

FMI Classic

10/2023

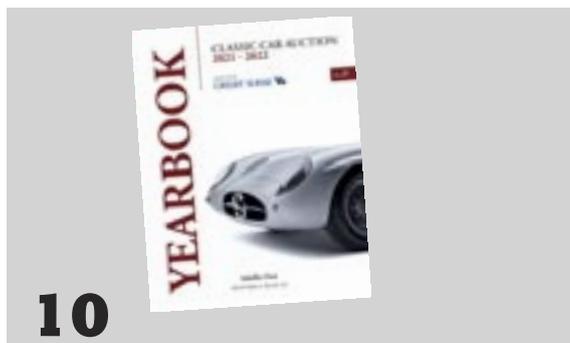
Erhalt, Reparatur und Restaurierung von Old- und Youngtimern





Lackreparatur am historischen Feuerwehrauto

Zum 60-jährigen Bestehen der Firma Kwasny in diesem Jahr wurde als Lackierprojekt ein 60 Jahre altes Feuerwehrauto ausgesucht. Na wenn das nicht passt!



Classic Car Auction Yearbook

Der Markt für Oldtimer-Fahrzeuge ist global ausgerichtet und Auktionen sind ein gutes Indiz für die Marktinteressen und Investitionsmöglichkeiten in diesem Bereich. Adolfo Orsi ist der Hauptautor des Classic Car Auction Yearbook, das seit 1994 jährlich erscheint.



Julius Kruta füllt mit neuem Buch eine Lücke in der Bugatti-Geschichte

Die Bücher von Julius Kruta sind in der Bugatti-Welt als „Must-Have Standard-Ausstattung“ im Bücherregal angesehen. Das neueste Werk beschäftigt sich mit dem Bugatti EB 110. Es scheint, dass damit eine wichtige Lücke geschlossen wurde.

Impressum

FMI Classic

Erhalt, Reparatur und Restaurierung von
Old- und Youngtimern.

AUDIN Verlag GmbH
Knöbelstraße 36
80538 München
Tel. (089) 24 22 83-0
Fax (089) 24 22 83 19

Homepage: www.audin.de
E-Mail-Adresse: fml@audin.de

Chefredakteur:

Wolfgang Auer (verantwortlich)
E-Mail: wolfgang.auer@audin.de

Redaktion, Reportagen

Jürgen Bock
Classic Netzwerke BASF Coatings

Schlussredaktion:

Anton Tischner
E-Mail: fml@audin.de

Anzeigen:

Gabriele Dinnendahl
(verantwortlich)
E-Mail: gabriele.dinnendahl@audin.de

Manager Digital Business:

Burkhard Bonarius
E-Mail: burkhard.bonarius@audin.de

Zur Zeit gültige Anzeigenpreisliste
Nr. 67 vom 1. Januar 2023

Anschriften der Verantwortlichen
ist die Verlagsanschrift.

Verlagskonto:

HypoVereinsbank,
München
IBAN: DE59700202703240108703

Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Zur Veröffentlichung angenommene Originalbeiträge gehen in den Besitz des Verlages über. Alle Rechte, auch auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung vorbehalten.

ISSN 0179-3586

Gerichtsstand: München

Druck:

Pinsker Druck und Medien GmbH, Mainburg



LACKREPARATUR am historischen Feuerwehrauto

Zum 60-jährigen Bestehen der Firma Kwasny in diesem Jahr wurde als Lackierprojekt ein 60 Jahre altes Feuerwehrauto ausgesucht.

Na wenn das nicht passt!

Zum Auto:

Das Löschgruppenfahrzeug LF8 ist hauptsächlich für die Brandbekämpfung ausgestattet. Durch die beiden Pumpen kann dieses Fahrzeug auch für die Wasserförderung eingesetzt werden. Das Fahrzeug war von 1964 bis 1990 im Einsatz bei der Feuerwehr Mosbach, Abt. Mosbach Stadt.

Fahrgestell Opel Blitz

Bj. 1963

Leistung: 51 kW - 70 PS

Das Fahrzeug wird heute nur noch zu Ausstellungen und historischen Feuerwehrtreffen etc. genutzt.

Der Schaden:

Das Fahrzeug hat am Heck, über die ganze Kante der Heckklappen kleine Roststellen und Lack-Abplatzer durch Rostblasen.

Der Kwasny-Anwendungstechniker Andreas Kreißl, selbst Mitglied der Freiwilligen Feuerwehr Mosbach, konnte diese unschönen Lackstellen an dem historischen Fahrzeug nicht länger mit ansehen.

Und so packte er die SprayMax-Dosen und das nötige Equipment ein und machte die Kleinschaden-Reparatur direkt vor Ort.

Hier die Prozess-Schritte in Folge:



7

... per Hand 400er/600er Körnung.



8

Schadstelle reinigen mit Silikonentferner.



9

Angrenzenden Bereich gut abkleben. Nun kommt der 2K Epoxy Grundierfüller zum Einsatz. Er eignet sich besonders gut für Reparaturen an älteren Fahrzeugen oder zu restaurierenden Oldtimern.



10

Nach ca. 30 Minuten Infrarot-Trocknung anschleifen von Hand, P400 für die grundierte Fläche, P1200 für die Randzonen



11

Sorgfältig reinigen mit Silikonentferner.



