

SONDERTEIL
AUTOHAUS
UND SERVICE
MANAGEMENT



Classic Business 2019

Märkte – Handel – Service – Technik



Carblast ist vermutlich das einzige Unternehmen, das Oldtimerkarosserien auf unterschiedlichste Art und Weise entlackt, entrostet und sogar bis zur fertigen Decklackierung wieder aufbaut. Technisches Highlight ist zweifelsohne die KTL-Beschichtungsanlage.

ENTLACKUNG/ENTROSTUNG

Abgetaucht und abgelaut

Statt aufs typische Sandstrahlen mit seinen ganzen Nachteilen setzt Alexander Schwan auf die technisch einzig sinnvolle Lösung, um ganze Oldtimerkarosserien zu entlacken, zu entrostern und zu grundieren: Er schmeißt sie in heiße Öfen und riesige Becken.

Man mag es kaum glauben: Aktuell leben wir in einer Eiszeit! Und zwar in der quartären Eiszeit – erdgeschichtlich gesehen. Auch Alexander Schwan lebte vor gut 15 Jahren in einer Eiszeit – beruflich gesehen. Damals machte er sich mit seiner Firma Carblast selbstständig und experimentierte mit einer faszinierenden neuen Technik: dem Trockeneisstrahlen. Zusammen mit Kärcher hat Schwan das Verfahren bzw. die Gerätetechnik für den Einsatz an Kraftfahrzeugen zur Serienreife entwickelt.

Zwar eignet sich Trockeneis wunderbar zum „Saubermachen“. Aber Rost entfernt man mit ihm bestenfalls dann, wenn es sich um lose „Platten“ handelt. Selbigen restlos zu beseitigen, gelingt nur mittels klassischem Sandstrahlen. Also ergänzte fortan auch diese Methode das Angebot des heute in Welzheim bei Stuttgart angesiedelten Unternehmens. Nachdem sich Sandstrahlen aber für große Flächen wegen drohenden Verzugs verbietet, kam irgendwann das Sodastrahlen hinzu. Dieses wiederum ergänzte das Wasserstrahlen usw.

„Doch fast immer ergab sich ein und dasselbe Problem“, erinnert sich Schwan: Wo an einem alten Auto etwas entfernt wird, tut sich eine Lücke auf. Die hört in aller Regel auf den Vornamen Rost, Nachname Loch. Je mehr bzw. öfter das Carblast-Team strahlte, desto zwingender ergab sich Bedarf an weiterführenden Dienstleistungsangeboten. Verständlich, dass die Schwaben Zug um Zug um die Bereiche „Schweißen“ bzw. „Karosseriebau“ sowie „Lackieren“ aufstockten.

X Verfahren, ein Problem

Auch wenn sich die diversen Strahlverfahren passend ergänzen – an einer Tatsache beißen sie sich die Zähne aus: Sie eignen sich nur für sichtbare Karosseriebereiche. Alles, was unsichtbar bzw. mit einer Pistole/Lanze unerreichbar ist, allen voran Hohlräume, bleibt, wie es ist – dreckig, vergammelt, durch- oder angerostet. Der Ruf nach einer ultimativen Methode, nach einer, mit der man eine Autokarosserie vollständig von altem Schmodder befreien kann, wurde bei Carblast immer lauter.

Nachdem im Kleinteile- oder auch im Möbelbereich das Ablagen keineswegs neu ist, begab sich Alexander Schwan auf die Suche nach jemandem, der genau das bieten konnte: ein Tauchbad, groß genug, um eine ganze Fahrzeugkarosserie aufzunehmen. Und das bzw. den gab es. Das Dumme an dieser Methode: Abgelaugtes bzw. entrostetes Blech setzt schneller Korrosion an, als manch einer dieses Wort buchstabieren kann. Eine derart gestrippte Karosserie muss also umgehend vor neuem Rostansatz geschützt, sprich grundiert werden.

Soda: Kein Nonplusultra

Doch eine solche klassisch per Spritzpistole zu grundieren, ist problematisch, wie Schwan aus eigener Erfahrung weiß: Durch das Laugenbad ist die Karosserie alkalisch „aufgeladen“. Gerade in Ritzen und Falzen verbleiben selbst nach „ordentlichem Spülen“ feinste Laugenreste. Die können (langfristig) Grundierung und Decklack anlösen bzw. beschädigen. Ach so: In besagte Hohlräume dringt man mit der Spritzpistole natürlich

TIPP!

Oldtimerkongress
CLASSIC BUSINESS

28./29.6.

Der Oldtimerkongress „Classic Business“ von »Fahrzeug + Karosserie« richtet sich gezielt an gewerbliche Interessenten, allen voran Kfz-Betriebe, die sich bereits mit Oldtimern befassen bzw. sich für dieses Segment interessieren, sowie Sachverständige.



Ist sämtlicher Lack etc. von der Karosserie entfernt, kommt sie in ein Säurebad. Hier wird der Rost chemisch entfernt.



Bild: Dominsky

nicht vor, dieses Problem ist mit der Spritzpistolenmethode quasi ungelöst.

