

Porsche Lack polieren: Methode für jeden Lackzustand

Handpolitur vs. Maschinenpolitur - wann welche Technik Kratzer und Hologramme wirklich entfernt

Jana Wörner · 23.08.2026

Letzte Woche stand ein 911er Carrera in meiner Werkstatt - Baujahr 2019, Außenlack in Graphit-Grau. Der Besitzer hatte ihn gerade von der Selbstwaschanlage geholt und war sauer: überall feine Kratzer, dazu Hologramme vom letzten Besuch bei einem Discounter-Detailer. "Kann man das noch retten?", fragte er. Ja, kann man. Aber nicht mit jeder Methode und nicht mit jedem Produkt.

Nach acht Jahren in der Fahrzeugaufbereitung habe ich gelernt, dass die meisten Kratzer und Unebenheiten im Lack nicht verschwinden - sie werden korrigiert. Der Unterschied ist entscheidend. Eine gute Politur trägt gezielt Klarlack ab, um Kratzer zu ebnen und die Oberfläche wieder glatt zu machen. Das funktioniert nur, wenn man die richtige Methode für den konkreten Lackzustand wählt.

Wie entstehen Kratzer und Hologramme wirklich?

Bevor es um Politur geht, muss klar sein, was da eigentlich passiert ist. Kratzer entstehen durch mechanische Einwirkung - Waschbürsten, Mikrofasertücher, Staub beim Trocknen. Sie sind in der Regel oberflächlich und betreffen nur den Klarlack. Das ist die gute Nachricht: Der Klarlack ist eine Schutzschicht, die es genau dafür gibt.

Hologramme sind etwas anderes. Das sind feine, regelmäßige Kratzer, die entstehen, wenn man mit einer Poliermaschine zu schnell arbeitet oder die falsche Polierscheibe nutzt. Sie sehen aus wie ein Muster und sind besonders unter LED-Licht sichtbar. Viele Detailer verursachen sie ungewollt, weil sie zu viel Druck ausüben oder die Maschine zu schnell bewegen.

Ein dritter Punkt: Matte oder trübe Stellen. Die entstehen, wenn der Lack zu lange UV-Strahlung ausgesetzt ist oder wenn aggressive Reiniger verwendet wurden. Hier hilft eine Politur nur bedingt - manchmal ist eine Versiegelung die bessere Lösung.

Handpolitur: Wann sie wirklich sinnvoll ist

Handpolitur klingt aufwendig und ist es auch. Aber sie ist nicht umsonst beliebt - richtig gemacht, ist sie die sicherste Methode und der Lack bleibt am längsten erhalten.

Die Handpolitur funktioniert so: Man nimmt ein weiches Tuch, trägt Politur auf und arbeitet in kreisenden Bewegungen. Der Druck kommt von der Hand, nicht von einer Maschine. Das bedeutet weniger Hitze, weniger Risiko für Hologramme und mehr Kontrolle über die abgetragene Menge Klarlack.

Sinnvoll ist Handpolitur bei:

- Leichten Kratzern - die nur oberflächlich sind und nicht mit dem Fingernagel zu fühlen

- Verschleiertem Lack - wenn die Oberfläche stumpf wirkt, aber keine tiefen Kratzer vorhanden sind
- Vorbereitungsarbeiten - vor einer Keramikversiegelung, um den Lack zu reinigen und zu glätten
- Flächenarbeit an empfindlichen Stellen - Türkanten, Spoiler, dünne Lackschichten
- Detailkorrekturen - wenn nur eine kleine Fläche bearbeitet werden muss

Der Nachteil: Handpolitur dauert. Eine komplette Fahrzeuglackierung mit Handpolitur braucht 6 bis 10 Stunden, je nach Lackzustand. Dazu kommt, dass die Schnittkraft begrenzt ist. Tiefere Kratzer oder Hologramme lassen sich damit nicht entfernen.

Welche Politur für Handpolitur? Hier braucht es ein feines Produkt mit niedriger bis mittlerer Schnittstufe. Marken wie Sonax, Menzerna oder Gyeon bieten spezielle Handpolituren an. Das Wichtigste: Das Tuch muss aus Mikrofaser sein und darf nicht zu grob sein. Ein Baumwolltuch zerkratzt den Lack eher, als dass es ihn poliert.

Maschinenpolitur: Schnittstufen und Scheiben verstehen

Die Maschinenpolitur ist schneller und kraftvoller. Mit einem Elektroschleifer oder einer Poliermaschine können tiefere Kratzer und Hologramme entfernt werden. Aber hier lauert auch das größte Risiko: neue Hologramme zu erzeugen.