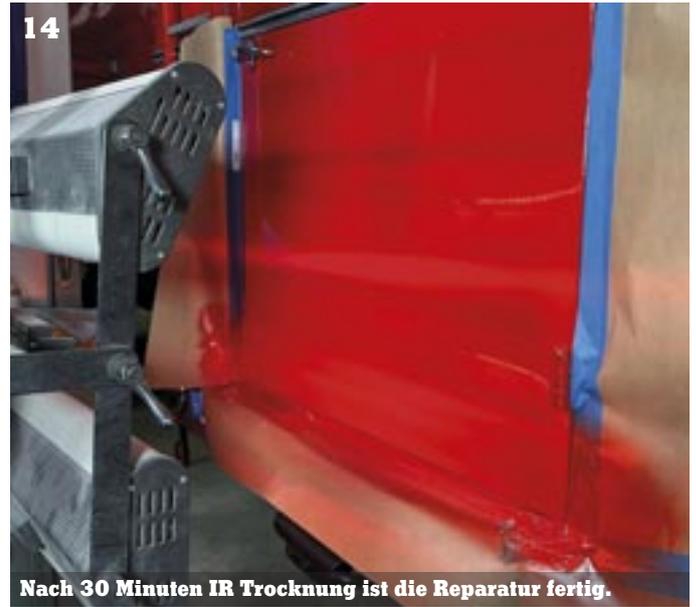
12

Bereits vorab ausgemischten Farbton, hier 2K Lack in RAL 3000 Feuerrot, auftragen.



13

Nach dem Ablüften (ca. 10 Minuten) 2. Schicht auftragen.



14

Nach 30 Minuten IR Trocknung ist die Reparatur fertig.



15

Zum Einsatz fertig!



16

Die verwendeten SprayMax-Produkte

Hier geht es zur ausführlichen Lackieranleitung im Video:



<https://youtu.be/y6njI7SuXVs>

TPA

Teil 2 der Beschreibung der Tücken
TPA-Lacktechnologie beschäftigt
sich mit den spezifischen
Eigenschaften und möglichen
Reparaturverfahren.

NOTICE
Exterior finish on body, hood, and fenders of this car is a new gloss lacquer of improved durability. The paint cannot be repaired with lacquer or synthetic enamel in common use. Special technical information is required when using this new finish. If refinishing, repairs, or tar or road oil removal are required, technical service should be obtained from an authorized Buick dealer.

Übersetzt steht dort: „Die Außenlackierung von Karosserie, Motorhaube und Kotflügeln dieses Autos ist ein neuer Glanzlack mit verbesserter Haltbarkeit. Die Farbe kann nicht mit handelsüblichen Lacken oder Kunstharzlacken repariert werden. Um diesen neuen Lack verwenden zu können, sind spezielle technische Informationen erforderlich. Wenn der Lack repariert werden muss oder Teer oder Straßenöl entfernt werden müssen, wenden Sie sich bitte an einen autorisierten Buick-Händler.“

Das Lackmysterium Teil II

Die Entwicklung von Lacken hat seit Beginn der Industrialisierung rasant Fahrt aufgenommen. Die Anforderungen an die Lackierung veränderten sich sehr schnell ausgehend vom kutschenähnlichen Motorfahrzeug über die Massenfertigung am Fließband und sich verbessernde Infrastruktur, Fahrzeugtechnik, Geschwindigkeiten etc. Die Lackentwicklung musste mithalten und zunächst schneller trocknende, farbige, viel beständigere und heute auch nachhaltige Lösungen bereithalten. Die Verbesserung technologischen Eigenschaften ging damit einher.

TPA-Eigenschaften:

Der plastischen Eigenschaft bei höheren Temperaturen steht eine sehr gegensätzliche Eigenschaft bei tieferen Temperaturen gegenüber. Dann ist TPA sehr spröde und wird glashart. Vergleichbar mit einer Plexiglasscheibe. Die Konsequenz zeigt sich beispielsweise in großflächigen Abplatzungen nach mechanischen Einwirkungen durch Steinschläge. Bei tiefen Temperaturen zieht sich der Decklack sogar leicht zusammen. Man kann diese Veränderung der Eigenschaften fast mit einem Wechsel des Aggregatzustands vergleichen – nur nicht sichtbar. Die im Prinzip permanente Beweglichkeit der Schicht bei Temperaturwechseln sorgt dafür, dass irgendwann dezente Rissbildungen im Decklack selbst auftauchen können. Auch die Lösemittelbeständigkeit ändert sich mit wechselnden Temperatu-

ren. Bei kühlen Temperaturen tritt eine starre physikalische Verschlaufung der Molekülketten ein, die sich bei höheren Temperaturen lockert und zu einer starken Anquellneigung durch Chemikalien oder andere Umweltweinflüsse führt. Diese tritt bei Temperaturen ab etwa 25 bis 35 °C ein. Auch Überbeschichtungen mag dieser zwar langkettig-molekulare, aber nicht chemisch vernetzte Decklack nicht. Je dicker die nicht vernetzte Schicht, desto weicher und weniger resistent wird der Lack. Das tritt zwar auch bei chemisch vernetzten Systemen auf, ist dort aber deutlich weniger drastisch. Die hohe Empfindlichkeit gegen Lösemittel stellte in Kombination mit dem niedrigen Festkörpergehalt – was einen hohen Lösemittelanteil bedeutet – selbst bei der Reparatur mit TPA-Lacken ein zusätzliches Problem dar, und zwar in Form

von Anlösungen zwischen den Reparatur- und Altlackschichten. Daher ist die Reparatur von TPA-Lacken mit allen anderen Lacktechnologien, die diese thermoplastische Eigenschaft nicht haben, immer kritisch.

