



Aston Martin DB5

Beschichten von Metallen

Zusatzinformationen aus der Fachpresse

Eine Auswahl von Fachartikeln als Ergänzung zum Arbeitsheft «METALLE»

Reparaturverfahren Stahl / verzinkter Stahl

Reparaturverfahren Aluminium

Standard-Decklackierung

Premium-Decklackierung

Technische Informationen Classic Car · Glasurit BASF Coatings GmbH

Brillante Lackierung durch perfekte Untergrund-Vorbehandlung

Standothek · Standox GmbH



Hinweis:

Sichern Sie diese Datei auf dem iPad unter iBooks ab oder drucken Sie diese als Broschüre aus (Papierformat A3)!
Als pdf-Datei gratis zur Verfügung gestellt unter www.medialernen.ch

Classic Car – Reparaturverfahren Stahl / verzinkter Stahl

Eigenschaften: Reparaturverfahren für die Restaurierung von Oldtimern
Beschichtung von gestrahlten, gebeizten oder blank geschliffenen Karosserieteilen

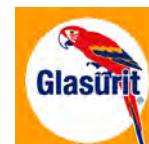
Reinigen	Glasurit® KH-Silicon- und Teerflecken- entferner 541-5	 1x	 trocken reiben	Schadstellen metallisch blank entrostet	 P16 -P150, beizen oder strahlen	Glasurit® KH-Silicon- und Teerflecken- entferner 541-5	 1x	 trocken reiben
-----------------	---	---	--	--	--	---	---	--

- Bei längeren Standzeit sollten die blanken Karosserieteile im folgenden Aufbau grundiert werden, um eine erneute Anhaftung von Flugrost zu vermeiden

Kennzeichnung gemäß Richtlinie 1999/45/EG und nationalen Vorschriften, siehe EU-Sicherheitsdatenblatt.
Produkte sind nur für den fachmännischen Gebrauch geeignet.

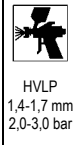

Die Angaben in dieser Druckschrift basieren auf unseren derzeitigen Kenntnissen und Erfahrungen. Sie befreien den Verarbeiter wegen der Fülle möglicher Einflüsse bei der Verarbeitung und Anwendung unserer Produkte nicht von eigenen Prüfungen und Versuchen. Eine Garantie bestimmter Eigenschaften oder die Eignung des Produktes für einen konkreten Einsatzzweck kann aus unseren Angaben nicht abgeleitet werden. Alle hierin vorliegenden Beschreibungen, Zeichnungen, Fotografien, Daten, Verhältnisse, Gewichte u.ä. dienen lediglich der allgemeinen Information; sie können sich ohne Vorankündigung ändern und stellen nicht die vertraglich vereinbarte Beschaffenheit der Produkte (Produktspezifikation) dar. Mit Erscheinen einer Neuauflage verliert diese Druckschrift ihre Gültigkeit. Die jeweils aktuelle Fassung erhalten Sie im Internet unter www.glasurit.com oder von ihrem Vertriebspartner. Etwaige Schutzrechte sowie bestehende Gesetze und Bestimmungen sind vom Empfänger unserer Produkte in eigener Verantwortung zu beachten. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Produkt Partikel < 0,1 µm enthalten sein können.

BASF Coatings GmbH
Automotive Refinish Coatings Solutions
Europe
Glasuritstraße 1
48165 Münster
Germany


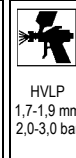
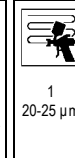

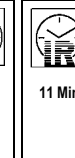


Classic Car – Reparaturverfahren Stahl / verzinkter Stahl

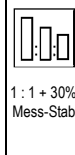
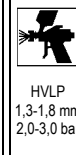
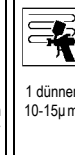

Bei noch anstehenden Schweißarbeiten:


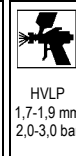
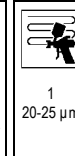

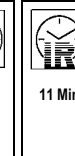
Grundierung	Glasurit® Eintopfprimer 183-153	Glasurit® Einstellzusatz 352-50	 4:1 Messstab	 HVLP 1,4-1,7 mm 2,0-3,0 bar	 1 – 2 20-25µm	 20°C 10 Min.
	Alternativ: Glasurit® 1K Korrosionsschutz-Grundierung rotbraun 183-30					

- Schweißzeugnis vorhanden
- Nach erfolgten Schweißarbeiten, vor Beginn der Spachtelarbeiten ist der Glasurit Eintopfprimer 183-153 oder die 1K Korrosionsschutz-Grundierung rotbraun 183-30 zu entfernen
- Die metallisch blanken Flächen müssen vor Auftrag des Glasurit Ratio Spachtels 839-20 / -20K oder des UP-Spritzfüllers 1006-26 mit der Glasurit 2K SF Grundierung 285-26 grundiert werden

Grundierung	Glasurit® 2K SF Grundierung 285-26	Glasurit® SF Grundierhärter 929-26	Glasurit® Einstellzusatz 352-	 4 : 1 : 1 Mess-Stab	 HVLP 1,7-1,9 mm 2,0-3,0 bar	 1 20-25 µm	 60°C 20 Min.	 11 Min

Falls keine Schweißarbeiten erforderlich sind:

Grundierung	Glasurit® PKW-Grundfüller 283-150 VOC	Glasurit® Härter 352-228	Glasurit® Einstellzusatz 352-	 1 : 1 + 30% Mess-Stab	 HVLP 1,3-1,8 mm 2,0-3,0 bar	 1 dünner 10-15µm	 20°C 60 Min.

Grundierung	Glasurit® 2K SF Grundierung 285-26	Glasurit® SF Grundierhärter 929-26	Glasurit® Einstellzusatz 352-	 4 : 1 : 1 Mess-Stab	 HVLP 1,7-1,9 mm 2,0-3,0 bar	 1 20-25 µm	 60°C 20 Min.	 11 Min

Kennzeichnung gemäß Richtlinie 1999/45/EG und nationalen Vorschriften, siehe EU-Sicherheitsdatenblatt.
Produkte sind nur für den fachmännischen Gebrauch geeignet.

Die Angaben in dieser Druckschrift basieren auf unseren derzeitigen Kenntnissen und Erfahrungen. Sie befreien den Verarbeiter wegen der Fülle möglicher Einflüsse bei der Verarbeitung und Anwendung unserer Produkte nicht von eigenen Prüfungen und Versuchen. Eine Garantie bestimmter Eigenschaften oder die Eignung des Produktes für einen konkreten Einsatzzweck kann aus unseren Angaben nicht abgeleitet werden. Alle hierin vorliegenden Beschreibungen, Zeichnungen, Fotografien, Daten, Verhältnisse, Gewichte u.ä. dienen lediglich der allgemeinen Information; sie können sich ohne Vorankündigung ändern und stellen nicht die vertraglich vereinbarte Beschaffenheit der Produkte (Produktspezifikation) dar. Mit Erscheinen einer Neuauflage verliert diese Druckschrift ihre Gültigkeit. Die jeweils aktuelle Fassung erhalten Sie im Internet unter www.glasurit.com oder von ihrem Vertriebspartner. Etwaige Schutzrechte sowie bestehende Gesetze und Bestimmungen sind vom Empfänger unserer Produkte in eigener Verantwortung zu beachten. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Produkt Partikel < 0,1 µm enthalten sein können.

BASF Coatings GmbH
Automotive Refinish Coatings Solutions
Europe
Glasuritstraße 1
48165 Münster
Germany



Classic Car – Reparaturverfahren Stahl / verzinkter Stahl

- Nach längerer Standzeit ist eine Reinigung mit 541-5 Glasurit KH-Silicon- und Teerfleckenentferner notwendig
- Weiterbearbeitung kann ohne anschiff erfolgen
- Kleinere Unebenheiten können mit dem Glasurit Ratio Spachtel 839-20 / -20K gefüllt werden
- Großflächige Unebenheiten sollte mit der Glasurit 2K SF Grundierung 285-26 und Glasurit UP-Spritzfüller 1006-26 gefüllt werden

Kleine Schadensstellen:

Spachtel	Glasurit® Ratio-Spachtel 839-20 / -20K	Glasurit® Härterpaste, rot 948-36	+2-3%	20°C 20-30 Min.	3-5 Min	P80/P150 Grobschliff	Achtung! Durchschliffstellen grundieren mit 283-150 VOC

Große Schadensstellen:

Spritzspachtel	Glasurit® UP-Spritzfüller 1006-26	Glasurit® Härter 948-22	1400:50	2,5-3,0 mm 2,0-3,0 bar	3-5 150-300 µm	20°C 3-4 h 60°C 30 Min.	10 Min.	P150 Grobschliff P240-P320 Feinschliff	Achtung! Durchschliffstellen grundieren mit 283-150 VOC

Anmerkungen:

Sind Schichtdicken von > 300 µm Spritzspachtel erforderlich, kann eine zweite Schicht Spritzspachtel nach Trocknung der 1. Schicht ohne Zwischenschliff aufgetragen werden

- Überlackierung mit Grundfüller innerhalb von 24h notwendig, da ansonsten eine Feuchtigkeitseinlagerung zu Rissbildungen im späteren Aufbau führen kann







Kennzeichnung gemäß Richtlinie 1999/45/EG und nationalen Vorschriften, siehe EU-Sicherheitsdatenblatt.
Produkte sind nur für den fachmännischen Gebrauch geeignet.

