

Motor DAS OLDTIMERMAGAZIN Klassik

auto
motor
-sport

3/2005 Deutschland 3,90 €

FORTISSIMO: TRANSAXLE-COUPÉ MIT 156 PS ALFA ROMEO GTV 6

18 SEITEN SPEZIAL
ALFA ROMEO-
SECHSZYLINDER



Presseberichte
über SWIZÖL

PORTFOLIO **MG R-TYPE**
SERVICE **FRÜHJAHRSPUTZ**
RESTAURIERUNG **DE LOREAN**
SPORT **DREI SUPERSPORTS**



Fahrbericht **Lloyd LS 400 S**



Sport **Tipps für Einsteiger**



Besser machen **Mercedes-Benz 300 SL**



4 190652 503908 03

Österreich 4,40 €, Schweiz 7,60 sfr, BeNeLux 4,60 €, Italien 5,20 €, Spanien 5,20 €, Griechenland 5,40 €, Finnland 5,90 €, Norwegen 50,00 nkr

Volles Programm:
Neun Swizöl-Essenzen
und Tinkturen zeigten
beim Mercedes 250
glänzende Wirkung



GLANZ-LEISTUNG

Die lange Standzeit hatte dem Mercedes 250 arg zugesetzt – matter Lack, verschmierte Scheiben und schmutzig-rote Polster. Vor allem der Lack war so fertig, dass die Alternative lautete: Neulackierung oder Swizöl-Kur.

DER GRAUSCHLEIER BLIEB.

Nur kurzen, matten Glanz brachte die handelsübliche Reinigungspolitur – irgendwann, letzten Herbst. Nach ein paar Regentagen im Freien war das bisschen Finish schon wieder verblüht. Der weiße Mercedes 250, vor einem Jahr preiswert erworben, danach gründlich durchrepariert und letztlich vom TÜV-Segen gekrönt, ließ optisch viele Wünsche offen.

Die lange Standzeit von fast zwei Jahren, erst bei einem Berliner, dann bei einem Münchener Gebrauchtwagenhändler, hatte ihm arg zugesetzt. Ein schmieriger Belag hauste in allen Karosserieritzen, grüne Moosreste bedeckten die Dichtgummis der Scheiben und Außenspiegel in verborgenen Winkeln.

Das Instrumentenbrett hatte jeglichen Glanz verloren, und nach dem Abstreifen der Lammfellbezüge kamen leider keine neuwertigen Vordersitze zum Vorschein, sondern unappetitliche Flecken. Das Schlimmste aber war der Lack – erotischer Schlüsselreiz eines jeden Automobils. Beim 250er törrte er ab – grau, matt und

von rauer Oberfläche wie Sandpapier. Kurzum: Classicweiß sah aus wie Liasgrau. Dabei kostet eine pragmatische Neulackierung satte 1500 Euro. Indiskutabel, stattdessen wird der fällige Frühjahrsputz am Mercedes zur professionellen Aufbereitung vom Feinsten.

Swizöl, High Performance Car Care, so lautet der Slogan der edlen Pflegeserie. Sie kommt aus der Schweiz und wird von der Manufaktur Anwander & Co. hergestellt. Was Shiseido für die anspruchsvolle Frau ab vierzig bedeutet, ist Swizöl für den reiferen Wagen.

In den Genuss dieser wohl riechenden, fein verpackten Essenzen und Tinkturen kommt sonst nur hochkarätiger Auto-Adel. Im Falle des 250 also Perlen vor die Säue? Keineswegs: Swizöl ist zwar teuer, aber gründlich – und hat eine enorme Langzeitwirkung. Nach der Rosskur fällt es nicht schwer, mit gelegentlichem Wachsen den Status Quo zu halten.

Bevor er die Ärmel seines weißen Swizöl-Kittels aufkrempelt, schaut sich Profi-Aufbereiter Roberto Mercuri den zuvor von Hand mit sanftem Auto Bath gewaschenen Patienten unter gnaden-

los hellen Lampen genauer an. Bereit, eine erste Diagnose zu stellen, sieht er, fühlt er und spricht schließlich von einer wahrhaften Herausforderung:

„Der Lack ist stark oxydiert, jede Menge alter Farbsprühnebel aus Lackpartikeln und Unterbodenschutz. Stellenweise hat er porentiefe Verschmutzungen von Baumharz, Insekten und Vogelkot. Zwei Tage brauche ich, um den wieder hinzukriegen“, so seine Prognose. Dabei ist keine aggressive Chemie in Form von Lösungsmitteln im Spiel.

Konzentriert wie ein Operateur schiebt Mercuri den Putzwagen mit der großen Master-Tasche (Kaufpreis 490 Euro mit Saphir Wachs) dicht an den Pflegefall und greift beherzt ins edle Swizöl-Besteck.