Bei Reparaturen ließen sich Kleinstschäden (Spot-Repair) und Lackierfehler wie etwa Versprödungsrisse - mit geeigneten Materialien - unkompliziert und schnell ausbessern. Dezent es Erwärmen des TPA-basierenden Reparaturlackes sorgte im Übergangsbereich für eine Art „Verschmelzung“ mit der Altlackierung und eine optische Angleichung des Speckglanzes.

Bei den Reparatur-Lackierern hielt sich die Trauer über den Abgang dieser Technologie in Grenzen. Viele Zeitzeugen berichten von ihren „Erlebnissen“ mit TPA. Die Reparaturlackierung war selbst mit TPA-Harz-basierten Produkten manchmal ein Vabanquespiel.

Auch wenn es passionierte Erhalter von Originallackierungen nicht gerne hören: Das Abwaschen der TPA-Decklack-schicht und eine folgende Teillackierung z.B. mit 2K-Lacken war zu den Hochzeiten dieser Lacktechnologie eine durchaus gängige Praxis in der Reparaturlackierung

Auch die insgesamt niedrigen Schichtdicken sind typisch. Überbeschichtung mögen TPA-Decklacke, wie beschrieben, nicht. Typisch für gealterte thermoplastische Lackoberflächen sind dezente und manchmal glasbruchartige Rissbildungen in der Fläche durch die im Prinzip fortwährende minimale Kontraktion der Lackschicht bei Temperaturwechseln

Zusammenfassend lässt sich feststellen: TPA-Lacke haben ihre Tücken, aber die Erhaltung ist auch lohnenswert. Anspruchsvoll wird es, wenn der Lack repariert werden muss. Die meisten Empfehlungen für die Reparatur - auch von Zeitzeugen - sind (zu) einfach und lauten: entfernen und neu lackieren. Aus heutiger automobilhistorischer Sicht soll eine intakte oder patinierte Altlackierung am besten erhalten werden, doch TPA zeigt hier klar Grenzen des Machbaren auf.

Ohne geeignete Materialien und Verfahren birgt eine Reparatur von TPA unabwägbar Risiken. Viele Lackierer haben einen echten TPA-Lack entweder lange nicht mehr oder noch nie zu Gesicht bekommen. Also: Was tun im Fall einer notwendigen Reparatur?

a) Informieren: Vor einer Reparatur muss dem Autobesitzer sehr klar erklärt werden, welche Risiken bestehen. Die meisten Besitzer solcher Fahrzeuge wissen auch darum, aber hoffen trotzdem, dass ihnen der Lackierer inzwischen irgendeine bessere Lösung vorschlagen kann als die, die sie bisher erhalten haben.

b) Thermoplastisch: Da nur TPA-Lacke thermoplastische Eigenschaften besitzt, ist das Überarbeiten mit jeder anderen Lacktechnologie sehr kritisch zu sehen. Eine Lackreparatur ist eigentlich ausschließlich - und auch das äußerst vorsichtig - mit thermoplastischen Acrylharzen möglich, da es sich durch seine Eigenschaft als Thermoplast bei Wärme ausdehnt und bei Kälte wieder zusammenzieht. Solche Dehnungs- und Schrumpfungsspannungen machen die mit jeder anderen Lacktechnologie aufgetragenen Lackaufbauten nicht mit und es kommt auf Dauer möglicherweise zur Rissbildung. Den Effekt kann man sich mit dem Vergleich „Beton auf Treibsand“ gut vorstellen. Selbst eine Isolierung der lösemittlempfindlichen TPA-Schichten schützt nur vor Anquellungen bzw. Beifallen, aber eben nicht vor diesem speziellen Eigenleben von TPA. Dennoch war der Einsatz von 2K-Decklacken in zeitgenössischen Reparaturverfahren unter den gegebenen Bedingungen absolut Stand der Technik.

c) Isolieren: Zeitgenössische Kundendienstinformationen, beispielweise von Opel, erklären ganz gut die Komplexität. Damals waren noch Füller auf NC-Basis im Einsatz, die es heute nicht mehr gibt. Die Reparatur mit 2K-Decklacken war Stand der Technik und ist es auch heute noch. TPA quillt bei Kontakt mit Löse- und sogar Poliermitteln auf. Ein thermoplastischer Untergrund kann heute - wie früher als Alternative zu NC-Füllern bereits empfohlen - am

besten mit Füllern isoliert werden, die eher „lackiger“ Natur sind, also der Typ Produkte, die eine gute Ausspannung bei möglichst niedrigen Schichtdicken erzielen und sich weniger durch hohe Füllstoffmengen auszeichnen. Deshalb empfehlen die meisten Lackhersteller dazu Produkte, die sich auch als Nass-in-nass-Füller eignen. Die Verarbeitung soll dazu in dünnen Schichten erfolgen. Wichtig ist, wie immer bei der Fahrzeugreparatur, wie der Lackierprozess und die Materialeinstellungen vorzunehmen sind. Eigentlich ideal wären wasserbasierende Füller, denn Wasser quillt lösemittlempfindliche Untergründe nicht an. Die meisten Lackhersteller bieten für TPA-Untergründe spezielles Know-how und Lackiersysteme an.

d) Anschleifen: Jeder Anschliff bedeutet eine Vergrößerung der Oberfläche und daher mehr Angriffsfläche für Lösemittel der folgenden Schichten. Daher eher fein als grob anschleifen und in jedem Fall dabei möglichst wenig Reibungswärme erzeugen.