Die Angaben in dieser Druckschrift basieren auf unseren derzeitigen Kenntnissen und Erfahrungen. Sie befreien den Verarbeiter wegen der Fülle möglicher Einflüsse bei der Verarbeitung und Anwendung unserer Produkte nicht von eigenen Prüfungen und Versuchen. Eine Garantie bestimmter Eigenschaften oder die Eignung des Produktes für einen konkreten Einsatzzweck kann aus unseren Angaben nicht abgeleitet werden. Alle hierin vorliegenden Beschreibungen, Zeichnungen, Fotografien, Daten, Verhältnisse, Gewichte u.ä. dienen lediglich der allgemeinen Information; sie können sich ohne Vorankündigung ändern und stellen nicht die vertraglich vereinbarte Beschaffenheit der Produkte (Produktspezifikation) dar. Mit Erscheinen einer Neuauflage verliert diese Druckschrift ihre Gültigkeit. Die jeweils aktuelle Fassung erhalten Sie im Internet unter www.glasurit.com oder von ihrem Vertriebspartner. Etwaige Schutzrechte sowie bestehende Gesetze und Bestimmungen sind vom Empfänger unserer Produkte in eigener Verantwortung zu beachten. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Produkt Partikel < 0,1 µm enthalten sein können.

BASF Coatings GmbH
Automotive Refinish Coatings Solutions
Europe
Glasuritstraße 1
48165 Münster
Germany



Classic Car – Reparaturverfahren Stahl / verzinkter Stahl

Grundfüller	Glasurit® HS-Grundfüller 285-505	Glasurit® HS-Füllerhärter 929-55, 56	Glasurit® Einstellzusatz 352-	 4:1:1 Mess-Stab	 HVLP 1,7-1,9 mm 2,0-3,0 bar	 2 50-70 µm	 60°C 20 Min.	 9 Min.	 P400 P500
--------------------	--	--	-------------------------------------	---	--	--	--	---	---

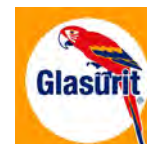
Alternativ: Glasurit® HS-Grundfüller 285-555, 285-655

- Weiterer Aufbau nach Verfahren
 - CC T S – Standard-Decklacklackierung oder
 - CC T P – Premium-Decklacklackierung

Kennzeichnung gemäß Richtlinie 1999/45/EG und nationalen Vorschriften, siehe EU-Sicherheitsdatenblatt.
Produkte sind nur für den fachmännischen Gebrauch geeignet.

Die Angaben in dieser Druckschrift basieren auf unseren derzeitigen Kenntnissen und Erfahrungen. Sie befreien den Verarbeiter wegen der Fülle möglicher Einflüsse bei der Verarbeitung und Anwendung unserer Produkte nicht von eigenen Prüfungen und Versuchen. Eine Garantie bestimmter Eigenschaften oder die Eignung des Produktes für einen konkreten Einsatzzweck kann aus unseren Angaben nicht abgeleitet werden. Alle hierin vorliegenden Beschreibungen, Zeichnungen, Fotografien, Daten, Verhältnisse, Gewichte u.ä. dienen lediglich der allgemeinen Information; sie können sich ohne Vorankündigung ändern und stellen nicht die vertraglich vereinbarte Beschaffenheit der Produkte (Produktspezifikation) dar. Mit Erscheinen einer Neuauflage verliert diese Druckschrift ihre Gültigkeit. Die jeweils aktuelle Fassung erhalten Sie im Internet unter www.glasurit.com oder von ihrem Vertriebspartner. Etwaige Schutzrechte sowie bestehende Gesetze und Bestimmungen sind vom Empfänger unserer Produkte in eigener Verantwortung zu beachten. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Produkt Partikel < 0,1 µm enthalten sein können.

BASF Coatings GmbH
Automotive Refinish Coatings Solutions
Europe
Glasuritstraße 1
48165 Münster
Germany












Classic Car – Reparaturverfahren Aluminium

Eigenschaften: Reparaturverfahren für die Restaurierung von Oldtimern
Beschichtung von gestrahlten, gebeizten oder blank geschliffenen Karosserieteilen

Reinigen	Glasurit® KH-Silicon- und Teerflecken- entferner 541-5			Schadstellen metallisch blank entrostet		Glasurit® KH-Silicon- und Teerflecken- entferner 541-5		
		1x	trocken reiben		P16 -P150, beizen oder strahlen		1x	trocken reiben

- Bei längeren Standzeit sollten die blanken Karosserieteile im folgenden Aufbau grundiert werden, um eine erneute Anhaftung von Flugrost zu vermeiden

Grundierung	Glasurit® PKW-Grundfüller 283-150 VOC	Glasurit® Härter 352-228	Glasurit® Einstellzusatz 352-				
				1 : 1 + 30% Mess-Stab	HVLV 1,3-1,8 mm 2,0-3,0 bar	1 dünner 10-15µm	20°C 60 Min.

Grundierung	Glasurit® 2K SF Grundierung 285-26	Glasurit® SF Grundierhärter 929-26	Glasurit® Einstellzusatz 352-					
				4 : 1 : 1 Mess-Stab	HVLV 1,7-1,9 mm 2,0-3,0 bar	1 20-25 µm	60°C 20 Min.	11 Min

Kennzeichnung gemäß Richtlinie 1999/45/EG und nationalen Vorschriften, siehe EU-Sicherheitsdatenblatt.
Produkte sind nur für den fachmännischen Gebrauch geeignet.

Die Angaben in dieser Druckschrift basieren auf unseren derzeitigen Kenntnissen und Erfahrungen. Sie befreien den Verarbeiter wegen der Fülle möglicher Einflüsse bei der Verarbeitung und Anwendung unserer Produkte nicht von eigenen Prüfungen und Versuchen. Eine Garantie bestimmter Eigenschaften oder die Eignung des Produktes für einen konkreten Einsatzzweck kann aus unseren Angaben nicht abgeleitet werden. Alle hierin vorliegenden Beschreibungen, Zeichnungen, Fotografien, Daten, Verhältnisse, Gewichte u.ä. dienen lediglich der allgemeinen Information; sie können sich ohne Vorankündigung ändern und stellen nicht die vertraglich vereinbarte Beschaffenheit der Produkte (Produktspezifikation) dar. Mit Erscheinen einer Neuauflage verliert diese Druckschrift ihre Gültigkeit. Die jeweils aktuelle Fassung erhalten Sie im Internet unter www.glasurit.com oder von ihrem Vertriebspartner. Etwaige Schutzrechte sowie bestehende Gesetze und Bestimmungen sind vom Empfänger unserer Produkte in eigener Verantwortung zu beachten. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Produkt Partikel < 0,1 µm enthalten sein können.

BASF Coatings GmbH
Automotive Refinish Coatings Solutions
Europe
Glasuritstraße 1
48165 Münster
Germany



Classic Car – Reparaturverfahren Aluminium

- Nach längerer Standzeit ist eine Reinigung mit 541-5 Glasurit KH-Silicon- und Teerfleckenentferner notwendig
- Weiterbearbeitung kann ohne anschiff erfolgen
- Kleinere Unebenheiten können mit dem Glasurit Ratio Spachtel 839-20 / -20K gefüllt werden
- Großflächige Unebenheiten sollte mit der Glasurit 2K SF Grundierung 285-26 und Glasurit UP-Spritzspachtel 1006-26 gefüllt werden

Kleine Schadensstellen

Spachtel	Glasurit® Ratio-Spachtel 839-20 / -20K	Glasurit® Härterpaste, rot 948-36	 +2-3%	 20°C 20-30 Min.	 3-5 Min	 P80/P150 Grobschliff	Achtung! Durchschliffstellen grundieren mit 283-150 VOC

Große Schadensstellen

Spritzspachtel	Glasurit® UP-Spritzfüller 1006-26	Glasurit® Härter 948-22	 1400:50	 2,5-3,0 mm 2,0-3,0 bar	 3-5 150-300 µm	 20°C 3-4 h 60°C 30 Min.	 10 Min.	 P150 Grobschliff P240-P320 Feinschliff	Achtung! Durchschliffstellen grundieren mit 283-150 VOC

Anmerkungen: Sind Schichtdicken von > 300 µm Spritzspachtel erforderlich, kann eine zweite Schicht Spritzspachtel nach Trocknung der 1. Schicht ohne Zwischenschliff aufgetragen werden

- Überlackierung mit Grundfüller innerhalb von 24h notwendig, da ansonsten eine Feuchtigkeitseinlagerung zu Rissbildungen im späteren Aufbau führen kann







Kennzeichnung gemäß Richtlinie 1999/45/EG und nationalen Vorschriften, siehe EU-Sicherheitsdatenblatt.
Produkte sind nur für den fachmännischen Gebrauch geeignet.