Zuerst macht der autoverrückte Kraftfahrzeug-Meister seltsame Fingerübungen mit einer gelben Knetmasse, die er vorher kurz in warmes Wasser getaucht hat. Dann sprüht er eine kleine Fläche auf der Motorhaube mit Swizöl Quick Finish, einem Schmutz lösenden Reinigungsmittel, ein. Auf der benetzten Lackfläche setzt

Nach der schonenden Handwäsche mit Swizöl Auto Bath, einem ph-neutralen Shampoo, geht es an die Lackvorbereitung für stark verwitterte Lacke mit rauer Oberfläche

Der Swizöl Paint Runner – eine mineralische Knetmasse, die Ablagerungen, Farbsprühnebel und Flugrost beseitigt – bildet zusammen mit aufgesprühtem Quick Finish die erste Stufe der Lackreinigung. Die Masse bindet Schmutzpartikel

Tiefe Kratzer und grobe Tupflackpinselereien werden mit einem feinen Schleifstein ausgeglichen. Danach sind sie fast unsichtbar





Cleaner Fluid Strong enthält beigemischte Micro-Granulate, die beim Verreiben noch feiner werden. Nachpolieren mit dem Frotteetuch



Den Feinschliff übernimmt danach Swizöl Cleaner Fluid Medium. Es gleicht die Mikrostruktur des Lacks weiter aus. Cleaner Fluid enthält keine Schleifmittel mehr, sondern schwere, polierende Öle. Saphir-Wachs versiegelt den Glanz



Swizöl-Anwendungs-Techniker Roberto Mercuri, gelernter Kfz-Meister, kümmert sich mit Hingabe um kleinste Details. Die Bürste macht die Benz-Plakette porentief rein

Roberto kraftvoll den Paint Rubber auf und schiebt ihn mit leichtem Druck hin und her.

Die mineralische Knetmasse trägt die verwitterte Oberfläche mechanisch, aber auf schonende Weise ab. Bevor neue Flächen in Angriff genommen werden, sollte sie immer mal wieder kräftig durchgeknetet werden.

Der Mercedes ist kein Kleinwagen, eher ein weißer Riese – schnell kommen drei, vier Quadratmeter Lack zusammen. So dauert es eine Weile, bis Roberto alle großflächigen Blechpartien abradiert hat. Doch bereits nach dieser Schweißtreibenden Aktion stellt sich beim Nachpolieren mit dem Baumwolltuch ein schüchterner Glanz ein.

Bei dem verwittertem Lack lohnt es sich, das volle Swizöl-Programm zu fahren. Das bedeutet in Kurzform, nicht weniger als drei Cleaner Fluid-Sorten mit dem Applikator – einem Baumwoll-Pad – aufzutragen und zwi-



ÜBER EIN JAHR HAT DER BENZ BEIM HÄNDLER GESTANDEN. DER WEISSE LACK TRUG EINEN FIESEN GRAUEN SCHMUTZSCHLEIER

schendurch immer wieder mit dem Frotteetuch zu polieren sowie den Lack zum Schluss mit dem Intensivwachs der Sorte Saphir zu versiegeln.

„Gerade Weiß ist ein schwieriger Farbton“, erklärt Roberto den hohen Aufwand, „immer wieder treten graue Schlieren auf, wenn man nicht gleich-

mäßig aufdrückt. Und wegen der starken Eigenreflektion wird nie ein solcher Tiefenglanz erreicht wie bei dunklen Uni- oder gar Metallicfarben.“

Roberto schwört beim Einsatz von Swizöl-Produkten in der Regel auf reine Handarbeit, greift beim Härtefall 250 jedoch zur Poliermaschine, um Zeit zu sparen und so den Kostenaufwand in Grenzen zu halten. Doch das sinnliche Erlebnis beim Umgang mit den Swizöl-Reformhaus-Produkten stellt sich nur bei hingebungsvoller Handarbeit ein.

Swizöl Cleaner Fluid Strong löst in der zweiten Stufe der Lackaufbereitung den Radiergummi ab. Auf kleinen Flächen von maximal einem Quadratmeter sollte man es gleichmäßig mit Pad oder Poliertuch verreiben.

Die beigemischten Micro-Granulate schleifen sich dabei gegenseitig ab, die Politur wird dadurch immer feiner. Porentiefe Verfärbungen werden dabei auspoliert, selbst größere

Gummidichtungen und die Gummileisten der Stoßstangen verlieren mit Gum Feed den Grauschleier und werden wieder elastisch

Da kommt noch was runter. Der Staub von zwanzig Jahren hat sich mangels WD-Glas in die Instrumentenbrett-Auflage gefressen. Die Narbung war kaum noch sichtbar – gründliche Reinigung mit Plastic Wash und Pflege mit Protecton

Swizöl Protecton enthält Jojoba-Öl und sorgt für einen seidennatten Glanz. Anders als Cockpit-Sprays mit ihrem oft übertrieben wirkenden speckigen Hochglanzeffekt





Roberto spiegelt sich nach der Anwendung von Swizöl Metal Polish in der Kühlermaske des W 123. Winzige Schleifkörper vermeiden ein Abtragen der dünnen Chromschicht



Die lange Standzeit im Freien hat die Durchsichtigkeit der Scheiben deutlich getrübt. Sogar die Heizdrähte der Heckscheibe sind korrodiert. Swizöl Crystal sorgt für eine Tiefenreinigung ohne Schlieren und ohne verletzte Drähte



Auch die Seitenscheiben trugen vor der Reinigung einen schmierigen Schleier, der sich mit üblichem Glasrein nicht beseitigen ließ

Kratzer verschwinden bei diesem Arbeitsgang, wenn sie nicht tief sind.