e) Temperatur: je kühler, desto besser. Versuche an Fahrzeugen zeigten, dass der TPA-Decklack bei Temperaturen von 20 bis 25 °C tatsächlich noch gut beständig gegen Lösemittel ist. Ab etwa 30 bis 35 °C löst sich diese feste Formation allerdings schnell auf. Dann zeigt sich derselbe Lackfilm plötzlich sehr empfindlich. Auch bei der Lackierung und den Vorarbeiten helfen eher kühle Bedingungen, denn die Molekülketten sind dann noch sehr gut ineinander „verkeilt oder verschlauft“, um es bildlich auszudrücken. Bei der Trocknung empfiehlt sich ebenfalls nur eine leichte Temperaturerhöhung oder die Trocknung bei Raumtemperatur durchzuführen, da ansonsten die Altlackierung zu weich werden würde. Oft wurden zum Anschliff Rutscher verwendet oder eben der Handschliff. Es ist darauf zu achten, dass sich beim Schleifen die Oberflächentemperatur nicht oder nur in sehr geringem Maße erhöht.

f) Schichtdicken sollten bei der Überlackierung von TPA-Lacken immer möglichst gering sein. Deshalb sollten Decklacke überverdünnt in dünnen



Pontiac Bonneville von 1967: TPA ist nicht chemisch vernetzt. Abbau der TPA-Decklackschicht durch gelegentliches Überlaufen des Benzins unter dem Tankeinfüllstutzen.

Spritzgängen verarbeitet werden (um 15...17 s Spritzviskosität DIN-4) mit langen Zwischen-Abluftzeiten. Dadurch kann man vermeiden, dass Lösemittel in die TPA-Schicht eindringen. Je weniger Lösemittel in den Lacken desto besser. Auch die Schichtdicken der Werklackierung waren meist sehr niedrig und erreichten selten 100 µm im Gesamtlackaufbau

g) TPA entfernen ist mit Schleifmitteln sehr mühsam, denn das weich werdende Harz setzt das Schleifpapier in Windeseile mit einer Art klebrigem Brei zu. Abwaschen oder Abbeizen (dann allerdings auch mit dem Risiko darunter liegende Schichten mit zu entfernen oder anzuquellen) sind geeigneter Methoden.

h) Finishen war immer anspruchsvoll. Mit milden Schleifpolituren und sehr

weichen Polierschaumstoffen, aber hohen Drehzahlen 1600 bis 2000/min funktionierte es am besten. Eine Schwabbeltechnik ohne Hitzeentwicklung war der gangbarste Weg.

i) Steinschläge können mit Decklack ausgelegt werden, idealerweise mit Materialien die wenig Lösemittel erhalten, also ggf. wasserbasierende Basislacke.

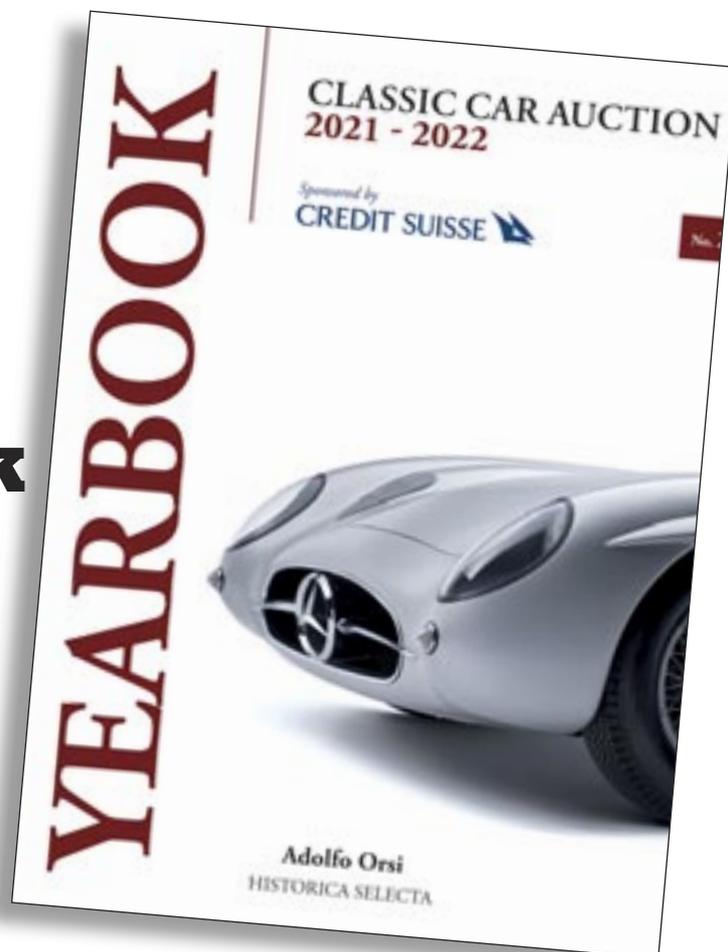
j) Ein thermoplastischer Einschicht-Metallic Decklack ist die mit Abstand schwierigste Herausforderung bei der Lackreparatur. Die Übergänge zur Altlackierung konnten mit zeitgenössischen Produkten gut ausgenebelt und mit etwas Temperatur „eingeschmolzen“ werden. Ohne eine Aluminium-Randzonenmarkierung war es allerdings auch damals schwer möglich. Typisch Einschicht: Großflächige Effekangleichung war angesagt.

Mit heutigen aktuellen Materialien bleibt hier nur die Teillackierung inkl. Glanzanpassung oder das vorsichtige Auslegen von Fehlstellen. Pflegen und behandeln wie ein rohes Ei!