Die Angaben in dieser Druckschrift basieren auf unseren derzeitigen Kenntnissen und Erfahrungen. Sie befreien den Verarbeiter wegen der Fülle möglicher Einflüsse bei der Verarbeitung und Anwendung unserer Produkte nicht von eigenen Prüfungen und Versuchen. Eine Garantie bestimmter Eigenschaften oder die Eignung des Produktes für einen konkreten Einsatzzweck kann aus unseren Angaben nicht abgeleitet werden. Alle hierin vorliegenden Beschreibungen, Zeichnungen, Fotografien, Daten, Verhältnisse, Gewichte u.ä. dienen lediglich der allgemeinen Information; sie können sich ohne Vorankündigung ändern und stellen nicht die vertraglich vereinbarte Beschaffenheit der Produkte (Produktspezifikation) dar. Mit Erscheinen einer Neuauflage verliert diese Druckschrift ihre Gültigkeit. Die jeweils aktuelle Fassung erhalten Sie im Internet unter www.glasurit.com oder von ihrem Vertriebspartner. Etwaige Schutzrechte sowie bestehende Gesetze und Bestimmungen sind vom Empfänger unserer Produkte in eigener Verantwortung zu beachten. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Produkt Partikel < 0,1 µm enthalten sein können.

BASF Coatings GmbH
Automotive Refinish Coatings Solutions
Europe
Glasuritstraße 1
48165 Münster
Germany



Classic Car – Reparaturverfahren Aluminium

Grundfüller	Glasurit® HS-Grundfüller 285-505	Glasurit® HS-Füllerhärter 929-55, 56	Glasurit® Einstellzusatz 352-	 4:1:1 Mess-Stab	 HVLP 1,7-1,9 mm 2,0-3,0 bar	 2 50-70 µm	 60°C 20 Min.	 9 Min.	 P400 P500
--------------------	---	---	--	--	--	--	--	---	---

Alternativ: **Glasurit® HS-Grundfüller 285-555, 285-655**

- Weiterer Aufbau nach Verfahren
 - CC T S – Standard-Decklacklackierung oder
 - CC T P – Premium-Decklacklackierung

Kennzeichnung gemäß Richtlinie 1999/45/EG und nationalen Vorschriften, siehe EU-Sicherheitsdatenblatt.
 Produkte sind nur für den fachmännischen Gebrauch geeignet.

Die Angaben in dieser Druckschrift basieren auf unseren derzeitigen Kenntnissen und Erfahrungen. Sie befreien den Verarbeiter wegen der Fülle möglicher Einflüsse bei der Verarbeitung und Anwendung unserer Produkte nicht von eigenen Prüfungen und Versuchen. Eine Garantie bestimmter Eigenschaften oder die Eignung des Produktes für einen konkreten Einsatzzweck kann aus unseren Angaben nicht abgeleitet werden. Alle hierin vorliegenden Beschreibungen, Zeichnungen, Fotografien, Daten, Verhältnisse, Gewichte u.ä. dienen lediglich der allgemeinen Information; sie können sich ohne Vorankündigung ändern und stellen nicht die vertraglich vereinbarte Beschaffenheit der Produkte (Produktspezifikation) dar. Mit Erscheinen einer Neuauflage verliert diese Druckschrift ihre Gültigkeit. Die jeweils aktuelle Fassung erhalten Sie im Internet unter www.glasurit.com oder von ihrem Vertriebspartner. Etwaige Schutzrechte sowie bestehende Gesetze und Bestimmungen sind vom Empfänger unserer Produkte in eigener Verantwortung zu beachten. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Produkt Partikel < 0,1 µm enthalten sein können.

BASF Coatings GmbH
 Automotive Refinish Coatings Solutions
 Europe
 Glasuritstraße 1
 48165 Münster
 Germany







Classic Car – Standard-Decklacklackierung





Eigenschaften: Decklacklackierung für die Restaurierung von Oldtimern

- Vorbereitung der Karosserieteile haben nach den entsprechenden Classic Car Verfahren CC S 1 – S 6 zu erfolgen
- Nach längerer Standzeit ist eine Reinigung mit 541-5 Glasurit KH-Silicon- und Teerfleckenentferner notwendig
- Weiterbearbeitung kann ohne erneuten Anschliff erfolgen

Decklack	Glasurit® HS-2K-Decklack 22 VOC	Glasurit® VOC Härter 929-33 929-34	Glasurit® Einstellzusatz 352-216	 2:1+10% Mess-Stab	 HVLP 1,3 mm 2,0-3,0 bar	 2 50-70 µm	 60°C 30 Min.	 8 Min.

oder

Decklack	Glasurit® Zweischicht- Decklack 90	Glasurit® Zweischicht- Basisfarben- Einstellzusatz 93-E3	 2:1 Mess-Stab	 HVLP 1,3 mm 2,0-3,0 bar	 2 + ½ 10 - 15 µm	 Zwischen den Spritzgängen und vor Klarlack matt abblühen

Klarlack	Glasurit® HS-Multi-Klarlack VOC 923-335	Glasurit® VOC-Härter 929-33 929-34	Glasurit® Einstellzusatz 352-216	 2:1+10% Mess-Stab	 HVLP 1,3 mm 2,0-3,0 bar	 2 40-60 µm	 60°C 30 Min.

Kennzeichnung gemäß Richtlinie 1999/45/EG und nationalen Vorschriften, siehe EU-Sicherheitsdatenblatt.
Produkte sind nur für den fachmännischen Gebrauch geeignet.

Die Angaben in dieser Druckschrift basieren auf unseren derzeitigen Kenntnissen und Erfahrungen. Sie befreien den Verarbeiter wegen der Fülle möglicher Einflüsse bei der Verarbeitung und Anwendung unserer Produkte nicht von eigenen Prüfungen und Versuchen. Eine Garantie bestimmter Eigenschaften oder die Eignung des Produktes für einen konkreten Einsatzzweck kann aus unseren Angaben nicht abgeleitet werden. Alle hierin vorliegenden Beschreibungen, Zeichnungen, Fotografien, Daten, Verhältnisse, Gewichte u.ä. dienen lediglich der allgemeinen Information; sie können sich ohne Vorankündigung ändern und stellen nicht die vertraglich vereinbarte Beschaffenheit der Produkte (Produktspezifikation) dar. Mit Erscheinen einer Neuauflage verliert diese Druckschrift ihre Gültigkeit. Die jeweils aktuelle Fassung erhalten Sie im Internet unter www.glasurit.com oder von ihrem Vertriebspartner. Etwaige Schutzrechte sowie bestehende Gesetze und Bestimmungen sind vom Empfänger unserer Produkte in eigener Verantwortung zu beachten. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Produkt Partikel < 0,1 µm enthalten sein können.










