

Fachgerechte Lackierung klassischer Mercedes-Benz Fahrzeuge



LACKIER-LEITFADEN CLASSIC

STANDOX

An Axalta Coating Systems Brand

Die Kunst des Lackierens.

Fachgerechte Lackierung klassischer Mercedes-Benz Fahrzeuge

Inhalt

Historie: Serienlackierung nach 1945	Seite 4
Historie: Serienlackierung bis heute	Seite 5
Entwicklung der Fahrzeugreparatur-Lackierung	Seite 6
Reparaturlackierung bis heute	Seite 7
Lackierung klassischer Mercedes-Benz Fahrzeuge	Seite 8
Müssen originale Lackaufbauten mit neuen Lacksystemen repariert werden?	Seite 9
Das Mercedes-Benz Classic Center – Service ein Leben lang.	Seiten 10 – 13
Reparatur von kulturhistorisch wertvollen Fahrzeugen	Seite 14
In jedem Fall zum Fachmann!	Seite 15

Das offizielle Lackierverfahren:

Seiten 16 – 19

Untergrundvorbehandlung
Spachteln und Lackiervorbereitung
Füllern
Decklackierung



Impressum:

Herausgeber Standox GmbH
Idee, Redaktion und Gestaltung: Ulrich Diederichs, Standox GmbH
in Zusammenarbeit mit dem Mercedes-Benz Classic Center

Texte: Gerlinde Witt, Rösraht

Fotos: Pressefotos Daimler AG Seiten 1, 2, 4, 8-13, 15
Alle weiteren Fotos: Standox-Bildarchiv

Vorwort



Was wäre ein Auto ohne Lack?

Schutz vor Rost und Verwitterung – auf diesen Nenner könnte man den Nutzen unserer Produkte bringen. Aber wir wollen mehr als nur Ressourcen schützen: Werte erhalten – das heißt, eine Kultur pflegen, mit Leidenschaft und Gleichgesinnten.

Seit mehr als 60 Jahren entwickeln wir hochwertigste Autoreparaturlacke deren Anforderungen sich stetig verändert haben.

Heute sind die Besitzer eines Mercedes-Benz Klassikers vornehmlich an einem interessiert:

Den Wert ihres Fahrzeuges zu steigern und den Zustand möglichst original zu erhalten.

Folglich wenden sie sich in 1. Linie an ihren Mercedes-Benz Classic Partner in ihrer Nähe wenden, um eine fachgerechte Reparatur mit Mercedes-Benz Original-Teilen zu gewährleisten.

Auch wir als Lackhersteller stehen hier in der Pflicht und haben gemeinsam mit dem Mercedes-Benz Classic Center eine Empfehlung erarbeitet, die ein Höchstmaß an Originalität gewährleistet und gleichzeitig den heutigen Erfordernissen gerecht wird.

Durch unsere über 60jährige Tradition verstehen wir die Leidenschaft, die wir mit Ihnen teilen.

Herzlichst Ihr

A handwritten signature in black ink that reads "Lutz Poncelet".

Lutz Poncelet

Business Director Stadox Deutschland

Historie

Serienlackierung nach 1945



Neue Lackmaterialien

Ab 1963 stand der Lackindustrie mit Polyester ein neuer Grundstoff zur Verfügung. Polyester wurde besonders als Basis für Spachtel unentbehrlich, Nitro- und Kunstharzspachtel verloren an Bedeutung. Auch im Decklackbereich veränderten sich die Inhaltsstoffe: Alkydharzlacke wurden nun mit Isocyanaten versetzt, die die Trocknung schon

bei Raumtemperatur gegenüber den Alkyd-Melaminharz-Lacken beschleunigen.

Bei forcierter Trocknung in einer kombinierten Lackier- und Trockenkabine konnte der Lackierer mit dem neuen Lacksystem so viel Zeit einsparen, dass der Kauf der Kabinen von nun an zur wirtschaftlichen Notwendigkeit wurde.