Autor: Jürgen Book, Leiter Classic Netzwerke Glasurit

Adolfo Orsi

Classic Car Auction Yearbook



Der Markt für Oldtimer-Fahrzeuge ist global ausgerichtet und Auktionen sind ein gutes Indiz für die Marktinteressen und Investitionsmöglichkeiten in diesem Bereich. Adolfo Orsi (Historica Selecta, Modena, Italien) ist der Hauptautor des Classic Car Auction Yearbook, das seit 1994 jährlich erscheint.

Jürgen Book hat Adolfo Orsi zu einem Interview getroffen.

Lieber Adolfo, Mr. Orsi, worum geht es im Classic Car Auction Yearbook?

Das Classic Car Auction Yearbook ist weltweit die einzige Publikation, in der die Ergebnisse der wichtigsten Auktionen von Oldtimern aufgelistet werden. Zu jedem Fahrzeug finden sich die Fahrgestellnummer sowie ein Auszug aus der Katalogbeschreibung, alle Angaben rund um die Auktion und der Preis (einschließlich Käuferprovision) in drei unterschiedlichen Währungen (US-Dollar, Britisches Pfund und Euro). Basierend auf unserer Datenbank mit über 115.000 Fahrzeugen führen wir auch die Erlöse aus vorherigen Auktionen auf, sofern das betreffende Fahrzeug bereits zuvor angeboten wurde. Diese weltweit umfangreichste Datenbasis mit Grafiken und Statistiken nutzen wir, um vor allem die Trends zu analysieren.

Mit welchen Partnern arbeitet ihr zusammen?

Die Credit Suisse ist seit 2009 Hauptsponsor des Classic Car Auction Yearbook. Zu unseren Unterstützern zählen außerdem viele Fahrzeughersteller (wie

Ferrari Classiche, FCA Heritage, Lamborghini Polo Storico, Maserati Classiche, Mercedes-Benz Classic, RUF), prominente Markenhersteller (Glasurit, Pirelli), Auktionshäuser, Veranstalter, Oldtimerhändler und -restauratoren, Versicherungen und Speditionsunternehmen.

Was sind die wichtigsten Trends und wie haben sich Corona und andere Krisen auf die Auktionsergebnisse ausgewirkt?

Seit 2019 zeichnen sich im Auktionsmarkt für Sammlerfahrzeuge grundlegende Veränderungen ab, sodass die Marktsituation heute eine ganz andere ist als vor Corona. Die Lockdowns haben den Sammlern eine wichtige Tatsache vor Augen geführt, nämlich dass wir alle nur einmal leben. Nach der Pandemie hat sich der Auktionsmarkt nicht nur erholt, sondern grundlegend verändert und beschleunigt. Grund hierfür war der verstärkte Umstieg auf Online-Auktionen. Seitdem machen Online-Auktionsplattformen einen wichtigen Marktanteil aus. Der Kauf und Verkauf von Oldtimern findet nun rund um die Uhr statt und ist sehr viel einfacher und kostengünstiger als es



Buchvorstellung im letzten Jahr zusammen mit Augustin Sabatie-Garat, Verantwortlicher bei RM Sotheby's Europe. In diesem Auktionshaus wechselte ein Mercedes 300 SLR Uhlenhaut Coupé für 135 Millionen Euro als teuerstes Auto in der Saison 2021–2022 den Besitzer.

bei traditionellen Auktionen der Fall war.

Durch diesen kostengünstigen Ansatz können auch neue oder fast neue Fahrzeuge angeboten werden, die in begrenzten Stückzahlen produziert wer-

den. Diese Fahrzeuge sind auch als „Instant Classics“ bekannt. Moderne Fahrzeuge (Baujahr nach 2000) machten 20 Prozent der Angebote bzw. 25 Prozent des Gesamtumsatzes im Auktionsmarkt aus.

Ist die Auktionswelt mit der „realen Welt“ der Enthusiasten die ihre Passion hobbymäßig betreiben vergleichbar?

Auktionen machen ungefähr 20–25 Prozent des Gesamtmarkts aus, allerdings fällt der Anteil je nach Land unterschiedlich aus. In den USA, Großbritannien und Frankreich sind Verkäufe und Käufe im Rahmen von Auktionen üblich, in anderen Ländern wie Deutschland, Italien oder Japan nicht so sehr. Die bei Auktionen erzielten Preise spiegeln jedoch den Markt wider, da sie öffentlich zugänglich und in den Medien abrufbar sind.

Jedes Jahr stellst du das Buch zusammen mit den Leitern der drei führenden Auktionshäuser auf der Messe Auto d'Epoca im italienischen Padua vor. Wer wird zu dieser Veranstaltung eingeladen?

Im Classic Car Auction Yearbook sind alle Auktionen der vorherigen Saison vom 1. September bis zum 31. August

25 YEARS
SPRAYMAX
TECHNOLOGY

Edition



PK

**+25%
EXTRA**

Zum 25-jährigen Jubiläum: Die SprayMax-Sonderserie Edition PK. Diese wurde dem Firmengründer und SprayMax Erfinder Peter Kwasny gewidmet.

Die Top-Seller-Dosen der „Edition PK“ kommen in der 500 ml-Größe - mit 25% mehr Inhalt.

1K UNI PRIME

Schnelltrocknender Grundierfüller, direkt auf vielen Untergründen einsetzbar.

1K UNI CLEAR

Klarlack für die schnelle Beschichtung und Versiegelung von Reparatur- und Neulackierungen.

1K UNI BLEND

Beispritzverdünnung für homogene Lackierübergänge im Beilackierbereich.