BASF Coatings GmbH
Automotive Refinish Coatings Solutions
Europe
Glasuritstraße 1
48165 Münster
Germany
















Classic Car – Premium-Decklacklackierung

Eigenschaften: Premium-Lackierung für die Restaurierung von Oldtimern
Verfahren zum Erzeugen eines höherwertigeren Glanzes mit Tiefenwirkung

- Vorbereitung der Karosserieteile haben nach den entsprechenden Classic Car Verfahren CC S 1 – S 6 zu erfolgen
- Nach längerer Standzeit ist eine Reinigung mit 541-5 Glasurit KH-Silicon- und Teerfleckenentferner notwendig
- Weiterbearbeitung kann ohne erneuten Anschliff erfolgen

Decklack	Glasurit® HS-2K-Decklack 22 VOC	Glasurit® VOC Härter 929-33 929-34	Glasurit® Einstellzusatz 352-216	 2:1+10% Mess-Stab	 HVLP 1,3 mm 2,0-3,0 bar	 2 50-70 µm	 60°C 45 Min.	 P500 P1000 P2000
Klarlack	Glasurit® HS-Multi-Klarlack VOC 923-335	Glasurit® VOC-Härter 929-33 929-34	Glasurit® Einstellzusatz 352-216	 2:1+10% Mess-Stab	 HVLP 1,3 mm 2,0-3,0 bar	 2 40-60 µm	 60°C 45 Min.	

oder

Decklack	Glasurit® Zweischicht- Decklack 90	Glasurit® Zweischicht- Basisfarben- Einstellzusatz 93-E3	 2:1 Mess-Stab	 HVLP 1,3 mm 2,0-3,0 bar	 2 + ½ 10-15 µm	 Zwischen den Spritzgängen und vor Klarlack matt abblühen		
Klarlack	Glasurit® HS-Multi-Klarlack VOC 923-335	Glasurit® VOC-Härter 929-33 929-34	Glasurit® Einstellzusatz 352-216	 2:1+10% Mess-Stab	 HVLP 1,3 mm 2,0-3,0 bar	 2 40-60 µm	 60°C 45 Min.	 P500 P1000 P2000
Klarlack	Glasurit® HS-Multi-Klarlack VOC 923-335	Glasurit® VOC-Härter 929-33 929-34	Glasurit® Einstellzusatz 352-216	 2:1+10% Mess-Stab	 HVLP 1,3 mm 2,0-3,0 bar	 2 40-60 µm	 60°C 45 Min.	

Kennzeichnung gemäß Richtlinie 1999/45/EG und nationalen Vorschriften, siehe EU-Sicherheitsdatenblatt.
Produkte sind nur für den fachmännischen Gebrauch geeignet.

Die Angaben in dieser Druckschrift basieren auf unseren derzeitigen Kenntnissen und Erfahrungen. Sie befreien den Verarbeiter wegen der Fülle möglicher Einflüsse bei der Verarbeitung und Anwendung unserer Produkte nicht von eigenen Prüfungen und Versuchen. Eine Garantie bestimmter Eigenschaften oder die Eignung des Produktes für einen konkreten Einsatzzweck kann aus unseren Angaben nicht abgeleitet werden. Alle hierin vorliegenden Beschreibungen, Zeichnungen, Fotografien, Daten, Verhältnisse, Gewichte u.ä. dienen lediglich der allgemeinen Information; sie können sich ohne Vorankündigung ändern und stellen nicht die vertraglich vereinbarte Beschaffenheit der Produkte (Produktspezifikation) dar. Mit Erscheinen einer Neuauflage verliert diese Druckschrift ihre Gültigkeit. Die jeweils aktuelle Fassung erhalten Sie im Internet unter www.glasurit.com oder von ihrem Vertriebspartner. Etwaige Schutzrechte sowie bestehende Gesetze und Bestimmungen sind vom Empfänger unserer Produkte in eigener Verantwortung zu beachten. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Produkt Partikel < 0,1 µm enthalten sein können.

BASF Coatings GmbH
Automotive Refinish Coatings Solutions
Europe
Glasuritstraße 1
48165 Münster
Germany





standotheek



**Brillante Lackierungen durch perfekte
Untergrund-Vorbehandlung.**



Die Kunst des Lackierens.

Inhalt.

Untergründe erkennen und bestimmen	4
Schleifmaschinen und -werkzeuge	6
Die Schleifmittel	8
Rost entfernen	10
Kaufempfehlung für Werkzeuge und Maschinen	11
Schritt für Schritt Reinigen und spachteln	12
Schritt für Schritt Füllern	14
Professionelle Reparaturlackierung mit professionellen Produkten	14
Schritt für Schritt Deck- und Klarlack	16
Trocknungstechniken	16
Bleiben Sie gesund	18
Fazit	19



Gute Vorarbeit schützt vor teurer Nacharbeit.

Die sach- und fachgerechte Untergrund-Vorbehandlung vor einer Reparaturlackierung gehört in Lackierbetrieben zur Tagesroutine. Problematisch wird es immer dann, wenn – trotz aller Routine – ein Untergrund falsch eingeschätzt und dadurch fehlerhaft bearbeitet wird.

Eine perfekte Reparaturlackierung beginnt schon bei den Vorarbeiten. Denn nur wenn der Untergrund stimmt, kann auch das Finish glänzen. Schleifen, Spachteln, Füllern und Grundieren gehören zu den wichtigsten Arbeiten. Damit die Reparaturlackierung von Grund auf gelingt, gilt es zunächst, den bestehenden Untergrund richtig einzuschätzen und die folgenden Arbeitsschritte daraufhin abzustimmen.

Schon zu Beginn dieser Aufgabe entscheidet sich also, welche Werkzeuge, Maschinen und Materialien zum Einsatz kommen. Jede Unachtsamkeit, die sich hier einschleicht, führt später schnell zu teuren Fehlern wie Beifallern, Schleif- oder Randmarkierungen, Blasen- oder Kräuselbildung, Hochziehen oder später Vermattung.

In dieser Standothek finden Sie umfassende Informationen zur richtigen Untergrund-Vorbehandlung, leicht verständlich aufbereitet; wichtige Tipps für jeden Lackierer – vom Auszubildenden bis zum gestandenen Meister.



Untergründe erkennen und bestimmen.

Jedes Material bedingt eine spezielle Vorgehensweise in der Bearbeitung. Die enorme Vielfalt – speziell bei Kunststoffen – macht eine richtige Untergrund-Vorbehandlung ohne fundierte Kenntnisse schnell zum Glücksspiel.

Metallische Untergründe.

An Fahrzeugen sind metallische Untergründe am weitesten verbreitet. Die Palette reicht von unbeschichteten Stählen über verzinkte oder beschichtete Stähle hin zu Edelstählen. Bei beschichteten oder unbehandelten Stählen ist Korrosion das größte Problem, dem man begegnen kann. Wie man am besten Rost beseitigt, erfahren Sie auf Seite 10.

In den letzten Jahren hat sich verstärkt der Einsatz von Aluminium im Karosseriebau durchgesetzt. Bei Aluminium kann es zu einer galvanischen Korrosion kommen, die durch direkte Verbindungen von Aluminium mit Stahl, z. B. Schrauben, entstehen kann. Solche Verbindungsstellen müssen isoliert werden.

An modernen Fahrzeugen kommen solche Situationen oft vor, weshalb die Hersteller hier besondere Reparaturprozesse vorschreiben, um Korrosion zu vermeiden.

Wichtig: Lackierbetriebe, die Aluminium-Reparaturen durchführen, benötigen hierfür einen separaten Bereich. Dazu gehört es auch, dass Werkzeuge und Schleifmittel ausschließlich für Aluminiumarbeiten zur Verfügung stehen. Andernfalls kann es bei der Vermischung von Stahl- und Aluminiumstaub zur Entzündung des Gemenges kommen.