Das Wichtigste zuerst: Es gibt verschiedene Schnittstufen bei Polituren. Diese geben an, wie aggressiv die Politur wirkt, also wie viel Klarlack sie abträgt.

Die Schnittstufe hängt mit der Körnung des Polierbelags zusammen. Eine grobe Politur mit einer harten Scheibe trägt viel Lack ab. Eine feine Politur mit einer weichen Scheibe trägt wenig ab.

Die größte Anfängerfalle: Zu grobe Politur + zu viel Druck + zu schnelle Bewegungen = garantiert Hologramme. Ich sehe das ständig bei Fahrzeugen, die bei ungeübten Detailern waren. Sie wollten das Beste, haben aber die falsche Maschine und das falsche Produkt gewählt.

Für Porsche-Lacke empfehle ich folgende Strategie:

- Mit feiner Politur starten - immer. Lieber zwei Durchgänge mit feiner Politur als einmal mit grober und dann Hologramme reparieren müssen
- Langsame Drehzahl - 1200 bis 1800 U/min reichen aus. Schneller bedeutet nicht besser, sondern mehr Hitze und mehr Risiko
- Leichter Druck - die Maschine arbeitet selbst. Druck erzeugt nur Reibung und Hologramme
- Überlappend arbeiten - jeder Durchgang sollte den vorherigen um 50 Prozent überlappen, sonst entstehen Streifen
- Regelmäßig kontrollieren - nach jedem Panel mit LED-Licht überprüfen, ob Hologramme entstanden sind

Praktisches Vorgehen: Schritt für Schritt

Angenommen, der Lack hat mehrere Kratzer und ein paar Hologramme von der letzten Politur. So gehe ich vor:

Schritt 1: Gründliche Reinigung. Der Lack muss sauber sein, sonst schleifen Schmutzpartikel während der Politur Kratzer rein. Ich nutze dafür eine Vorwäsche mit Schaumstoff und dann eine Detailreinigung mit Isopropanol. Das kostet 20 bis 30 Minuten, spart aber später viel Ärger.

Schritt 2: Lackdicke messen. Das ist entscheidend. Mit einem digitalen Lackdickenmessgerät (kostet 80 bis 150 Euro) prüfe ich, wie viel Klarlack noch vorhanden ist. Bei Porsche sind es normalerweise 80 bis 120 Mikrometer. Wenn es unter 60 Mikrometer wird, stoppe ich. Der Lack ist dann zu dünn und kann nicht mehr poliert werden.

Schritt 3: Testfläche. Ich poliere immer erst ein unauffälliges Panel - zum Beispiel die Innenseite einer Türkante - um die richtige Einstellung zu finden. So sehe ich, ob die Schnittstufe passt und ob Hologramme entstehen.

Schritt 4: Systematisch arbeiten. Ich teile die Karosserie in Panels auf und mache jedes einzeln. Dach, Motorhaube, Türen, Kotflügel. So verliere ich nicht die Übersicht und kann sehen, wo ich schon war.

Schritt 5: Finishpolitur. Nach der Korrekturpolitur nutze ich eine sehr feine Politur ohne Schleifmittel, um den Glanz wieder aufzubauen und eventuelle Kratzer von der Korrekturpolitur zu glätten. Das ist oft unterschätzt, macht aber einen großen Unterschied im Endergebnis.

Häufige Fehler und wie man sie vermeidet

In meinem Alltag sehe ich immer wieder dieselben Fehler - bei Hobby-Detailern und leider auch bei manchen Profis.

Fehler 1: Falsche Polierscheibe. Es gibt Schaumstoffscheiben, Wollscheiben und Mikrofaserscheiben. Jede hat einen anderen Effekt. Eine Wollscheibe mit grober Politur und hoher Drehzahl ist ein Garant für Hologramme. Ich nutze fast nur Schaumstoffscheiben - die sind feiner und kontrollierter.

Fehler 2: Zu wenig Politur. Manche denken, weniger ist mehr. Das Gegenteil ist wahr. Wenn die Politur zu trocken ist, reibt die Scheibe nur und erzeugt Hologramme. Die Politur muss eine cremige Konsistenz haben und regelmäßig nachgetragen werden - etwa alle 30 Sekunden.

Fehler 3: Zu lange an einer Stelle arbeiten. Wenn man zu lange über die gleiche Fläche poliert, wird es zu heiß und der Klarlack kann beschädigt werden. Ich arbeite in Durchgängen von etwa 20 bis 30 Sekunden pro Panel, dann eine Pause.