Die Alkydharzlacke setzten sich bis nach dem Zweiten Weltkrieg in Europa fast vollständig durch. Schließlich ließ sich die Alkyd-Melaminharz-Einbrennlackierung auch am Band mit modernster Lackiertechnologie durchführen. Grundierung und Füller wurden im Hochdruckspritz-Verfahren aufgebracht, einzelne Hersteller tauchten die Rohkarossen bereits Ende der 50er Jahre. Lediglich besonders teure Luxuslimousinen behielten die Nitrolackierung bis in die Jahre 1963/64, trotz des erhöhten Pflegeaufwands bei dieser Lackart. Die Alkydharzlacke sind chemisch so flexibel und qualitativ hochwertig, dass sie für die Autolackierung bis in die heutige Zeit eine maßgebliche Rolle spielen. Sie bestimmten bald nach ihrem Aufkommen auch den Lackmarkt im Reparaturbereich.

In den 70er Jahren folgte die 2K-Acryl-Polyurethan-Technologie (Acryl-Stammlack und Polyisocyanat-Härter), die zwischen 1972 und 1975 die Alkydharzlacke fast völlig vom Markt verdrängte. Diese 2K-Systeme für die Decklackschicht zeichneten sich durch eine wesentlich höhere chemische und physikalische Beständigkeit aus. Die Lacke trockneten schneller und erlaubten, Läufer und Staubeinschlüsse heraus zu polieren.

Wie wird ein Fahrzeug lackiert?



Historie

Serienlackierung bis heute



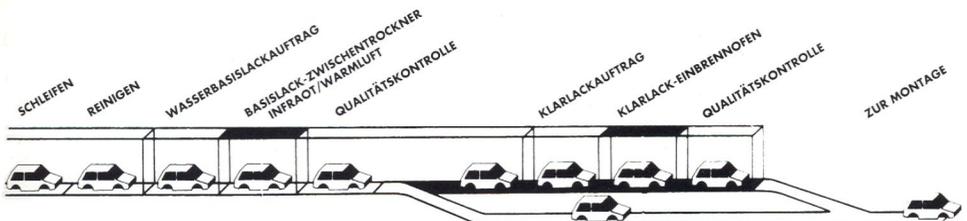
Ab Anfang der 70er Jahre entwickelten die Lackhersteller außerdem einen Grundierfüller, der vor Rost schützte und so das Aufbringen einer speziellen Korrosionsschutzfarbe überflüssig machte.

Auch in den 80er und 90er Jahren blieb das Lackieren nach wie vor eine der aufwendigsten Arbeitsgänge in der Automobilproduktion. Bei der Serienlackierung werden bis heute elektrostatische Rotationszerstäuber eingesetzt, um den Füller und die Decklackierung auf die vorbehandelte Karosserie aufzubringen.

Dadurch kann viel Material eingespart werden, denn nun landen 90 Prozent des eingesetzten Lackes auch tatsächlich dort, wo sie hingehören, nämlich auf der Karosserie.

Seit Mitte der achtziger Jahre ist die Beschichtung in den Automobilwerken beinahe vollkommen automatisiert. Roboter erledigen die Lackierung, nur ein kleiner Bereich ist noch von Hand zu lackieren: Innenliegende Teile, wie Motor- und Kofferraum, Haubendeckel und Türen werden von Lackierern vorab mit der Pistole gespritzt.

Das zunehmende Umweltbewusstsein der Lackhersteller führte in den 80er Jahren dazu, dass sie eine Reihe von schädlichen Inhaltsstoffen in den Lacken ersetzten. Außerdem wurde der Anteil organischer Lösemittel in den Lacken reduziert, denn diese Stoffe werden unter anderem für den Sommersmog verantwortlich gemacht. 2K-Acryllacke wurden zu lösemittelarmen High-Solids weiterentwickelt. Dabei ersetzt ein höherer Anteil an Festkörpern die Lösemittel. Auch die ersten wasserverdünnbaren Lacke kamen auf den Markt, die heute Standard in der Serie sind und mittlerweile auch in der Reparaturlackierung eingesetzt werden.



Entwicklung der Fahrzeugreparatur-Lackierung



Solange Autos existieren, gibt es natürlich auch Fahrzeugreparaturen. Dies war für Lackierer von Beginn an eine große Herausforderung. Schließlich sollten Schäden nach der Reparatur nicht mehr erkennbar sein.

