SCHADEN.NEWS



02.06.2021

„EIN SAUBERES LACKIERERGEBNIS BEGINNT SCHON BEIM PLANEN DES BETRIEBSLAYOUTS“

Obwohl sich die Rahmenbedingungen einer von Hand durchgeführten Reparaturlackierung deutlich von denen einer industriellen Werkslackierung unterscheiden, liegt die Messlatte auch für K&L-Betriebe hoch. Fremdeinschlüsse im Lack würden den optischen Eindruck da deutlich trüben und erfordern gegebenenfalls einen hohen Aufwand beim Finish. Toleriert werden höchstens fünf Einschlüsse pro Quadratmeter auf sichtbaren Flächen mit einer maximalen Größe von 0,4 mm.

DIE BESTE LACKIERQUALITÄT LÄSST SICH IN DER KABINE ERZIELEN

„Wenn Staubeinschlüsse zum Problem werden, sollten Betriebe mit einem möglichst ganzheitlichen Blick an das Thema herangehen“, weiß Jürgen Sterzik, Vertriebsleiter Lackieranlagen bei Wolf Geisenfeld. Bei der Ursachenforschung empfiehlt der Experte daher, zunächst außerhalb der Kabine zu beginnen, wo sich durch Schleifen und Füllern vermehrt Stäube und Verunreinigungen ablagern. Im Flotten- und Fuhrparkbereich werde aus Gründen der Zeitersparnis vermehrt an Universalplätzen lackiert. Durch eine hochwertige Ausstattung mit Filterdecke, Bodenabsaugung und Trennrollos können respektable Lackierergebnisse erzielt werden. Da am gleichen Platz aber zuvor auch geschliffen wurde, kann keine Staubfreiheit erreicht werden. Für klassische K&L-Betriebe eigne sich diese Methode daher nur bedingt, wie der Spezialist erklärt: „Die qualitativen Anforderungen sind dort in der Regel noch einmal deutlich höher.“

AUF KLARE TRENNUNG VON ARBEITSBEREICHEN UND -SCHRITTEN ACHTEN

Damit so wenig Verunreinigungen wie möglich in die Lackierkabine gelangen, rät Jürgen Sterzik Betrieben, staubanfällige und saubere Arbeiten räumlich strikt zu trennen: „Sauberkeit fängt schon beim Planen des Betriebslayouts an, indem man möglichst getrennte Räume für Vorbereitung und Lackierung mit Finish schafft.“ So sollten etwa Maskierungsarbeiten nicht schon im Vorbereitungsbereich durchgeführt und das Auto schlimmstenfalls erst nach längerer Standzeit in die

Kabine verbracht werden. Besser ist es, dies in einem sauberen Vorraum der Lackierkabine zu machen. Ebenso könne verschmutzte Kleidung ein Grund für Einschlüsse im Lack sein, wenn sich der Lackierer in der Vorbereitung aufhält.

FILTERTAUSCH STELLT GLEICHBLEIBENDE QUALITÄT SICHER

Auch wenn Probleme meist auf mangelnde Sorgfalt bei den genannten Punkten zurückzuführen seien, sollten Betriebe auch regelmäßig den Status der Filter überprüfen. „Die Deckenfilter sollten zweimal pro Jahr getauscht werden, die Bodenfilter in gut ausgelasteten Kabinen am besten im Wochentakt“, rät der Vertriebsleiter. „Bei modernen Anlagen wird der notwendige Filterwechsel an der Anlage angezeigt“ Würden die Bodenmatten zu spät gewechselt, könne sich aufgrund der verminderten Absaugleistung ein zu hoher Überdruck in der Kabine aufbauen: „Die Luft sucht sich dann zum Entweichen einen Weg, meist über die Fluchttüren. Dies verursacht Verwirbelungen innerhalb der Kabine, wodurch der Farbnebel nicht gleichmäßig abgeführt wird“, erklärt der Experte und ergänzt: „Leicht aufgedrückte Fluchttüren sind ein klares Indiz für zu hohen Kabinendruck. Im Bereich der Türdichtungen bilden sich durch den entweichenden Farbnebel charakteristische Schmauchspuren.“

FEHLER BEI DER KABINENWARTUNG VERMEIDEN

Die Gummidichtungen an Türen und Toren sollten daher stets sauber und in Takt gehalten werden. Zum Schutz der Kabinenwände eigne sich das Aufbringen von Folie oder Tapete, wobei letztere durch ihre Struktur besonders viel Farbnebel aufnehmen könne. Beide Materialien ließen sich wesentlich einfacher entfernen als Schutzlack, bei dem dies meist nur mit einem Hochdruckstrahler möglich sei: „Wird hier unachtsam gearbeitet, leidet die Verkittung der Kabinenelemente. Durch Kapillarwirkung dringt Wasser ein und kann langfristig zu Korrosionsbildung an den Sandwichpaneelen führen“, erläutert Jürgen Sterzik. Auch die Wahl des in der Kabine verwendeten Ablüftsystems habe Einfluss für die Qualität, wie der Technikspezialist weiß: „WOLF verwendet hierzu einen Teilstrom der Zuluft, der die gleiche Qualität wie die Luft aus der Filterdecke aufweist. Das hat den Vorteil, dass keine zusätzliche Luft von außen eingebracht wird und der Gesamtlufthaushalt gleichbleibt. Andere Systeme, die nur die Luft innerhalb der Kabine beschleunigen, können durch Verschmutzung mit Overspray Partikel in der Kabine verteilen.“

Christoph Hendel