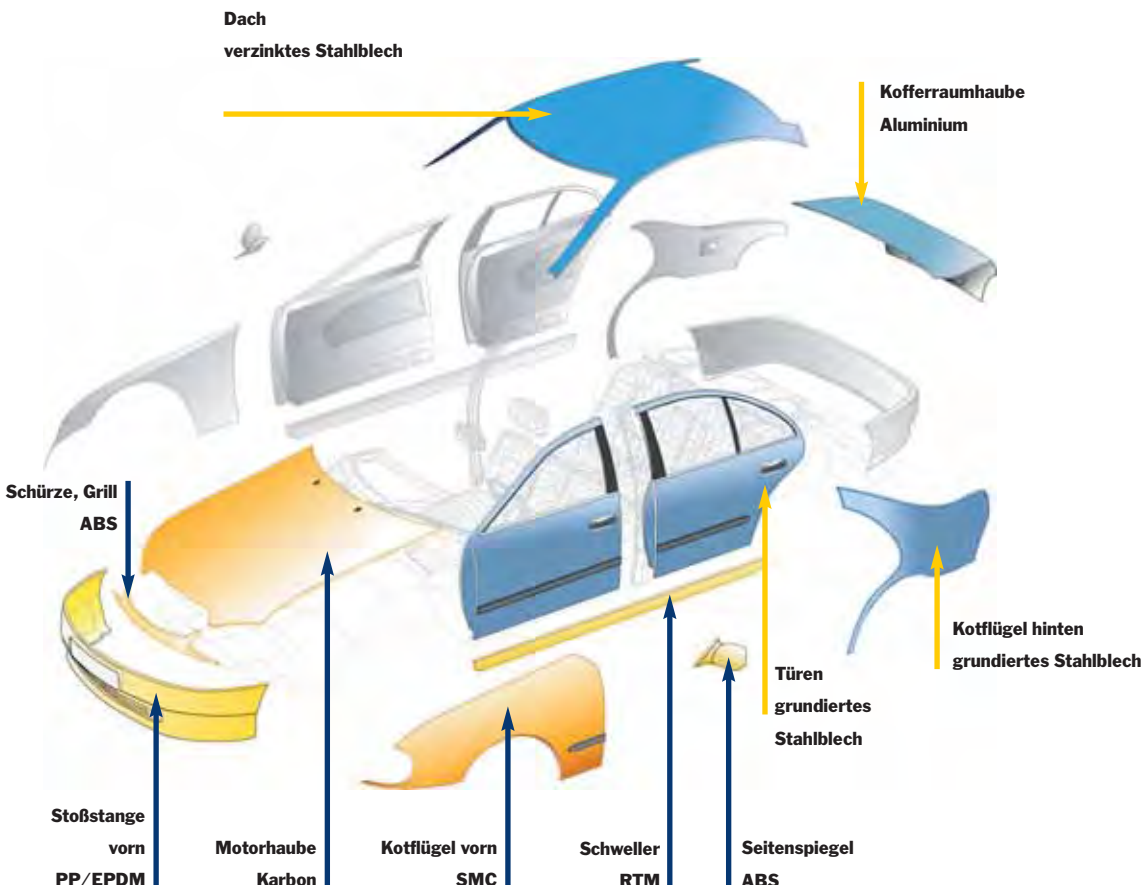


Abb. beispielhaft

Info.

An modernen Fahrzeugen kommt eine Vielzahl unterschiedlichster Materialien zum Einsatz.

Die exakte Materialbestimmung ist von großer Bedeutung, um die nachfolgenden Arbeitsprozesse dem jeweiligen Untergrund anpassen zu können und ein befriedigendes Reparaturergebnis zu erzielen.

Kunststoffe.

Ohne den Einsatz von Kunststoffen können moderne Fahrzeuge kaum mehr hergestellt werden. Der Erfolg der Kunststoffe gründet sich auf die vielen positiven Eigenschaften in puncto Verformbarkeit, Gewicht und Stabilität.

Kunststoffreparaturen setzen zunächst die richtige Identifizierung des Materials voraus. Die Hersteller erleichtern diese Identifizierung durch eine genormte Kennzeichnung. Detaillierte Informationen zur Ver- und Bearbeitung von Kunststoffteilen erfahren Sie in der Standothek **Kunststoffe und ihre Lackierung** von Standox.

Besondere Beachtung verdienen Faser-Verbundstoffe, zu denen auch Karbon

gehört. Wichtig bei diesen Materialien ist, dass Beschädigungen des Materials oftmals nicht an der Oberfläche sichtbar sind. Gerade bei tragenden oder sicherheitsrelevanten Bauteilen sollte hier ein versierter Fachmann vor der Reparatur zu Rate gezogen werden.



Materialien im Fahrzeugbau

Materialgruppen	Materialien	Eigenschaften
Metalle	Stahl	magnetisch
	Aluminium	nicht magnetisch
	verzinkt	sichtbarer Film (nach Anschleifen)
	Edelstahl	nicht magnetisch
Kunststoffe	PP, PVC, ABS, PE, PP/EPDM, RTM	siehe Referenzbezeichnung nicht magnetisch
	Karbon und Kompositstoffe	Karbon glasfaserverstärkt
SMC (Faser-Verbundstoffe)		nicht magnetisch keine sichtbare Struktur

Schleifmaschinen und -werkzeuge.

Vom Schrappen bis zum Feinschliff – Schleifmaschinen und -werkzeuge gibt es für nahezu jeden Einsatzzweck.

Schleifmaschinen sind aus rationell arbeitenden Lackierbetrieben nicht wegzudenken. Je nach Anforderung und Einsatzbereich werden entsprechend ausgelegte Maschinen eingesetzt.

Planetare und rechteckige Schwing-Schleifmaschinen kommen z.B. beim Schrappen zum Einsatz, sie sind ideal zur Bearbeitung großer Spachtelflächen.

Exzenter-Schleifmaschinen eignen sich dagegen eher für feinere Schleifarbeiten.

Trotz aller maschinellen Unterstützung – ohne manuelle Schleifarbeiten geht es in der Regel nicht. Gerade bei kleinen Reparaturstellen lohnt es sich nicht, „großes Gerät“ aufzufahren. Schleifblöcke eignen sich bestens zum Nacharbeiten von Kanten und Konturen.

Schleifblöcke erleichtern die manuellen Schleifarbeiten und helfen, Fehler zu vermeiden. Größe und Form verteilen den Druck und unterstützen präzises Arbeiten.

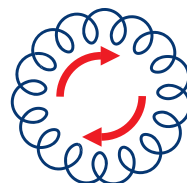
Bei allen Arbeitsgängen ist eine regelmäßige Kontrolle der bearbeiteten Oberfläche sowie der Schleifmittel unerlässlich.

Schwing-Schleifmaschinen



Rechteckige Schleifmaschinen schwingen auf dem Untergrund.

Planetare Schleifmaschinen



Planetare Schleifmaschinen schwingen und rotieren gleichzeitig auf dem Untergrund.



FALSCH
Schleiffläche liegt nicht flach auf.



RICHTIG
Die flachaufliegende Schleiffläche verteilt den Druck optimal, Senken und Löcher werden vermieden, das Schleifmittel wird optimal genutzt.



FALSCH
Falsches Schleifmittel bzw. das Schleifmittel wird nicht exakt auf dem Schleifkörper positioniert.

Tipps.

Informieren Sie sich über ein empfohlenes Schleifverfahren in den Technischen Datenblättern von Standox.

Achten Sie beim Einsatz von Schleifmaschinen und Handschleifblöcken auf eine funktionierende Staubabsaugung, damit sich das Schleifmittel nicht so schnell zusetzt.

Halten Sie die Schleifkörper immer eben auf der Oberfläche. Niemals mit der Kante schleifen.

Wenn Sie im Nass-Schleifverfahren arbeiten müssen, nutzen Sie am besten sauberes Wasser. Andernfalls kann Dreck schnell die Oberfläche verkratzen.

Arbeiten Sie im Nass-Schleifverfahren nicht mit elektrischen Maschinen.

Wechseln Sie rechtzeitig gebrauchte Schleifmittel, um ein optimales Schleifergebnis zu erzielen.

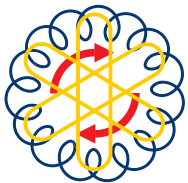
Wichtig: Tragen Sie bei Schleifarbeiten stets Handschuhe sowie Atem- und Augenschutz, um Ihre Gesundheit zu erhalten.

Schleifblöcke



Schleifblöcke mit Staubabsaugung eignen sich besonders für kleine oder schwer zugängliche Flächen.

Exzenter-Schleifmaschinen



Exzenter-Schleifmaschinen schwingen und rotieren gleichzeitig auf dem Untergrund. Durch eine exzentrische Aufhängung werden Schleifspuren minimiert.



RICHTIG

Das richtige Schleifmittel wird exakt positioniert. Dadurch ist eine optimale Absaugung gewährleistet und der Schlefkörper kratzt nicht über die Reparaturstelle.



FALSCH

Verkantete Auflage des Schlefkörpers führt schnell zum Durchschleifen der Oberfläche.



RICHTIG

Der Schlefkörper liegt plan auf und ein optimaler Schliff der Oberfläche ist gewährleistet.

Die Schleifmittel.

Ohne das geeignete Schleifmittel gibt es keine vernünftigen Ergebnisse.

Die verfügbaren Schleifmittel oder Schleifpapiere unterscheiden sich vorrangig durch

- Form und Art des Schleifkörpers.
- die Körnung.

Form und Art des Schleifkörpers.

Schleifkörper sind entweder rund oder rechteckig. Für große Flächen und grobe Vorarbeiten eignen sich Schwingschleifer besser als Exzenter-Schleifmaschinen. Letztere kommen eher bei feineren Schleifarbeiten zum Einsatz.

Die Körnung.