Schwierig war im Reparaturfall die Lackierung auf Holzölbasis: Hierfür musste die Lackierung zunächst abgebeizt werden, da sich der Farbton nicht nachstellen ließ. Anschließend wurde das Fahrzeug komplett neu lackiert.

Nach Einführung der Nitrokombilacke arbeiteten die Lackierer im Fahrzeugreparaturbereich dann überwiegend mit diesen Produkten, da sie sich problemlos mit den Einbrennlacken der Serienlackierung vertrugen. Bis in die späten 60er Jahre verwendeten Fahrzeuglackierer, die keine Lackier- und Trockenkabine hatten, sogar noch Nitrokombilacke. Eine Alternative dazu bildete der 80-Grad-Lack für den Reparaturbereich, der sich besonders für die in den 50ern populären Mehrfachlackierungen eignete, weil er schnell trocknete und daher binnen kürzester Zeit überspritzt werden konnte. Sie wurden in Spritzkabinen aufgebracht, in denen die Zuluft gefiltert, temperiert und vertikal zugeführt wurde. Allmählich eroberte auch im Reparaturlackbereich der Alkyd-Melaminharzlack den Markt.

Ende der 60er Jahre kündigte sich eine grundlegende Veränderung im Grundstoffbereich an: 2K-Epoxid-Grundmaterialien fanden als Primer, Grundierung und Füller zunächst im Nutzfahrzeugsektor, später auch bei der Pkw-Reparatur zunehmenden Einsatz.



Reparaturlackierung bis heute

Während in den 70er Jahren der Lackaufbau der Serienlackierung aus vier Arbeitsschritten – Zinkphosphatierung, Grundierung, Füller und Decklack – bestand, setzte sich im Reparaturbereich zunächst ein dreischichtiger Aufbau bestehend aus einer phosphorsäurehaltigen Grundierung, Füller und dem Decklack durch.

Um die ständig wachsende Zahl von Farbtönen im Reparaturfall nachstellen zu können, entwickelte die Lackindustrie Farbmischsysteme. Die heutige Autoreparaturlackierung zeichnet sich durch Umwelt- und Anwenderfreundlichkeit aus: geringere Lagerhaltung, größere Ergiebigkeit und im Hinblick auf die Umwelt sowie die Menschen, die das Produkt verarbeiten, größere Sicherheit.

Bei der Reparaturlackierung in den 80ern war aufgrund des mangelnden Deckvermögens bestimmter Pigmente und der Entwicklung neuartiger Effekte in manchen Fällen sogar eine Dreischichtlackierung erforderlich.

Dies machte die Reparaturlackierung natürlich sehr viel aufwendiger, denn farbiger Füller, Basislack und (eingefärbter) Klarlack mussten exakt aufeinander abgestimmt werden.



Die handwerkliche Lackierung erfordert großes Geschick und Fachwissen.



Um die Mitte der 80er Jahre kamen dann die Perleffektlacke auf den Markt und wurden in der Serie eingesetzt. Zumindest in Bezug auf Autofarben sind die 80er und 90er bunte Jahrzehnte. Die Anzahl der Farbtöne und Effekte bei den Autolacken nahm um ein Vielfaches zu und steigt seitdem immer weiter.

Heute stehen dem Lackierer bei einer Reparaturlackierung lösemittelarme Produkte mit hohem Festkörpergehalt zur Verfügung, wie Standohyd Basecoat und Standoblue.



Lackierung klassischer Mercedes-Benz Fahrzeuge



Klassiker mit dem legendären Stern auf der Kühlerhaube sind heute zweifelsohne Kunstwerke, allerdings benötigen sie, anders als kostbare Gemälde, eine regelmäßige, sorgfältige und insbesondere professionelle Pflege oder Restaurierung. Nur so lässt sich ihr Wert erhalten oder über Jahrzehnte noch steigern.

Am augenfälligsten ist bei Oldtimern natürlich die Karosserie. Sie gilt es nicht nur fachgerecht, sondern auch möglichst nach dem neuesten Stand der Technik zu restaurieren bzw. zu erhalten, damit Besitzer lange Freude an ihren Fahrzeugen haben.

