



12.02.2020

STICKSTOFF ODER LUFT: WOMIT LACKIEREN BETRIEBE EFFIZIENTER?

Über Qualität und Kosten der Reparaturlackierung entscheidet eine ganze Reihe unterschiedlicher Kriterien. Untergrundvorbereitung, Farbmischformel und -material, Kabinentechnik und die Erfahrung des Lackierers spielen eine wesentliche Rolle, noch bevor überhaupt Farbe an die Werkstücke gelangt. Mit der Verbreitung der stickstoffbasierten Lackiertechnologie mehren sich allerdings die Stimmen derer, die – neben der Wahl der Lackierpistole – auch das Trägermedium als entscheidenden Faktor sehen.

LACKIERQUALITÄT WAR WICHTIGSTES KRITERIUM FÜR UMSTELLUNG

Das ist zum Beispiel im Karosserie- und Lackierbetrieb von Gerald Hackauf im sächsischen Dornstedt der Fall, wo seit einem Jahr das Nitrotherm Spray-System im Vertrieb von KAMATEC die klassische Applikation mit zerstäubter Umgebungsluft abgelöst hat. Im Video berichtet Fahrzeuglackierer Toni Schmidt, der seit 2005 im Unternehmen beschäftigt ist, dass die Umstellung auf das Lackieren mit Stickstoff vor allem unter qualitativen Gesichtspunkten erfolgt sei. „Besserer Verlauf beim Basislack und weniger rau, weil sich weniger Pigmente aufstellen. Auch der Klarlack verläuft viel besser“, lautet sein Fazit über die Lackiererergebnisse, denen er insgesamt eine „Top-Qualität“ bescheinigt.

MESSBARE EINSPARUNGEN BEI LACK UND ZEITAUFWAND

Dass sich mit dem Nitrotherm-Spray System tatsächlich auch Einsparungen bei Deck- und Klarlack sowie ein höherer Durchsatz realisieren lassen, belegt der Vergleichstest, dem schaden.news beide Verfahren vor Ort unterzogen hat. Insgesamt acht Minuten Arbeitszeit, 78 g Basislack und 108 g Klarlack wurden hier gegenüber dem konventionellen Lackieren mit Umgebungsluft eingespart. Werte, die Toni Schmidt auch so in der täglichen Praxis bestätigen kann: „Wir brauchen jetzt viel weniger an Material. Im Laufe der Zeit haben wir uns daher angewöhnt, entsprechend weniger anzumischen.“

SO HAT SCHADEN.NEWS GETESTET

Um belastbare Resultate zu erzielen, wurde auf möglichst identische Rahmenbedingungen geachtet. Sämtliche Lackiergänge fanden daher in derselben Kabine und mit den gleichen Lackierpistolenmodellen statt. Als Werkstücke dienten zwei identische Motorhauben. Die Lackierung wurde jeweils vom selben Fahrzeuglackierer durchgeführt. Beim Basis- und Klarlack kam dasselbe Ausgangsmaterial in gleicher Menge und Mischverhältnis zum Einsatz. Zur Überprüfung der Lackmengen vor und nach den jeweiligen Durchgängen wurden die Becher auf eine digitale Lackwaage gestellt und sowohl das Anmischen als auch die Messergebnisse mit der Kamera dokumentiert.

Christoph Hendel