**Jetzt in 500 ml.
Im Fachhandel erhältlich.**

Mehr dazu auf www.spraymax.com



Als Jury-Mitglied in Villa d'Este 2019

enthalten. Die Auktionen im Rahmen des Pebble Beach Concours d'Elegance auf der kalifornischen Halbinsel Monterey zählen zu den wichtigsten Terminen in der Saison und geben den Trend der folgenden Monate vor. Die Vorstellung des neuen Classic Car Auction Yearbook findet Mitte Oktober statt und ist damit eine wichtige Gelegenheit, um die Aufmerksamkeit des Marktes zu gewinnen.

Die Buchvorstellung ist die einzige Veranstaltung im Jahr, bei der Vertreter der wichtigsten Auktionshäuser zusammenkommen. Daher ist das ein Termin, den sich Fachleute in der Branche möglichst nicht entgehen lassen. Über die Jahre ist es auch Tradition geworden, dass das Auktionshaus mit dem höchsten Auktionserlös in der zurückliegenden Saison mit dem Classic Car Yearbook Award ausgezeichnet wird. Der Award ist so etwas wie der Oscar in unserer Branche.

Da sich unser Magazin an Lackierer richtet: Welche Rolle spielen Lackierungen deiner Meinung nach in diesem Zusammenhang?

Die Marktbewertung eines Oldtimers ist eng an dessen Originalzustand geknüpft. Die meisten Oldtimer sind heutzutage nicht mehr mit der Originallackierung versehen. Aus diesem Grund



Das teuerste Auto der Welt: der Mercedes 300 SLR Uhlenhaut Coupé

Foto: Mercedes Benz

spielt die Qualität neuer Lackierungen eine äußerst wichtige Rolle, wenn es darum geht, die Qualität der Restaurierung und den Wert eines Fahrzeugs zu bestimmen.

Bei führenden weltweiten Veranstaltungen wie Pebble Beach bist du oft als Jury-Mitglied vertreten. Spielen das Aussehen und der Zustand einer Lackierung bei deinem Entscheidungsprozess und den Ergebnissen eine Rolle?

Beim Concours d'Elegance ist die Lackierung einer die wichtigsten Faktoren, auf die man achten muss. Bei der Bewertung einer guten Restaurierung kommt es auch auf weitere wichtige Merkmale an, darunter die Vorbehand-

lung der Teile, die Ebenheit der Oberflächen, die Art und Qualität der Lackierung, die Originaltreue des Farbtons und die Bereiche zwischen Tür und Motorhaube.

Ich vergebe hohe Punktzahlen für Fahrzeuge, die im Originalfarbton restauriert wurden. Das ist ein Faktor, der den philologischen Ansatz des Eigentümers und der Werkstatt widerspiegelt.

Was ist dein Lieblings-Oldtimer?

Angesichts meiner persönlichen Familiengeschichte fühle ich mich am meisten den Sonderkarossen italienischer Autos verbunden. Bei den Wettbewerben besteht mein Ziel jedoch darin, das am besten erhaltene bzw. restaurierte Fahrzeug zu finden.

Zu Adolfo Orsi

Adolfo Orsi Jr. ist einer der weltweit wichtigsten Protagonisten der Oldtimer-Szene und Träger eines großen Namens aus der Maserati-Geschichte.

Geboren 1951, Enkel von Adolfo Orsi, der Maserati 1937 gekauft hatte, als Sohn von Omar Orsi, der den Modeneser Sportwagenhersteller bis 1968 geleitet hatte.

Mit 14 erhielt Orsi Jr. sein erstes Motorrad, mit 17 schlug er vor, dass ein neues Maserati-Modell Indy heißen sollte (was auch angenommen wurde), er studierte dann Recht und erlebte 1971 den Verkauf von Maserati an Citroën hautnah mit.

Mitte der 80er Jahre beschloss Adolfo Orsi Jr. sein Leben den klassischen

Automobilen zu widmen und begann Auktionen zu organisieren. Als Mitverfasser (neben Raffaele Gazzi) des jährlich erscheinenden „Classic Car Auction Yearbook“ kennt Orsi Jr. den Markt wie kein anderer. Adolfo Orsi Jr. ist Juror bei weltweiten Concours d'Elegance, sei es in der Villa d'Este am Comer See, sei es in Pebble Beach an der amerikanischen Pazifikküste. Schon 1999 spielte er eine wichtige Rolle bei der Einführung des FIVA Award in Pebble Beach, mit dem das besterhaltene unrestaurierte Fahrzeug ausgezeichnet wird, und war seither immer als Chief Judge für diese Klasse entscheidend an der Auswahl der Gewinner beteiligt.

Er ist ebenfalls ein Botschafter italienischer Kultur und Lebensstils.



Julius Kruta füllt mit neuem Buch eine Lücke in der Bugatti-Geschichte

Herr Kruta, woher kommt ihre außergewöhnliche Leidenschaft für Bugatti?

Bugatti hat mich nach einer meiner Sprachreisen nach Großbritannien in den frühen 80er Jahren begeistert. Als 12jähriger kam ich nach Prescott zum Hill Climb, der Heimstätte des Bugatti Owners Club. <https://www.prescotthillclimb.co.uk/>. Es war für mich ein magischer Ort und es war und ist das vielleicht bestgehütete Geheimnis in der Klassikszene. Der Bugatti Owners Club wurde 1929 gegründet und kaufte das Anwesen Prescott House. Die Anfahrt hoch zum Anwesen wurde ab 1938 zu

einer der bekanntesten Bergrennstrecken Englands.