Je älter die Lackierung eines Fahrzeugs ist, desto einfacher ist sie strukturiert. Eine Original-Oldtimer-Lackierung besteht in der Regel aus einer einzigen Schicht so genannter Nitrolacke. Heute sind diese Lacke in der Serienproduktion längst Geschichte. Sie wurden in den 60er

Jahren durch glanzbeständigere, stark lösemittelhaltige Lacke auf Acrylbasis ersetzt, die inzwischen bereits wieder durch Produkte auf Wasserbasis ausgetauscht wurden.

Das Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach und der Lackhersteller Standox haben deshalb gemeinsam diesen Lackierleitfaden erstellt.

Für das Mercedes-Benz Classic Center stellt dieser Leitfaden den Standard einer hochwertigen Oldtimer-Lackierung dar.

Das Lackiersystem wird auf den letzten Seiten dieser Broschüre ausführlich dargestellt.



Müssen originale Lackaufbauten mit neuen Lacksystemen repariert werden?

Bevor es an die Lackierung des Oldtimers geht, muss der Besitzer gemeinsam mit dem Restaurator entscheiden, ob er eine Erneuerung, Reparatur- oder komplette Neulackierung durchführen lassen möchte.

Bei der Erneuerung bzw. Reparaturlackierung stellt der Lackierer zunächst fest, welche Art von Lack der Klassiker trägt. Ein kurzes Abreiben der Lackoberfläche mit einem in Nitroverdünnung getränkten Lappen gibt Aufschluss: Eine Cellulose-Nitrat-Lackierung sowie thermoplastischer Acryllack (TPA) färben dabei sehr stark ab und werden leicht klebrig.

Eine TPA-Lackierung ist sehr weich und eine Überlackierung mit einem sehr harten modernen Zweikomponenten-Acryllack ist nicht möglich, da Spannungen zwischen den Farbschichten entstehen. Deshalb muss der alte Lack bis aufs blanke Blech abgetragen werden.

Kunstharzlacke, die bis in die 80er Jahre gebräuchlich waren, lassen sich nicht mit modernen Acryllacken überziehen, da sie lange Zeit noch Lösemittel verdunsten. Auch hier sollte die alte Farbe komplett entfernt werden. Stellt man an seinem Fahrzeug mehrere Ganz- oder Reparaturlackierungen fest, ist es ebenfalls ratsam, alle Schichten abzuschleifen oder abzubeizen. Eventuell vorhandene Unterrostungen sind sonst zum Beispiel nicht erkennbar.

Zulässig sind nur noch moderne Lacksysteme

Moderne Autolackierungen bestehen heute aus bis zu sechs Schichten. Schwerpunkt in Entwicklung und Anwendung war in den letzten Jahren die Reduzierung der Lösemittelmengen. Denn mit dem 1. Januar 2007 ist die neue EU-Lösemittel-Richtlinie in Kraft getreten.

Sie definiert strengere Grenzwerte für die Emission von Lösemitteln in die Umwelt.

Für die Lackierung sollten Materialien verwendet werden, die diesen Vorgaben entsprechen. Zunächst wird mit zuverlässigen Farbtonmessgeräten zum Reproduzieren der Originalfarbe die gewünschte Farbtonrezeptur ermittelt.

Mit modernen Pigmenten in den umweltgerechten Lackiersystemen Standohyd bzw. Standoblu wird dann die Originalfarbe reproduziert. Sie sind bedeutend lichter und farbbeständiger als die zeitgenössischen Farbpigmente.

Den richtigen Ton treffen

Herausforderung für die Oldtimerlackierung ist nämlich stets die Ermittlung des richtigen Farbtons. Immerhin existieren weltweit über 60.000 Serienfarbtöne, und jährlich kommen rund 1000 neue Farbtöne hinzu. Außerdem verändert sich der Lack im Lauf der Jahre durch Umwelteinflüsse.

Bei jüngeren Oldtimern ist der Farbcode des Fahrzeugs als Zahlen- und /oder Buchstabenkombination am Typenschild ablesbar.

Für ältere Fahrzeuge, die noch Spuren der Originallackierung aufweisen, gibt nur eine Farbanalyse mit dem Farbtonmessgerät zuverlässig Auskunft.