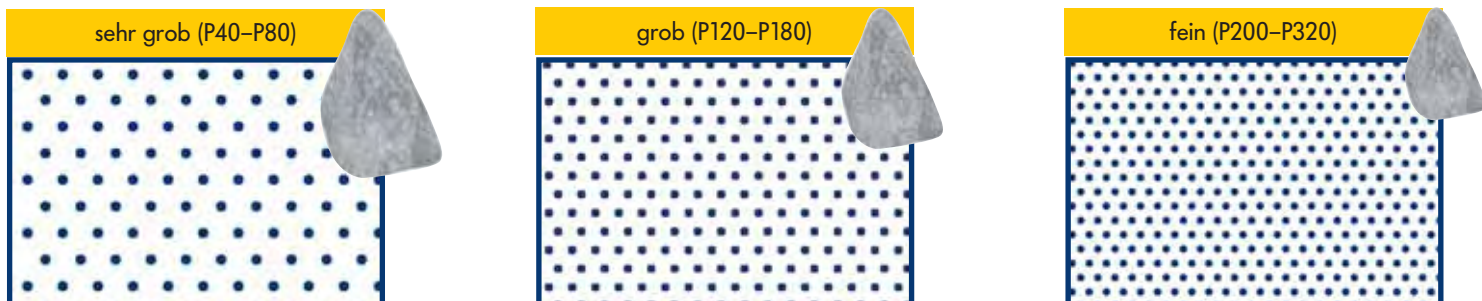
Als Körnung bezeichnet man die Größe, Menge und Verteilung der einzelnen Körner auf der Schleifmittelfläche. Zum Einsatz kommt hier in der Regel Korund oder Silicium-Karbid. Wie „groß“ die einzelnen Körner sind und welche Verteilung

sie auf dem Schleifpapier haben, bezeichnet die P-Nummer auf der Rückseite des Schleifpapiers.

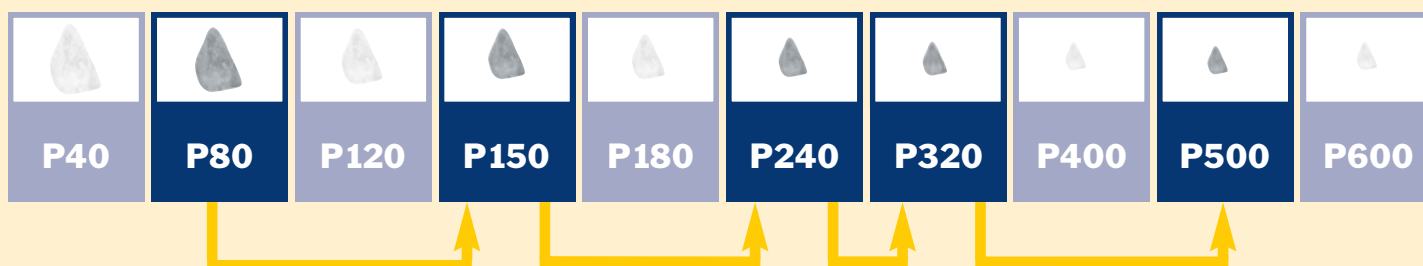
Je kleiner die Nummer ist, desto gröber ist das Korn und damit auch der Schliff. Je größer die Nummer ist, umso feiner wird das Schleifbild.

Auch bei Schleifmitteln gilt: Billig kann schnell teuer werden. Qualitativ hochwertiges Schleifpapier nutzt sich bei richtiger Handhabung nicht so schnell ab, wie Billigprodukte.

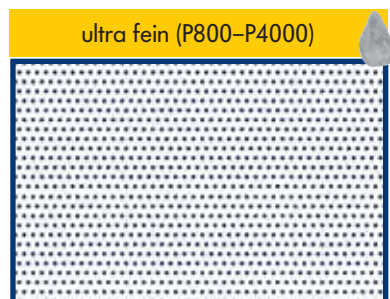
Aber auch das beste Schleifpapier verschleißt. Überprüfen Sie deshalb regelmäßig das verwendete Schleifmittel, um Beschädigungen der Oberfläche, zum Beispiel durch Reibungshitze, zu vermeiden.



Richtig schleifen: von grob nach fein.



	Reparaturbereich	Neue Ersatzteile	Fehlerbeseitigung
Lackierung entfernen/ Metall anschleifen	P40–80		Oberfläche angleichen P1500–2000
Vorschleiff für den Spachteleinsatz	P120–180		
Spachtel schleifen	P120–240		Vorpolitur Überblendzone P2000–4000
Vorschleiff Umgebungsfläche	P240–320	P280–320	
Füller schleifen	P320+P400-600		
Mattieren der Umgebungsfläche inklusive Füller	P800–1000/ultra fine pad		
Schleifen der Überblendzone	P2000–4000		



Die Körnung des Schleifmittels hinterlässt auf der Oberfläche mehr oder weniger tiefe Schleifspuren (Riefen). Um diese Riefen unsichtbar zu machen, wird in Abstufungen geschliffen.

Damit ein optimales Ergebnis erreicht wird, darf in der Körnung immer nur maximal eine Stufe übersprungen werden; zum Beispiel: grober Schliff

(Schuppen) mit Körnung P80, Nachschliff mit Körnung P120 oder P150. Gleiches gilt für die nachfolgenden Schleifarbeiten.

Tipp.

Besonders tiefe Kratzer lassen sich schneller und besser entfernen, wenn Sie keine Körnungsstufen überspringen. So tragen Sie optimal und effizient das umgebende Material ab.

Rost entfernen.



Als Rost bezeichnet man das Korrosionsprodukt, das aus Eisen oder Stahl durch Oxidation mit Sauerstoff in Gegenwart von Wasser entsteht.

Gerade bei Stahl- und Eisenblechen ist Rost ein großes Problem. Die chemischen Eigenschaften begünstigen die Sauerstoffdurchlässigkeit des Rostes. Damit „frisst“ sich der Rost immer tiefer in das Material, wenn er nicht sorgfältig entfernt wird. Im Gegensatz dazu korrodieren verzinkte Bleche oder Aluminium nur an der Oberfläche.

Zu einer soliden Untergrund-Vorbehandlung gehört daher die gründliche Rostentfernung. Hat sich der Rost erst einmal tief in das Material eingefressen, ist er mit Schleifen kaum mehr zu entfernen. Abhilfe bringt hier nur das Sandstrahlverfahren. Dabei wird das Strahlmittel, ein Granulat aus Sand, Korund oder Glas, auf die Oberfläche geschossen. So platzen Rostpartikel durch den „Beschuss“ einfach ab.

Vorteile des Sandstrahlens:

- tiefe Löcher lassen sich problemlos vom Rost befreien.

- der Untergrund wird im Gegensatz zum Schleifen kaum thermisch belastet.
- die gestrahlte Stelle ist sofort zur weiteren Bearbeitung vorbereitet.

Vor dem Sandstrahlen sollte dennoch geschliffen werden. Denn entfernte Lack- und Rostpartikel können das Strahlmittel nicht mehr verunreinigen. Zudem ist leichter zu erkennen, wo gezielt gestrahlt werden muss. Das spart Strahlmittel, Energie und Zeit.

Als Alternative zum Sandstrahlen können auch Drahtbürsten für eine maschinelle Oberflächenentrostung eingesetzt werden.

Wichtig: Achten Sie bei der Entrostung unbedingt auf den Schutz Ihrer Augen. Rost- und andere Partikel werden beim Entrosten sehr hoch beschleunigt und können zu Augenverletzungen führen. Weiterhin benötigen Sie einen ausreichenden Atemschutz, da Strahlmittel die Lunge angreifen.



Tief eingedrungener Rost wird abgestrahlt.



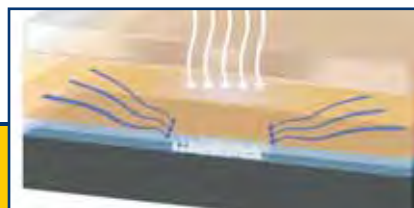
Ein Rostnest muss noch gestrahlt werden, dann ist die behandelte Stelle fertig.



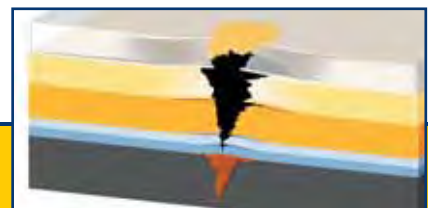
Vorsätze zur maschinellen Rostentfernung.



Rost durch Verunreinigung:
Rost kann schon durch einen Fingerabdruck auf blankem Blech entstehen.



Salzkristalle aus dem Hautschweiß lagern sich ab und werden mit einlackiert. Das Salz bindet Feuchtigkeit aus dem Material und zieht Sauerstoff durch den Lack.



Die Folge:
Rostbildung unter dem Lack.

Die Vermeidung:
Tragen Sie am besten Handschuhe bei der Arbeit.

Kaufempfehlung für Werkzeuge und Maschinen.



Professionelle Markengeräte haben zwar ihren Preis – doch der zahlt sich oftmals sehr schnell aus, wenn es um Service, langjährige Verfügbarkeit von Ersatz- und Zubehörteilen und letztendlich um die Lebensdauer geht.