Es war für mich Faszination mit allen Sinnen: Die Autos klangen anders, sie sahen anders aus und der Name allein schon hat ein einzigartiges Flair wie eigentlich alle Marken die mit einem „i“ enden. Es hat mich aus heiterem Himmel getroffen an einem Augustnachmittag. Es riecht nach Castrol R und dann den Berg hochzufahren ist für mich der Himmel auf Erden.

Bugatti ist eine einzigartige und die wohl europäischste Marke und deshalb so besonders. Von einem Italiener im

damals zu Deutschland gehörigen Elsass gegründet, kamen die großen Erfolge nach dem ersten Weltkrieg im nun französischen Molsheim. Später dann wieder ein italienischer Eigentümer mit Produktion in Italien und zuletzt in deutschem Besitz bei Volkswagen.

Sie sind u.a. im Selection Committee des berühmten Pebble Beach Concours d'Elegance. Worauf legt dieser Wettbewerb wert?

Der Wettbewerb hat den sehr großen Vorteil wahrscheinlich der einzige Concours zu sein für den Autos wirklich



Die Farben des Bugatti EB 110

frisch restauriert werden. Es ist auch einer der wenigen top Concours bei dem es kein Antrittsgeld gibt. Fast alle statischen Veranstaltungen wie Concours d'Elegance haben heutzutage Probleme Teilnehmer zu finden. Wir können uns hingegen für die knapp 200 Plätze vor Nachfrage kaum retten - es gibt durchschnittlich über 700 Bewerbungen.

Natürlich müssen sie dann in die vorgesehenen Klassen passen. Wir entscheiden auch so das eine gewisse Harmonie im Feld gegeben ist. Es gibt für dort vorgestellte Fahrzeuge den Begriff „Gepbble bleached“ für perfekt vorbereitete Fahrzeuge. Aber auch Pebble Beach entwickelt sich, es gibt inzwischen eine „preservation class“ die ungerührte Fahrzeuge und deren Konservierung auf höchstem Niveau würdigt.

Und dazu Sonderklassen die es in dieser Qualität nur in Kalifornien gibt. Pebble verkörpert höchsten Prestigewert und dahin kommen Autos aus aller Welt. Pebble Beach ist für Automobilisten was für Golfer die Masters, für Tennis Wimbledon und die Formel 1 Monaco ist. Die herausragende Veranstaltung mit über 70 Jahren Tradition.

Die Siegerfahrzeuge sind inzwischen nicht mehr überrestauriert, sondern so

authentisch wie möglich hergestellt und dabei spielt eine aufwändige Dokumentation eine sehr wichtige Rolle. Die Herausarbeitung der Geschichte des Autos ohne nachweisbare Historie lässt schon Fragezeichen aufkommen. Immer wieder tauchen Fahrzeuge aus dem Nichts wie Phönix aus der Asche auf. Hier ist oft Vorsicht geboten.

Welche Trends in der Oldtimerszene sehen Sie? Gibt es Unterschiede zwischen Nordamerika, Asien und Europa?

Ich gewinne immer mehr den Eindruck dass bei Auktionen und Händlern un-restaurierte Fahrzeuge eine besondere Aufmerksamkeit genießen. Die eigene Restaurierung wird dabei Teil der Geschichte. Entscheidend ist, dass nicht perfekt aber korrekt restauriert wurde. Der Siegerpokal namhafter Concours mag nur 30 Dollar wert sein kann aber eine Investition von 1,5 Millionen Euro bedeuten um ihn nach Hause zu schleppen.

Trotz hoher Investitionen ist solch ein Fahrzeug häufig weniger wert als un-restaurierte „Survivors“ (Überlebende). In USA ist alles viel mehr Wettbewerb, in Europa spielt es sich eher mit Augenzwinkern und als Wochenendbeschäftigung ab. In Europa gibt es dazu ten-

denziell weniger Ehrgeiz als in Nordamerika. Dort wird viel mehr nach „Fahrautos“ und „Concoursaautos“ differenziert.

Welche Rolle spielen Lack und Oberflächen dabei?

Die Klassen der Fahrzeuge mit originalen Oberflächen nehmen an Bedeutung immer mehr zu und sind keine Randerscheinung mehr. Die Chancen einen „Best of Show Award“ mit Originallack zu gewinnen sind deutlich gestiegen. Der originale Farbton oder Erstlack sind klar auch wichtige Faktoren bei der Wertbestimmung.

Ein interessanter Trend: Zeitgenössisches Zubehör wie beispielsweise Aufkleber oder historisch korrekte Kennzeichen nehmen an Bedeutung weiter zu.

Bei großen Automobilia-Auktionen gibt es eine wachsende Nachfrage nach Lackaufklebern und Farbmusterkarten. Beispielsweise bei der Ni-Cola Auktion in Ladenburg wurden Glasurit Fahrzeugaufkleber für Ferrari mit dem Limit 80,00 € für teils weit über 1000 € verkauft. Ein Ferrari Dino Kunstleder-mäppchen verkaufte sich für 46.000 € obwohl noch nicht mal Ferrari draufstand.

Ihre Bücher sind in der Bugatti-Welt als „Must-Have Standard-Ausstattung“ im Bücherregal angesehen. Ihr neuestes Werk beschäftigt sich mit dem Bugatti EB 110. Es scheint, dass Sie damit eine wichtige Lücke in der Biografie der Marke geschlossen haben. Was hat sie dazu bewegt und was macht dieses wertvolle Buch (Kaufpreis 800 €) aus?