Farbtonbestimmung mit dem Genius-Messgerät



Das Mercedes-Benz Classic Center – Service ein Leben lang.



Seit seiner Gründung am 19. Mai 1993 ist das Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach bei Stuttgart die weltweite zentrale Anlaufstelle für Besitzer klassischer Fahrzeuge der Marken Daimler, Mercedes, Benz und Mercedes-Benz.

Nicht nur die historischen und neueren Automobile des Mercedes-Benz Museums werden von der Werkstatt des Mercedes-Benz Classic Centers betreut. Diese einmalige technische

und historische Kompetenz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter steht weltweit auch allen Kunden der Marke zur Verfügung, die ihren Mercedes-Benz im Originalzustand erhalten wollen.

Was grundsätzlich den Kunden des Classic Centers zugutekommt, ist der direkte Zugang zu allen notwendigen Ressourcen des Unternehmens.

Außer den umfassenden Datenbeständen des Konzernarchivs stehen dem Mercedes-Benz Classic Center die Einrichtungen von Forschung und Entwicklung, die Erfahrungen des Prototypenbaus der Werke und die neuesten technischen Möglichkeiten originaler Nachfertigung zur Verfügung.

Diese Faktoren tragen zum Erhalt der Originalität und der historisch technischen Perfektion der Klassiker bei. Dafür sorgt in erster Linie die Werkstatt des Mercedes-Benz Classic Centers.

Qualität, Sicherheit und Originalität stehen für die Werkstatt des Mercedes-Benz Classic Centers an erster Stelle.





Ihr Klassiker erhält dieselbe Zuwendung und sorgfältige Betreuung durch hochqualifizierte Mitarbeiter wie die Traumautos des Museums.



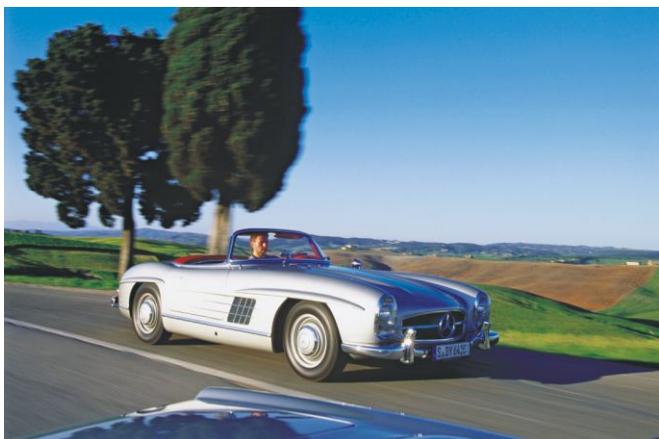
Hier werden Klassiker der Marken Mercedes-Benz, Daimler, Benz und Mercedes restauriert, repariert und gewartet, verbunden mit einer exakten Befundung und einem Kostenvoranschlag. Das gilt ausnahmslos für alle Fahrzeuge dieser Marken seit 1886. Schwerpunkte liegen dabei auf den Kompressormodellen der Vorkriegsära, dem Typ 600 sowie allen Fahrzeugen der 300er Serie, wie beispielsweise den 300-SL-„Flügeltürer“.

Die Klassiker erhalten dieselbe Zuwendung und sorgfältige Betreuung durch hochqualifizierte Mitarbeiter wie die Traumautos des Museums, mit denen sie Rad an Rad in der gleichen Werkstatt stehen.

Ein Daimler, Benz, Mercedes oder Mercedes-Benz bleibt auch nach einer Restaurierung im Mercedes-Benz Classic Center ein Original.

Aber nicht nur Komplett- oder Mercedes-Benz Teil-Restaurierungen obliegen der Center-Werkstatt. Auch Einzelinstandsetzungen oder der Neuaufbau von Motoren, Getrieben, Achsen, Lenkungen und sonstigen Aggregaten werden durchgeführt, sofern sie aus dem Bestand von über 40.000 unterschiedlichen Mercedes-Benz Originalteilen nicht mehr zu beziehen sind.

Das Mercedes-Benz Classic Center – Service ein Leben lang.