Achten Sie darauf, dass die Geräte herstellerseitig den aktuellen Prüfungsnormen (GS/TÜV/SUVA/VDE/Funkentstörung etc.) entsprechen. Ein CE-Zeichen hat übrigens mit der Gerätesicherheit nichts zu tun, sondern zeigt nur an, dass ein Gerät den europäischen Mindeststandard erfüllt.

Darauf sollten Sie außerdem achten:

- Maschinenseitige Anschlusskabel sollten ausreichend lang sein und regelmäßig auf Kabelbrüche und andere Beschädigungen geprüft werden.
- Beschaffen Sie – wenn immer möglich – Schleifmaschinen, die für eine externe Absaugung vorbereitet sind.
- Strom aus der Steckdose ist immer preiswerter als Druckluft aus dem Kessel. Pneumatisch betriebene Maschinen sind dafür oft leichter und handlicher als Elektrogeräte.

- Achten Sie darauf, dass die Schleifmittel leicht, schnell und unbedingt sicher aufgebracht oder montiert werden können.
- Winkelschleifer und Rotationsschleifmaschinen sollten über eine Bremse verfügen.
- Sprühkleber für die Schleifblatt-Befestigung sind weder für die Gesundheit der Mitarbeiter noch für unsere Umwelt zuträglich. Verzichten Sie deshalb auf derartige „Extras“.
- Schleifmaschinen sollten gut und einfach zu reinigen und zu pflegen sein.
- Maschinen und Werkzeuge sollten sofort weggeräumt werden, um Unfällen vorzubeugen.



Ursachen für Rost

- Feuchtigkeitseintritt durch Lackbrüche
- freiliegendes blankes Metall
- Klima und Zeit beeinflussen das Ausmaß von Rostschäden

Behebung

- Lackstellen stark abschleifen
- Rostflächen sandstrahlen
- Rostflächen mit neutralisierender Säure behandeln
- Fläche mit zugelasenem Lacksystem neu lackieren

Schritt für Schritt Reinigen und spachteln.



Reinigen (Vorarbeiten)

Typischer Kleinschaden.
Die Arbeiten beginnen mit einer gründlichen Reinigung mit Standox Silicon-Entferner.

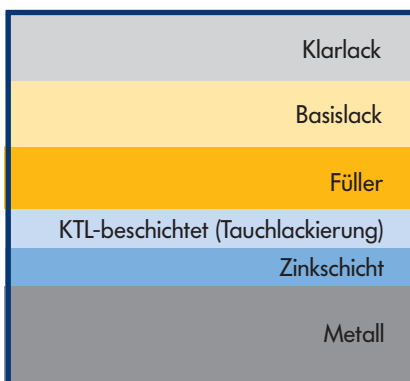


Schleifen (Vorarbeiten)

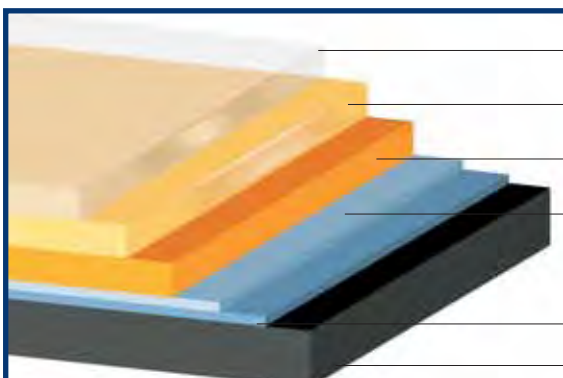
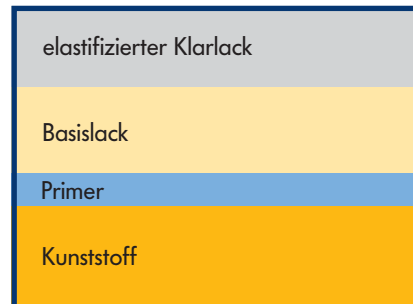
Schadstelle mit Exzenter-Schleifmaschine und P80 bzw. P120 ausschleifen. Nachschliff mit P150 bzw. P180.

Üblicher Lackschichtaufbau in der Autoserie.

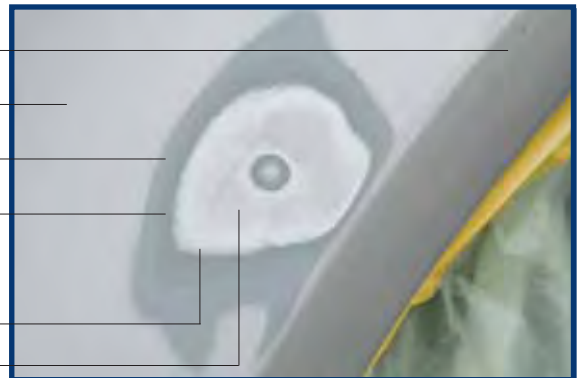
(Ungefähre Schichtdicken)



90-120 µm



Klarlack
Basislack
Füller
KTL-beschichtet
(Tauchlackierung)
Zinkschicht
Metall





Spachteln

Schleifstaub entfernen und ausgeschliffene Schadstelle mit Standox Silicon-Entferner reinigen. Standox Polyesterspachtel auftragen.

Schleifen

Nach Trocknung des Polyesterspachtels mit Handschleifblock Schleifzelle oder Schleifmaschine P80–P150 bis auf den Übergang zum Metall zurückschleifen. Nachschliff mit P180–P240. Falls erforderlich, erneut nachspachteln.

Funktion

Qualität

Polyester-Produkte



- Zur Wiederherstellung größerer Unebenheiten im Untergrund

- Haftung auf modernen Untergründen
- Schnelle Trocknung
- Leicht zu schleifen
- Feine glatte Oberfläche

Primer



- Haftvermittler für Füller
- Korrosionsschutz

- Haftung auf modernen Untergründen
- Schnelle Trocknung
- Feine, glatte Oberfläche
- Umweltgerecht/VOC-konform

Füller



- Ausgleichen leichter Unebenheiten
- Steinschlagschutz
- Grundlage für den Decklack
- Isolieren von PE-Produkten
- Füllung von Poren und Schleifriefen

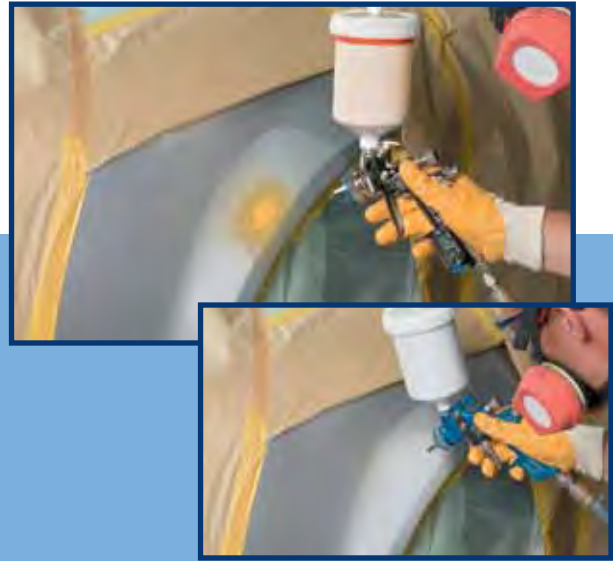
- Haftung auf modernen Untergründen
- Schnelle Ablüfzeit, schnelle Trocknung
- Feine, glatte Oberfläche, leicht zu schleifen
- Hoher Schichtauftrag möglich
- Kein Beifallen

Schritt für Schritt Füllern.



Reinigen

Schleifstaub gründlich entfernen und mit Stadox Silicon-Entferner reinigen. Schadstellenumfeld abdecken.



Füllern

Durchschliffstellen, welche bis auf das blanke Metall reichen, mit Säureprimer (z. B. Stadox Reaktiv-Haftprimer) grundieren. Nach entsprechender Abluftzeit des Säureprimers Stadox 2K-Füller applizieren.

Professionelle Reparaturlackierung mit professionellen Produkten.

Stadox ist einer der weltweit führenden Hersteller von Auto-reparaturlacken und bietet hochwertige und umweltgerechte Produktsysteme für moderne Lackierbetriebe.

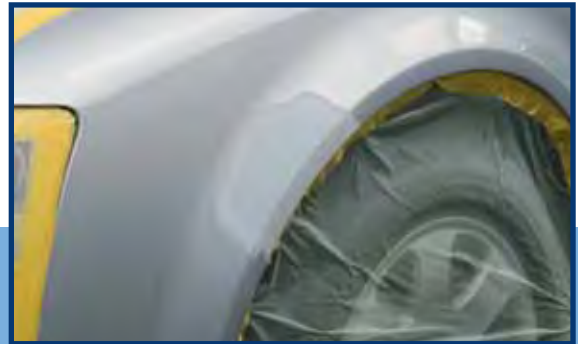
Die Qualität einer Reparaturlackierung wird schon mit dem Einsatz der richtigen Vormaterialien bestimmt. Stadox bietet eine breite Palette von Primern, Füllern und Polyester-Produkten für jeden Anwendungsbereich.

