft nur eine Radikalkur.**

**P**atina am Oldtimer ist grundsätzlich etwas Tolles. Verwitterte und ausgebleichte Farbe oder Gebrauchsspuren erzählen interessante Geschichten aus einem langen Autoleben. Eine vorschnelle Vollrestaurierung würde wertvolle Historie zerstören.

Rauben Rostfrass, unprofessionelle Unfallinstandsetzung oder Sprühdosenkünste der Vorbesitzer die Freude am Oldie und kommt man mit Teilrestaurierungen nicht mehr weiter, braucht es eine radikale Entscheidung: Der Lack muss runter und zwar bis aufs nackte Blech. Ein Spezialist auf diesem Gebiet ist die

Firma Meier in Rafz. Am Beispiel eines Porsche 356 wird gezeigt, wie es geht.

## Entlacken, nicht ablaugen

Je weniger am Auto dran ist, desto besser. Sämtliche Verkleidungen, Zierrat und auch Antidörnmatten oder Hitzeisolierung: alles weg! Auch Türen, Hauben, Klappen und kleinere Teile müssen als lose Teile angeliefert werden.

Beim Handling von offenen Fahrzeugen und Karosserien, die ihres Halt gebenden Fahrgestells beraubt sind, ist besondere Vorsicht geboten. Sie sind instabil und müssen mit hohlraumfreien

T- oder U-Profilen verstärkt werden. Verzogene Karosserien machen beim Zusammenbau keine Freude. Geschlossene Schweller oder andere Hohlräume sollten mit einer Öffnung von mindestens acht Millimetern Durchmesser angebohrt werden.

Dazu kommt, dass bei Alugussteilen mit hohem Magnesium- oder Siliziumanteil vieles schiefliegen kann, wenn man sie falsch entlackt. Deshalb müssen sie für die Rafz'er Sonderbehandlung speziell markiert werden.

Allein der Aufwand zur Vorbereitung ist also beträchtlich. Ob er sich lohnt, muss individuell entschieden werden.

Den Begriff «Ablaugen» hört man in Rafz' längst nicht mehr, da die Spezialisten eine eigene Methode der chemischen Entlackung entwickelt haben. So entstehen weder Materialverzug noch Metallabtrag. Die Oberflächenstrukturen bleiben somit erhalten, poröse Stellen im Blech sichtbar. So können sie ausgetüschert oder beseitigt werden.

## Erst Rost, dann grosse Leere

Gestartet wird mit einem zwei bis fünf Tage dauernden Bad in einem Lösungsmittelgemisch. Dessen exakte Zusammensetzung ist natürlich Firmengeheimnis. Danach werden ver-



Handle with care: Die Cabriokarosserie wird innen mit Streben, aussen mit einem Rahmengestell stabilisiert. Die Entlackung der Anbauteile findet separat statt.

bliebener Spachtel oder andere Fremdkörper manuell entfernt und die Karosserie mit Hochdruck gewaschen.

Jetzt wird die Badewanne gewechselt. Diesmal nimmt sich eine spezielle Phosphor-Formulierung den Rost vor – dem gesunden Blech kann sie nichts anhaben. Besonders desolate Karossen werden löchrig wie ein Sieb – oder man blickt gar ins Leere. So wird der Spengler nicht arbeitslos.

#### Vorübergehend geschützt

Jetzt ist die Entlackung im Prinzip vollendet, aber sofort würde sich wieder der Flugrost über das nackte Blech hermachen. Damit



Überraschung: Wenn alte Lackschichten, Rost und Spachtel weg sind, zeigt sich erst, wie gut – oder schlecht – die Karosserie ist.



diesem auf dem weiteren Transportweg nichts passiert, kommt eine Eisenphosphatierung drauf. Die kann für die Grundierung belassen werden. Dann werden Karosserie und alle separaten Teile luftgetrocknet und sorgfältig verpackt dem Kunden

wieder übergeben. Wer möchte, kann sich auch den grünlichen Washprimer aufspritzen lassen. Dann ist wirklich alles rostresistent. Der Lackierer hat für seine Arbeit jetzt die optimale Grundlage, um mit der Restauration richtig loslegen zu können.