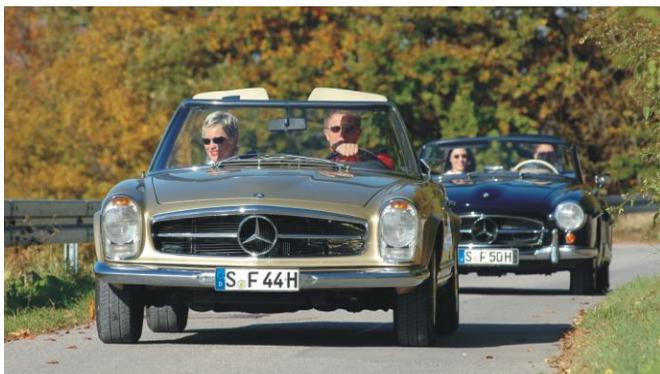
Besitzer von Mercedes-Benz Klassikern müssen mit ihren Fahrzeugen jedoch nicht unbedingt nach Fellbach reisen. Über 500 Mercedes-Benz Niederlassungen und Vertragspartner in Deutschland können bei Fragen zur Ersatzteil- und Literaturbeschaffung Auskunft geben.

Dasselbe gilt auch für die Classic Partner in Frankreich, Belgien und der Schweiz. 19 dieser Stützpunkte in Deutschland haben darüber hinaus ein erweitertes Dienstleistungsangebot. Sie verfügen über Spezialisten und die räumlichen Voraussetzungen und besitzen das erforderliche spezielle Know-how samt handwerklichen Fähigkeiten einer Oldtimer-Werkstatt. Sie können bei Fragen zu Technik, Pflege, Reparatur und Originalität kompetent Auskunft geben, stets in

enger Abstimmung mit den Spezialisten in Fellbach. Für Voll- und Teilrestaurierungen bleibt jedoch das Mercedes-Benz Classic Center die erste Adresse.

Auch Mercedes-Benz Oldtimer-Besitzer in den USA haben seit Februar 2006 ihre „erste Service-Adresse“. In enger Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz USA wurde im Februar 2006 in Irvine, Kalifornien, das erste Classic Center in den USA eröffnet. Damit ist für Mercedes-Benz Klassiker auch in den USA der „Service – ein Leben lang“ sichergestellt.

Von April bis Oktober können im Mercedes-Benz Classic Center elf historische Mercedes-Benz Cabriolets für Privatausfahrten gemietet werden.



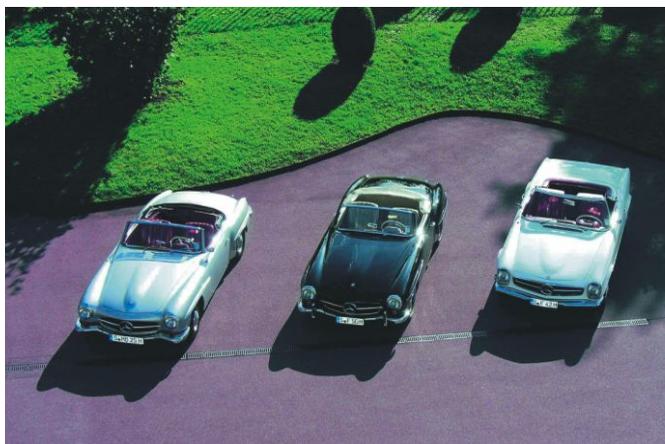
Internet-Adresse:

www.mercedes-benz.com/classic-center

Besucheradresse:

Daimler AG
Mercedes-Benz
Classic Center
Stuttgarter Straße 90
70736 Fellbach

Öffnungszeiten:
montags bis freitags
9 – 17 Uhr



Als weiteren Service erstellt das Mercedes-Benz Classic Center Expertisen, so genannte Untersuchungen zur Originalität mit entsprechender Zustandsbeschreibung und Dokumentation – zu allen im Unternehmen hergestellten Fahrzeugen seit der Erfindung des Automobils 1886.

Darüber hinaus werden alle Klassiker, die im Showroom des Mercedes-Benz Classic Centers zum Verkauf angeboten werden, zuvor in der Werkstatt auf Herz und Nieren geprüft.