Nur stark verwitterte Lacke sollten mit Cleaner Fluid Strong behandelt werden, sonst genügt Cleaner Fluid Medium, das sich bei unserem klassischeweißen Benz als ideales Mittel zur Nachpolitur empfiehlt. Microfeine Schleifkörper lassen eine perfekte Oberfläche zur Aufnahme des normalen Cleaner Fluids entstehen, das keine Schleifmittel mehr enthält, sondern eine Lack pflegende Nährlösung mit schweren, polierenden Ölen ist.

Eine Swizöl-Lackaufbereitung ist beinahe so aufwändig und vielschichtig wie eine Nitro-Lackierung. Den krönenden Abschluss bildet das Auftragen von wohl riechendem Saphir Wachs per Baumwoll-Applikator aus dem Tiegel. Das Saphir Wachs hat sehr gute Allround-Qualitäten und bietet gerade für lange vernachlässigte Lacke eine dauerhafte und intensive Versiegelung. Es enthält 40 Prozent reines Carnauba-Wachs und ist mit Kokosnuss- und Avocado-Extrakten angereichert.

Der Mercedes ist nach der intensiven Swizöl-Kur jedenfalls nicht wiederzuerkennen. Der Grauschleier wich einem strahlenden Weiß, das sofort an

Waschmittelwerbung denken lässt: Weißer geht's nicht! Doch strahlender Lack allein macht noch kein gepflegtes Auto. Wichtig für den Gesamteindruck sind vor allem glänzende Chromteile, glasklare Scheiben, ein klinisch reines Cockpit und tief schwarze Pneus. Der Swizöl-Master-Koffer enthält für jeden Zweck ein Mittel.

Nach der Behandlung mit Metal Polish glänzt die markentypische Kühleratrappe wie neu, ohne matte Stellen. Sogar das Blau des Benz-Lorbeerkränzes unter dem Stern hat an Intensität gewonnen.

Die Scheiben verlangten nach einer intensiven Reinigung mit Swizöl Crystal. Und der Blick in den Innenspiegel ist ein ungetrübt Vergnügen, weil die korrodierten Heizdrähte wieder dünne feine Striche sind. Cockpit-Spray verwandelt die Instrumentenbretter oft in speckig glänzende Kunststofflandschaften. Swizöl Protecton belässt es bei einem natürlichen Seidenmatt, das die Narbung wieder hervorhebt. Beim 250er gelang dies jedoch erst nach einer kräftigen Spülung mit Plastic Wash, das die eingefressenen Ablagerungen löste.

Die hennaroten Polster trugen bis auf den fleckigen Beifahrersitz nur ei-

nen oberflächlichen Schmutzschleier. Swizöl Fabric - mit kohlenstoffhaltigem Mineralwasser verdünnt und großflächig aufgesprüht - gab dem Rot auch auf dem Schlingen-Teppichboden seine erfrischende Intensität zurück. Bei der Rücksitzlehne war es jedoch machtlos, denn die Sonne hatte sie ausgebleicht.

Eine herkömmliche gründliche Wäsche hat den Sechszylinder nach dem Kauf erst wieder wie einen Motor aussehen lassen. Trotzdem wurde mit Swizöl Engine eine größere Tiefenreinigung erzielt. Motor Shine übernahm anschließend die Versiegelung, ohne den künstlichen Zuckerguss anderer Motorkonservierer zu zeigen.

Am Ende eines langen Tages nahm Roberto sich die Reifen vor - fein zelebrierter Schlussakt mit Swizöl Pneu. Die Fulda Y 2000 sind noch ziemlich neu und überhaupt nicht porös. Das Mittel nahmen sie perfekt an, in ihrem natürlichen Seidenmatt wirken sie jetzt wie neue Reifen. Fazit: 500 Euro Investition, die sich auch für andere vernachlässigte Youngtimer lohnen, wenn Technik und Substanz stimmen.

TEXT: Alf Cremers

FOTOS: Uli Jooß

Ränder in den Polstern behandelt man mit Swizöl Fabric. Das Konzentrat wird mit Mineralwasser verdünnt auf den Sitz gesprüht und nach kurzer Einwirkzeit ausgebürstet



Reifen und Räder sind der Blickfang des Autos. Die Blechradkappen verlangen nach Paint Rubber, Cleaner Fluid, und Metal Polish für die blanken Teile. Die Reifen, sofern nicht allzu porös, werden mit Swizöl Pneu tief schwarz



Nach der Reinigung mit dem Swizöl-Mischkonzentrat Engine werden Motor und Nebenaggregate mit Motor Shine glanzversiegelt