Ganz gleich welcher Untergrund zu beschichten ist oder welche Lackiertechnik zum Einsatz kommt, Stadox hat für jeden Anwendungsbereich eine praxisgerechte und wirtschaftliche Lösung.

Stadox Produkte erfüllen die Umweltauflagen der EU und glänzen durch ihre hohe Anwenderfreundlichkeit und große Effizienz.

Stadox sorgt mit einer breit gefächerten Produktpalette, die kontinuierlich ergänzt und verbessert wird, dafür, dass die Kunden jederzeit ein maßgeschneidertes, leistungsfähiges Produktangebot wählen können.





Schleifen

Nach Applikation von Kontrollschwarz erfolgt der Trockenschliff des Füllers mit P 400–500. Den Rest des Reparaturteils mit einem Schleifpad ultrafein oder ultrafeinem Schleifpapier anschleifen.

Vorbehandlung beendet

Der Reparaturbereich ist auf die notwendige Fläche minimiert und bereit zur Decklackapplikation.

Qualität made in Standox.

Standox Produkte werden häufig von Automobilherstellern für Garantie- und Reparaturarbeiten empfohlen, denn Standox hat mehr Herstellerfreigaben als andere Lackhersteller. Standox Vormaterialien wie Spachtel, Primer und Füller stellen dabei die Basis für erfolgreiche Ergebnisse dar.

Bei Standox erfahren Sie in praxisorientierten Schulungen, wie Sie mehr aus den Produkten herausholen und noch besser die Anforderungen der Automobilhersteller und Versicherungen erfüllen.



Schritt für Schritt Deck- und Klarlack.



Decklack applizieren

Standex Basislack oder Standohyd Basecoat applizieren. Hinweise der Technischen Datenblätter beachten.



Klarlack applizieren

Nach entsprechender Abluftzeit kann ein Standox 2K-Klarlack appliziert werden.

Trocknungstechniken.

Die Basis für eine gute Arbeit ist das richtige Werkzeug bzw. die richtige Arbeitsweise, wie auf den Seiten vorher detailliert beschrieben. Um allerdings auch produktiv und effizient zu sein, sollte man im Bereich der Untergrund-Vorbehandlung Geräte zur schnelleren Trocknung einsetzen.

Infrarot- oder UV-Geräte sparen Zeit und damit Geld. Denn die beschleunigte Trocknung ermöglicht mehr Arbeitsgänge pro Tag, härtet Reparaturstellen optimal aus und reduziert bei richtigem Einsatz den Energieverbrauch.

Die Vorteile der Infrarot-Trocknung liegen in einer guten Energiebilanz und einem hohen Wirkungsgrad. Die notwendige Wärme steht unmittelbar nach dem Einschalten bereit und kann gezielt dort eingesetzt werden, wo sie gebraucht wird.

Für die Reparatur von kleinen Schäden ist der Einsatz von UV-trocknenden Produkten wie Standox UV-Spachtel oder Standox UV-Füller ideal. Diese Produkte härten durch spezielles UV-Licht aus. Der Vorteil der UV-Trocknung liegt in der extrem kurzen Trocknungszeit (< 1 Minute). Zudem heizt sich die Oberfläche kaum auf, so dass Abkühlzeiten nur eine untergeordnete Rolle spielen.





Polieren

Nach entsprechender Trocknungszeit können kleinere Defekte, wie Staubeinschlüsse oder Läufer, ausgeschliffen und poliert werden.

Ein perfektes Ergebnis

Eine optimale Untergrund-Vorbehandlung ist die Basis für ein glänzendes Ergebnis.

Durchschnittliche Trocknungszeiten in Minuten

Vorteile IR-Trocknung	Standex Produkte	Luft-trocknung	Ofen	IR	UV	Zeitersparnis gegen Lufttr.	Zeitersparnis gegen Ofen
Höherer Werkstattdurchsatz bei sehr guter Durchdrossnung	Polyester-Spachtel	15	12	3	-	80 %	75 %
	2K-Füller (geringe Schichtstärke)	90	15	10	-	89 %	33 %
Zeiteinsparung	2K-Füller (Dickschicht)	960	40	15	-	98 %	63 %

Vorteile UV-Trocknung

Reduzierung des Energieverbrauchs Höhere Wirtschaftlichkeit	UV-Füller	30 s					
Höherer Werkstattdurchsatz bei sehr guter Durchdrossnung Zeiteinsparung Reduzierung des Energieverbrauchs Höhere Wirtschaftlichkeit Geringe Materialerhitzung	UV-Spachtel	30 s					

Bleiben Sie gesund.

Ihre Gesundheit nehmen wir ernst und das sollten Sie auch. Achten Sie deshalb auf ausreichenden Arbeitsschutz bei allen täglichen Arbeiten.

Speziell bei der Untergrund-Vorbereitung sollten Sie Folgendes beachten:

- Lesen Sie aufmerksam die Bedienungsanleitungen der Maschinenhersteller. Alle Mitarbeiter, die mit den Maschinen umgehen, müssen sie kennen!
- Tragen Sie bei Schleifarbeiten Schutzbrille, Handschuhe und Maske gemäß UVV! Schützen Sie Ihr Gehör!
- Weite Arbeitskleidung ist gefährlich – besonders weite Ärmel!
- Kontrollieren Sie immer vor Arbeitsbeginn die korrekte Befestigung sowie den einwandfreien Zustand bereits montierter Trenn-, Schrubb- und Schleifscheiben etc.!
- Legen Sie nie Maschinen aus der Hand, die nicht ausgeschaltet sind bzw. deren offene Werkzeuge sich nach dem Ausschalten noch bewegen („Nachlaufen“)!
- Wo geschliffen wird, fliegen auch Funken. Stellen Sie immer sicher, dass sich keine brennbaren Flüssigkeiten oder anderen entzündbaren Materialien im Arbeitsbereich befinden! Das gilt auch für Fahrzeuge, an denen (noch) nicht gearbeitet wird.

- Arbeiten Sie so, dass Sie mit dem Zuleitungskabel oder dem Luftschlauch nie in Kollision geraten können!
- Arbeiten Sie – wann immer möglich – mit Staubabsaugung.
- Achten Sie immer darauf, dass sich speziell rotierende Schrubb- oder Schleifscheiben nie in Karosseriewinkeln, -taschen, Türspalten usw. verkanten und einziehen können!
- Es gibt keine „Universal-Schleifmaschine“, mit der in einem einzigen Arbeitsgang gleich sämtliche Schleifaufgaben erfüllt werden können. Setzen Sie Ihre Maschinen daher ausschließlich bestimmungsgerecht ein!
- Keine Experimente! Schutzvorrichtungen etc. nützen an Maschinen nur dann, wenn sie während der gesamten Arbeit korrekt montiert sind und dort auch bleiben! Gegebenenfalls Position der Schutzvorrichtungen durch Verstellung korrigieren bzw. dem jeweiligen Anstellwinkel der Maschine anpassen.

Wenn Sie sich eingehender mit dem Thema Arbeitsschutz beschäftigen möchten, fordern Sie die Standothek **Ratgeber für Ihre Sicherheit und Gesundheit** an.



Fazit.

Eine solide und qualifizierte Untergrund-Vorbehandlung ist die unverzichtbare Grundlage für jedes perfekte, brillante Lackierergebnis. Darüber hinaus ist sie eine ganz wichtige Möglichkeit, Fehler und Reklamationen von vornherein auszuschließen.

Immer wieder ist in Lackierbetrieben das Vorurteil anzutreffen, die Untergrund-Vorbehandlung sei ein notwendiges Übel. Praktiker wissen dagegen: Eine gute Vorarbeit ist die halbe Miete.

Wer also diese wichtige Facharbeit durch unzureichend qualifizierte Mitarbeiter oder mit minderwertigen Produkten durchführt, um Kosten zu sparen, kalkuliert falsch. Denn die zwangsläufig daraus resultierenden Probleme werden in nachfolgende Arbeitsprozesse verschoben – und dann wird es für den Betrieb erst richtig teuer.

Gut vorbereitet ist besser als doppelte Arbeit – am Ende zählt das Ergebnis.



Standex GmbH · Postfach · D-42271 Wuppertal · Deutschland