Dies gilt ebenso für die historischen Cabriolets des Mietpools von Classic Events. In regelmäßigen Abständen werden diese Fahrzeuge, die von April bis Oktober für private Ausfahrten gemietet werden können, von den Spezialisten der Werkstatt gewartet.

Das Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach bei Stuttgart ist die weltweite zentrale Anlaufstelle für Freunde und Besitzer klassischer Mercedes-Benz Fahrzeuge.

Kontakt:

Daimler AG
Mercedes-Benz
Classic Center 000/R051
70546 Stuttgart

Tel.: +49 (0)711 17-84040
Fax: +49 (0)711 17-83456
classic.center@daimler.com



Reparatur von kulturhistorisch wertvollen Fahrzeugen



Auch der legendäre „Tripolis Mercedes“ wurde mit Standox-Wasserlack restauriert.

Beim ersten Automobil, dem Benz Patent-Motorwagen, verzichtete Karl Benz noch auf eine Lackierung. Die Metallteile waren hier mit einer Art „Schusterpech“ gegen Korrosion geschützt. Als Lack wurden in dieser Zeit grundsätzlich zwei Produkte verwendet: Öllacke auf Leinölbasis oder, wenn besondere Qualität gefordert war, Bernsteinlacke, die aus verflüssigten Bernsteinharzen gewonnen wurden und sehr teuer waren.

Heute diskutieren Oldtimerbesitzer selten so häufig und kontrovers wie bei der Frage nach dem „richtigen“ oder idealen Lack. Ist es beispielsweise noch sinnvoll oder gar gestattet, den Mercedes-Benz „Ponton“ originalgetreu mit Nitrolack zu versehen? Oder soll der Wagen nach der Lackierung lediglich „gut“, d. h. neuwertig, aussehen?

Kulturhistorisch wertvoll?

Eine Entscheidung, die unter anderem von der Umweltgesetzgebung und der Frage abhängig ist, ob das Fahrzeug als „kulturhistorisch wertvoll“ einzustufen ist. Wobei die Vergabe

des H-Kennzeichens allerdings nicht mit der Einstufung „kulturhistorisch wertvoll“ gleichzusetzen ist.

Grundsätzlich sind nicht alle ursprünglichen Lackqualitäten auch heute problemlos lieferbar. Lediglich für echte historische Raritäten oder Museumsfahrzeuge empfiehlt es sich, beispielsweise mit originaler Ölfarbe zu restaurieren. Für alle anderen Fahrzeuge sind moderne und umweltgerechte Lacksysteme einzusetzen. Allerdings können Klassiker, die nicht fachgerecht oder mit dem falschen Farbton lackiert wurden, erhebliche Wertverluste erleiden. Deshalb sollte man sich unbedingt an einen kompetenten Fachbetrieb wenden.



In jedem Fall zum Fachmann!

Die Reparatur eines Liebhaberfahrzeuges in Eigenregie in der Garage bietet sich nicht an. Die Anforderungen an Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie die zuverlässige Instandsetzung aller sicherheitsrelevanten Systeme sind nur in einer autorisierten Mercedes-Benz Werkstatt gewährleistet. Hier wird auch die Lackierung nach den vorgeschriebenen Standards durchgeführt, denn hochwertige Lacksysteme erfordern Spezialisten, die die Technik und ihr Handwerk verstehen.

Deshalb empfehlen wir Ihnen, immer die Mercedes-Benz Fachwerkstatt und/oder einen Lackierfachbetrieb aufzusuchen.

Hier bieten sich Reparat Betriebe an, da sie ausschließlich mit den von der Daimler AG freigegebenen Lacksystemen arbeiten. Fachbetriebe in Ihrer Nähe finden Sie unter www.autoreparatur.de.

Ein Daimler, Benz, Mercedes oder Mercedes-Benz bleibt auch nach seiner Restaurierung im Mercedes-Benz Classic Center ein Original.