#### Was geht und was nicht?

Entlacken kann man Stahl, Aluminium, Buntmetalle oder eine Kombination aus allem. Unser Porsche passt in einem Stück in die Wanne. Eine grössere Karosserie wie etwa ein VW Bus wird in zwei Etappen entlackt. Alles, was



16

**» Der Porsche wird nicht wie neu, sondern besser als neu.**



Alles im grünen Bereich: 80-90 Prozent aller Kunden wählen ein Washprimer-Finish.

farbbeschichtet ist, kann entlackt werden. Allerdings müssen Anbauteile aus GFK oder Karbon demontiert werden.

Doch warum eigentlich nicht Sandstrahlen? Das geht schneller und ist womöglich billiger. Jedoch ist die mechanische Belastung des Grundmaterials viel höher. Möglicherweise entsteht ein ungewünschter Verlust an wertvoller Substanz. Zudem können Zwischen- und Hohlräume schlecht oder gar nicht erreicht werden und der Sand bleibt zurück. Geht man sanfter vor, etwa beim Kunststoffstrahlen, ist die Entrostungswirkung schlechter.

Auch die thermische Entlackung mit bis zu 400 Grad Wärme belastet das Blech. Es kann sich verformen und die Entrostungswirkung ist dürftig. Deshalb ist das Rafzer Verfahren in vielen Fällen die beste Lösung, selbst wenn eine längere Zeit für

das Bad und die anschliessende Trocknung in Kauf genommen werden muss.

### 100 Autos pro Jahr

Etwa ein bis zwei «Patienten» sind gleichzeitig in Arbeit. Feste Termine werden nicht vergeben, also keine Bäder frei gehalten. Kommt ein Auto an, nimmt man es sich umgehend vor – wer zuerst kommt, mahlt zuerst. Das Familienunternehmen entlackt so pro Jahr rund 100 Komplettkarosserien und eine Unzahl von Anbau- oder Chassisteilen.

Das Verfahren ist grundehrlich. Kein Rost, kein Unfallschaden, kein Pfusch können sich verstecken. Das hat natürlich seinen Preis. 1400 Franken werden pro Laufmeter Karosserie verrechnet, wobei der Zusatzaufwand separat in Rechnung gestellt wird – genauso wie der grüne Primer, der nochmals 700 Franken pro Meter kostet. Für unseren vier Meter langen 356 kommen so rund 6800 Franken, mit Primer 9600 Franken zusammen. Dann ist er nicht wie neu, sondern besser als neu – und dafür ist der Preis wiederum günstig. ■



Alles begann 1872 in Rafz im Zürcher Unterland mit der Gründung des Malergeschäfts Meier. Die Meiers mussten schon damals Holz und Metallgegenstände zur Wiederaufbereitung erst ablaugen. So entstand seinerzeit die Basis für die heutige Tätigkeit. 1965 wurde die Ablaugerei Gebrüder Meier AG gegründet, 2006 erfolgte die Umbenennung in Meier Oberflächen AG, da der Begriff des (giftigen) Ablaugens nicht mehr zum neu entwickelten chemischen Entlackungsverfahren passte. Heute wird das Unternehmen in fünfter Generation von Urs Meier geführt. Der Betrieb beschäftigt rund 40 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Nebst Fahrzeugen werden selbst Fensterläden oder Metall- und Kunststoffteile aller Art ihrer Farbe entledigt – und auf Wunsch auch wieder bunt lackiert. Alle Anlagen sind auf höchste Umweltfreundlichkeit ausgelegt. Die Abfallstoffe wie Lackreste werden durch Spezialunternehmen entsorgt. Das Regenwasser wird gesammelt und als Brauchwasser in der Produktion genutzt. Aufbereitet in der grössten Vakuumverdampfungsanlage der Schweiz, kann es dann der Produktion wieder zugeführt werden, an die Umgebung wird kein Abwasser abgegeben. Auch darin sind die Rafzer überaus gründlich ...



DAMALS WIE HEUTE:  
DAS OEL KOMMT VON MOTOREX.



**TAG DER OFFENEN TÜR**  
Langquertal, 24. Juni 2017  
Freuen Sie sich über einen  
ausverkauften Tag!