Fehler 4: Keine Schutzausrüstung. Polierstaub ist nicht harmlos. Ich trage immer eine Atemmaske und eine Schutzbrille. Besonders bei grober Politur entsteht viel feiner Staub, der in die Atemwege geht.

Fehler 5: Nicht testen, sondern hoffen. Viele Anfänger vertrauen darauf, dass es schon gut geht. Das ist naiv. Ich kontrolliere nach jedem Panel mit einer LED-Inspektionsleuchte, ob Hologramme entstanden sind. Wenn ja, kann ich sofort gegensteuern.

Spezielle Situationen: Dünnlack und alte Porsche

Bei älteren Porsche-Modellen - sagen wir, vor 2010 - ist der Klarlack oft dünner als bei modernen Fahrzeugen. Das macht die Sache heikler. Hier nutze ich grundsätzlich nur Handpolitur oder sehr feine Maschinenpolitur mit niedriger Drehzahl.

Manche Porsche-Modelle haben auch Spezial-Lacke, die empfindlicher sind. Metallic- und Perleffekt-Lacke können bei zu aggressiver Politur fleckig werden. Bei diesen fahre ich noch konservativer.

Ein weiterer Punkt: Manche Porsche-Besitzer haben Folierung oder Lackschutzfolie. Diese darf nicht poliert werden - die Folie würde beschädigt. Hier muss ich vorher klären, wo die Folie ist und welche Flächen ich bearbeiten darf.

Nach der Politur: Versiegelung und Schutz

Die beste Politur bringt nichts, wenn der Lack danach nicht geschützt wird. Nach einer Korrekturpolitur empfehle ich immer eine Versiegelung - entweder Keramikversiegelung oder eine hochwertige Wachsversiegelung.

Eine Keramikversiegelung hält 12 bis 24 Monate und schützt den Lack vor UV-Strahlung, Vogelkot, Baumharz und Industriestaub. Das ist besonders wichtig bei einem Porsche, der draußen geparkt wird. Die Kosten liegen bei 300 bis 600 Euro für die komplette Fahrzeuglackierung.

Wer das nicht möchte, kann auch eine Premium-Wachsversiegelung nutzen. Das ist günstiger (80 bis 150 Euro) und muss aber häufiger erneuert werden - etwa alle 4 bis 8 Wochen.

Kosten und Zeitaufwand: Was ist realistisch?

Eine Frage, die immer kommt: Wie viel kostet das? Das hängt vom Lackzustand und der Methode ab.

Handpolitur für die komplette Fahrzeuglackierung kostet in meiner Werkstatt 400 bis 600 Euro und dauert 8 bis 10 Stunden. Das ist aufwendig, aber sicher und der Lack bleibt am längsten erhalten.

Maschinenpolitur mit einer feinen Schnittstufe kostet 600 bis 900 Euro und dauert 4 bis 6 Stunden. Das ist schneller und reicht für die meisten Kratzer und Hologramme.

Wenn es aggressive Kratzer oder starke Hologramme gibt, kann es auch 1200 bis 1500 Euro kosten und 8 bis 10 Stunden dauern - dann müssen mehrere Durchgänge mit unterschiedlichen Schnittstufen gemacht werden.

Dazu kommt die Versiegelung (300 bis 600 Euro für Keramik, 80 bis 150 Euro für Wachs) und eventuelle Lackschutzfolierung für Steinschlaggefährdete Stellen wie die Motorhaube (400 bis 800 Euro).

Selbermachen oder Profi?

Viele Porsche-Besitzer fragen, ob sie die Politur selbst machen können. Die ehrliche Antwort: Es ist möglich, aber nicht immer sinnvoll.

Handpolitur kann jeder lernen. Mit etwas Geduld und den richtigen Produkten bekommt man das hin. Ich würde sagen, nach einer Stunde Training kann man das.

Maschinenpolitur ist kniffliger. Wer noch nie eine Poliermaschine in der Hand hatte, sollte das nicht an seinem eigenen Porsche üben. Die Risiken sind zu groß - neue Hologramme sind schnell entstanden und dann kostet die Reparatur mehr als die ursprüngliche Politur.

Mein Tipp: Wenn es nur leichte Verschleierung oder ein paar oberflächliche Kratzer sind, kann man Handpolitur selbst machen. Wenn es Hologramme oder tiefere Kratzer gibt, sollte ein Profi ran. Die Kosten sind überschaubar und das Risiko ist weg.

Das wichtigste Werkzeug ist nicht die Maschine oder die Politur - es ist das Wissen um die richtige Methode für den konkreten Fall. Das zu haben, spart Zeit und Geld.