Doch eine Lösung gibt es: nämlich in Form von industriellen Spezialisten, die in der Lage sind, ein ganzes Auto ebenso tauchend zu grundieren – Stichwort kathodische Tauchbadlackierung (KTL) (siehe Kasten). Das Dumme ist nur: Meist bieten Unternehmen nur eines der beiden Verfahren an – Ablaugen oder KTL. Eine Karosserie quer durch Deutschland zu schippen kostet a) Geld, b) Zeit, ist c) ein logistischer Aufwand, und man ist d) als „kleiner Handwerksbetrieb“ bei den Industrieunternehmen meist nur ungeliebter Gast. So reifte bei Carblast über die Jahre die Erkenntnis bzw. die Bereitschaft, das alles selbst in die Hand zu nehmen.

KTL: Die ultimative Lösung

Seit 2014 bieten die Welzheimer Fachbetrieben und anderen die professionelle Entlackung, Entrostung und seit 2018 auch die Tauchbadgrundierung von Fahrzeugkarosserien an – auf Wunsch auch nach wie vor eine vollständige Blechsanierung bis hin zur fertigen Showroom-Lackierung. Alles aus einer Hand – und vor allem alles auf altes Blech, also Oldtimer, abgestimmt. Denn vieles, um nicht zu sagen alles, läuft im Fall Oldieblech anders als bei Neufahrzeugen oder x-beliebigen industriell verarbeiteten Kleinteilen. So hat Alexander Schwan sich nicht nur eine genau für seine Anforderungen passende KTL-Anlage konstruieren lassen. Er kann diese auch, anders als industrielle Unternehmen, individuell nach den Bedürfnissen seiner Oldtimerkarosserien steuern.

Aber selbst mit dem bis dato Erreichten gab sich der 42-Jährige nicht zufrieden. Seit letztem Jahr erledigt die Hauptarbeit in Sachen Entlackung nicht mehr das Laugenbad, sondern ein spezieller Ofen, ein Pyrolyseofen. Bei gut 400 Grad Celsius werden Stahlblechkarosserien darin „gegrillt“. Das Ergebnis: „Die circa 20 bis 40 Kilogramm Lack, Spachtel, Nahtabdichtung, Unterbodenschutz etc. pro Auto werden zu circa zwei bis fünf Kilogramm Staub sprichwörtlich pulverisiert, d. h. durch die Hitze chemisch aufgebrochen“, erklärt Schwan. Danach kommt die Karosserie ins Laugenbad, wo die Reste angelöst und wie bisher mittels Hochdruckwasserstrahl (800 bis 1.000 bar) abgedampft werden.

Kosten sind angemessen

Anschließend geht das historische Blech ins Schwefelsäurebad. Hier wird sämtlicher Rost entfernt, sprich in Eisensulfat verwandelt. Das Ergebnis: Der Rost ist weg und nur der Rost. Keinerlei gesundes Blech wurde entfernt bzw. mechanisch belastet und somit geschwächt. Der vierte Schritt, nach diversen Spül- und Passiviergängen, ist das KTL-Becken. Die theoretische Dauer des ganzen Spektakels von der Anlieferung bis zur fertig grundierten Karosserie: nicht mal ein Arbeitstag. Dass es in der Praxis dennoch deutlich länger dauert, liegt unter anderem an der notwendigen Planung bzw. Taktung. Denn eines ist klar: Die Heizung für ein Becken mit 50.000 Litern Farbe stellt man nicht jeden Nachmittag um halb fünf ab und dreht sie am nächsten Morgen wieder ein. Mit anderen Worten: Die Anlage läuft 365 Tage im Jahr!

Circa 3.000 bis 4.500 Euro kostet solch eine Karosserie-Rundumbehandlung. Auf den ersten Blick viel Geld, nicht aber auf den zweiten. Denn wer dem die Kosten für Sandstrahlen, tagelanges Abschleifen der Karosserie und Grundieren gegenüberstellt, kommt schnell zu der Erkenntnis: Das Carblast-Angebot ist vielleicht nicht günstig, aber im wahrsten Sinne des Wortes „preiswert“. **STEFFEN DOMINSKY**

NOCH FRAGEN?

Steffen Dominsky, Redakteur



„Das Perfekte gibt's bekanntlich äußerst selten. Das gilt auch für die Entlackung/Entrostung von Oldtimern. Doch die Methode ‚Carblast‘ rangiert diesbezüglich definitiv ganz weit oben.“

☎ 0931/418-2571

✉ steffen.dominsky@vogel.de

TAUCHBADLACKIERUNG

kfz-betrieb

Umweltfreundliche Methode

Bei der kathodischen Tauchbadlackierung (KTL) wird das zu beschichtende Teil, hier die Karosserie, an den Pluspol einer Gleichspannungsquelle angeschlossen (Kathode), das Tauchbecken mit dem in Wasser gelösten Lack an den Minuspol (Anode). Der hohe Strom von mehr als 200 Ampere bei circa 200 Volt bewirkt zusammen mit dem Tauchprinzip, dass der Lack in jeden Winkel einer Fahrzeugkarosserie vordringt. Durch kapillare Prozesse wird das Wasser aus dem Lackfilm herausgepresst, zurück bleibt „reiner“ Lack, der anschließend bei 180 bis 200 Grad Celsius eingebrannt wird. KTL ist eine sehr umweltfreundliche Methode. Die Lackausbeute beträgt bis zu 98,5 Prozent des eingesetzten Lacks. Die Lackdicke ist zudem überaus gleichmäßig und beträgt etwa 20 bis 30 µm.