

## **Wichtige Verarbeitungshinweise zu Ihrem Auftrag**

### **Werkstücke aus Aluminium**

Als Untergrundvorbereitung für die Pulverbeschichtung von Aluminium erfolgt eine chemische Entfettung und Anbeizung des Aluminiums. Anschließend wird eine chromfreie Passivierung vor der eigentlichen Pulverbeschichtung aufgebracht. Entgegen der früher und noch teils heute eingesetztem chromhaltigen Vorbehandlung (Krebsgefährdend), die ab dem Jahr 2017 durch den Gesetzgeber verboten ist, hat die chromfreie Passivierung den Nachteil, dass bei Beschädigungen der Beschichtung wie z.B. durch Bohren, fräsen, schneiden, die Schnittkanten keine selbstheilende Wirkung hat. Bei der chromhaltigen Vorbehandlung gab es eine chemische Reaktion zwischen dem Aluminium und der Chemie. Die ist bei der chromfreien Passivierung nicht der Fall. Deshalb müssen diese Fehlstellen konserviert werden.

Bei Einsatz der Bauteile im Seewasserbereich ist auch bei Aluminium ein gesonderter Korrosionsschutz erforderlich. Der Seewasserbereich gilt ab einer Entfernung von 100 km von den Küsten. Bitte informieren Sie uns darüber.

Bei der Weiterverarbeitung der beschichteten Aluminiumteile ist besonders auf das Schützen der Pulverbeschichtung durch Abklebung mit Klebebändern, Folien usw. zu achten. Der Weiterverarbeiter hat die jeweiligen Klebebänder und Folien auf Ihre Eignung für den vorgesehenen Anwendungszweck in eigener Verantwortung zu prüfen. Ebenfalls ist dafür Sorge zu tragen, dass die Abklebung nicht zu stark dem UV-Licht und hohen Temperaturen ausgesetzt wird. Dies kann zur Aktivierung des Klebers der Abdeckmaterialien führen und die Lösemittel der Kleber lösen die Pulverbeschichtung an. Durch Blasen und Falten in den Folien kann es bei Sonneneinstrahlung zu Kondensatbildung und ebenfalls zu Aktivierung des Klebers der Folie kommen, die die Pulverbeschichtung angreifen können.

Wir weisen darauf hin, dass es sich bei der auf die Werkstücke aufgebrachten Folie um eine reine Transportfolie handelt, die nicht für Montagezwecke bestimmt und geeignet ist. Es obliegt dem Abnehmer, das Werkstück bei der Montage durch geeignete eigene Materialien zu schützen und selbst die für die Montage erforderlichen Folien zu verwenden.

Bei Bauteilen, die eine sehr scharfe Kantenausbildung haben kann es bei dem Einbrennen der Pulverbeschichtung zur sogenannten „Kantenflucht“ kommen, d.h. das Pulver läuft von den Ecken ab. Da dann nicht mehr gewährleistet werden kann, dass die Pulverschicht in der erforderlichen Stärke vorhanden ist, kann es zu Schäden in der Beschichtung kommen. Es ist darauf zu achten, dass die Kanten passend gerundet sind.

Verformung, die im Zusammenhang von der Einbrenntemperatur von 180°C - 220°C können wir nicht beeinflussen.

### **Feuerverzinkte und Stückverzinkte Werkstücke:**

Die feuerverzinkten Bauteile werden als Untergrundvorbereitung von uns „gesweept“ Das Sweepen ist das sicherste Oberflächenvorbereitungsverfahren. Beim „Sweep-Strahlen“ erfolgt durchschnittlich in Zinkabtrag von 10 bis 15 µm. Die Schichtdicke des Zinküberzuges sollte deshalb über den erforderlichen Schichtdickenvorgaben der DIN EN ISO 1461 liegen, damit nach dem Sweepen die Toleranzgrenzen des Zinküberzuges noch eingehalten werden. Zu beachten ist, dass vorliegende, mit Beschichtungen ausgebesserte Fehlverzinkungen durch das „Sweepen“ freigelegt werden und erneut ausgebessert werden müssen.

Für Schäden, die aus der Feuerverzinkung entstehen können wir keine Gewährleistung übernehmen.

Frisch feuerverzinkte Stahlbauteile sollten vor intensiver Feuchtigkeitseinwirkung und Kondensatbildung geschützt werden, da dies zur Weißrostbildung führt.

Fehlstellen, Zinkverdickungen und Tropfnasen sollten nicht mit dem Winkelschleifer rigoros weggeschliffen werden. Hier besteht die Gefahr dass der Zinküberzug völlig abgeschliffen wird und der blanke Stahl freiliegt. Ein Bearbeiten mit der Feile in Handarbeit oder ein mechanisches Schleifen mit Hilfe eines Winkelschleifers und eines flexiblen Gummitellers ist hier günstiger. Den Anspruch an die Optik der Feuerverzinkung hat jeder Kunde selber zu entscheiden.

Von uns wird keine zusätzliche Korrosionsschutzbeschichtung auf verzinkte Materialien aufgebracht. Eine Ausnahme gilt nur bei ausdrücklicher schriftlicher Vereinbarung.

### **Werkstücke aus Stahl**

Die grundsätzliche Untergrundvorbehandlung erfolgt bei uns durch eine chemische Entfettungs- und Phosphatierung. Sollten erhöhte Korrosionsschutzanforderungen gefordert werden ist diese bei Angebotsanfrage spätestens jedoch bei Auftragserteilung schriftlich mitzuteilen. Zusätzliche Untergrundvorbehandlung wie Strahlen, Beizen usw. sind möglich. Wichtig ist die Bewertung des erforderlichen Korrosionsschutzes in Abhängigkeit von der Korrosivitätskategorie (Korrosionsbelastung) und der erforderlichen Schutzdauer (Zeitraum bis zur erforderlichen Instandsetzung der Beschichtung) Bei der Ausarbeitung des erforderlichen Beschichtungsaufbaus sind wir Ihnen gerne behilflich.

### **Werkstücke aus Edelstahl**

Wegen der geringen Rautiefe von Edelstahl weisen Pulverlackierungen auf VA nur eine geringe Lackhaftung auf. Zur Verbesserung der Ergebnisse empfehlen wir die Verwendung von geschliffenem oder gebürstetem Edelstahl oder das Strahlen des Materials mit einem abrasiven Strahlmittel.

### **Fahrzeuge und Fahrzeugteile (insbesondere Felgen)**

Unsere Lacke werden bei einer Temperatur von etwa 70°C getrocknet. Der Auftraggeber muss selbst überprüfen, ob das zu trocknende Fahrzeug oder Fahrzeugteil entsprechenden Temperaturen ausgesetzt werden kann. Dies gilt insbesondere auch für die Fahrzeuginneneinrichtung.

Es ist ferner Sache des Auftraggebers, für eine sach- und fachgerechte Vorbehandlung der zu lackierenden Teile zu sorgen. Wir prüfen nicht, ob beispielsweise durchgerostete Stellen vor der Lackierung sach- und fachgerecht bearbeitet wurden.

Wir weisen ferner darauf hin, dass insbesondere eingeschweißte Teile und rückseitige Nähte schadensanfällig sind. Hier obliegt es dem Auftraggeber, vor und nach der Lackierung entsprechende Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Schäden an eingeschweißten Teilen und rückseitigen Nähten beruhen regelmäßig nicht auf der Lackierung oder Trocknung.

Bei lackierten Felgen sind die Schrauben zwingend nach 50 gefahrenen Kilometern sach- und fachgerecht nachzuziehen. Unternehmerische Auftraggeber müssen Ihre Kunden hierauf hinweisen.