Der EB 110 ist der vielleicht unterschätzteste Supersportwagen der Neuzeit. Er ist nicht nur extrem selten mit nur ca. 140 gebauten Exemplaren, sondern war bei seinem Erscheinen im Jahr 1991 in jeder Beziehung „State of the Art“, also Stand der Technik.

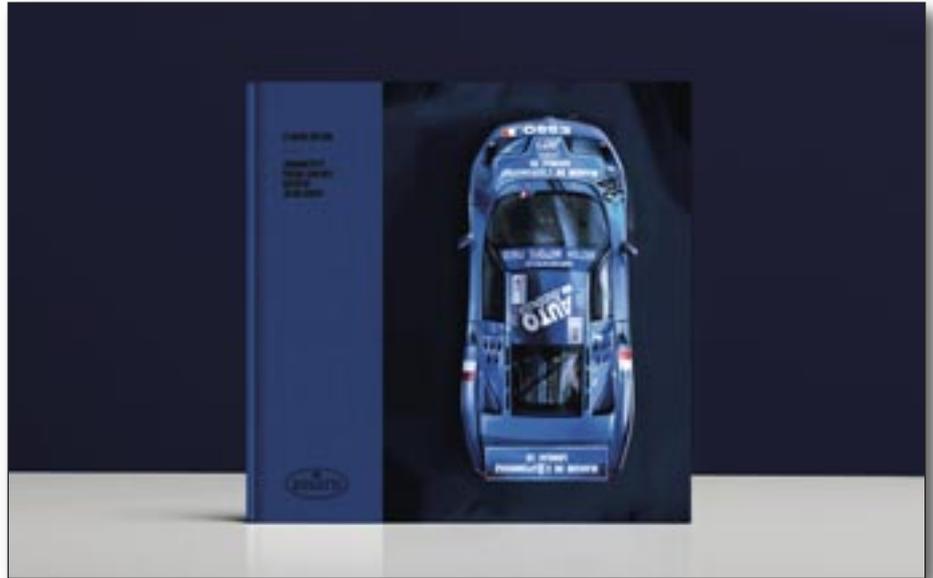
Carbonchassis, ABS, Allradantrieb, ein 3,5 Liter V12 Motor mit 5-Ventiltechnik und 4 Turboladern! Und das alles von Bugatti in Campogalliano (bei Modena) unter Regie von Romano Artioli gebaut.

In der Biografie der visionären Persönlichkeiten die die Marke Bugatti verkörpern steht er an zweiter Stelle nach dem Namensgeber Ettore Bugatti und später Ferdinand Piëch von VW.

Es gab bisher noch kein einziges ernst zu nehmendes Buch zum EB110 und da es nicht nur eine Epoche repräsentiert ist dieses Buch tatsächlich ein Werk das eine Lücke füllt und nicht ein weiteres Buch zum selben Thema.

Eine bei den Recherchen besondere Faszination war, dass es gerade noch möglich war mit vielen Protagonisten persönlich zu sprechen. Seit das Buch erschienen ist sind zwei bedeutende Ingenieure im Alter von über 80 Jahren verstorben. Romano Artioli selbst gerade 90 geworden, kurz vor Weihnachten 2022. Man kann sich gar nicht vorstellen wie lange das her ist. Wir denken alle wir haben noch ewig Zeit aber in Wahrheit tickt die Uhr.

Fast alle 330 Bücher der ersten Auflage sind verkauft. Die Le Mans Edition ist bereits ausverkauft.



Die inzwischen ausverkaufte Le Mans Edition

Persönliches über Julius Kruta

Julius Kruta ist freiberuflicher Automobil-Historiker und Berater. Im Jahr 1994 gründete er mit Bernhard Simon die Firma K&S, die sich auf handgefertigte Modelle spezialisiert hatte. Noch während seines Studiums der Betriebswirtschaftslehre begann er 1999 als Berater für die Volkswagen AG zu arbeiten, nachdem der Konzern die Marke Bugatti übernommen hatte. Nachdem er sein Studium mit einer Arbeit über Bugatti abgeschlossen hatte, begann er im Jahr 2000 seine Karriere bei Bugatti Automobiles S.A.S in der Marketingabteilung. Im Jahr 2003 wurde er „Leiter Tradition“ bei Bugatti Automobiles S.A.S. Diese Position hatte er bis zum Sommer 2018 inne. Regelmäßig fungiert er als Jurymit-

glied bei Concours D'Elegance Veranstaltungen in Europa und den USA. Als Concours-Consultant ist er bei verschiedenen Veranstaltungen in Europa tätig und ist Mitglied des Auswahlkomitees in Pebble Beach. In den USA ist Kruta auch als Moderator bei Sendungen über historische Automobile tätig. Er gilt als Experte für die Geschichte des Automobils im allgemeinen und ist Mitautor von sieben Publikationen über die Marke Bugatti, zuletzt „The EB 110 and the last Bugatti racing cars“ von 110% publishing.



Classic Car Colors



A brand of
BASF – We create chemistry

Ihr Klassiker - so schön wie am ersten Tag!

Für den Werterhalt Ihres Klassikers suchen Sie den besten Partner in allen Lackfragen? Dann sind Sie bei uns richtig. Mit Glasurit Classic Car Colors bieten wir Ihnen umfassende Unterstützung. Unser Service führt Sie im Internet über unser weltweit größtes Farbtonarchiv zum Originalfarbton für Ihren Klassiker und zu einem geeigneten Glasurit-Partnerbetrieb in Ihrer Nähe.

classiccarscolors.com



Global Partner