Fachgerechte Reparatur: Untergrundvorbehandlung

Verfahrensanweisung

<p>Untergrund:</p> <p>Altlackierung je nach Zustand restlos entfernen</p>	<p>Blanker Untergrund, gestrahlt. Blanker Untergrund, geschliffen.</p>
<p>Vorbehandlung/ Reinigung:</p> 	 <p>Reinigung mit Standox Silicon-Entferner.</p>
	<p>Trockenschliff mit P120 - P280. Siehe auch Standox Lackiersystem S1.</p>
<p>Reinigung:</p> 	 <p>Nachreinigung mit Standox Silicon-Entferner (mit Silicon-Entferner getränktem Tuch vorreinigen und mit trockenem Tuch gründlich nachreinigen).</p>
<p>Besonderer Hinweis:</p> 	 <p> Tipp: Unmittelbar bevor Standox Reaktiv-Haftprimer U3100 aufgetragen wird, nochmals mit der Hand P220 - P280 trocken schleifen, um eventuellen Flugrost zu entfernen.</p> <p>Applikation mit Standox Reaktiv-Haftprimer U3100</p> <p>techn. Merkblatt 312</p>
<p>Füller:</p> 	 <p>Nach Ablüßphase des Reaktiv-Haftprimers U3100 (Ablüß siehe techn. Merkblatt 312) folgt die Applikation des VOC-Nonstop Grundierfüllers U7580</p> <p>3 : 1 mit HS-Härter + 10 % Standox-Verdünnung, 2 Spritzgänge, maximal 100 µm.</p> <p>techn. Merkblatt 1602</p>

Produkte und Verarbeitung ausschließlich für Fachkräfte.

Es gelten die weiteren Verarbeitungsvorschriften unserer technischen Merkblätter.

Fachgerechte Reparatur: Spachteln und Lackiervorbereitung

Verfahrensanleitung

Spachtel:



Nach der Trocknung des VOC-Nonstop Grundierfüllers U7580 mit P320 – P400 oder Schleifpad anschleifen.

Spachteln mit Standox Soft-Spachtel.
Trockenschliff mit P80 – P180.

techn. Merkblatt 212

Reinigung:



Mit Standox Silicon-Entferner reinigen.

Besonderer Hinweis:



Bei Durchschliffstellen bis zum blanken Untergrund:
Nutzung des Standox Express-Vorbehandlungstuches U3000
und danach eine geschlossene Schicht
Standox VOC-Nonstop Grundierfüller U7580 im Mischungs-
verhältnis 3:1 mit HS-Härter + 10 % Standox-Verdünnung
auftragen.
(IRT-Trocknung nicht empfohlen)

techn. Merkblatt 1602

Feinspachtel:



VOC Nonstop Grundierfüller U7580 trocknen lassen
und dann Standox Spritzplastik auftragen.

Trockenschliff mit P120 – P240.
Mit Standox Silicon-Entferner reinigen.

techn. Merkblatt 231

Fachgerechte Reparatur: Füllern

Verfahrensanweisung

<p>Füller:</p> 	 <p>Nach ausreichender Trocknung und Bearbeitung des Polyester Spritzplastics folgt die Applikation des VOC-Nonstop Grundierfüllers U7580 im Mischungsverhältnis 3 : 1 mit HS-Härter + 10 % Standex-Verdünnung, 2 Spritzgänge, maximal 100 µm.</p> <p>Nach der Trocknung nur leicht anschleifen, nicht durchschleifen. Trockenschliff mit P400 - P500.</p> <p>techn. Merkblatt 1602</p>
<p>Reinigung:</p> 	 <p>Mit Standex Silicon-Entferner reinigen.</p>
<p>Tipp:</p>	 <p>Um eine optimale Oberfläche zu erzielen, wird empfohlen, Standex 2K-VOC-Decklack Uni im entsprechenden Farbton zur Endlackierung vorzulackieren.</p> <p>Nach Trocknung mit P1000 feucht schleifen.</p> <p>techn. Merkblatt 554</p>
<p>Reinigung:</p> 	 <p>Tipp: Unmittelbar bevor der Basislack aufgetragen wird, Standohyd Reiniger mit einer Sprühflasche oder mit einem getränkten Tuch auftragen und mit einem sauberen, trockenen Tuch wieder aufnehmen.</p> <p>techn. Merkblatt 803</p>

Produkte und Verarbeitung ausschließlich für Fachkräfte.
Es gelten die weiteren Verarbeitungsvorschriften unserer technischen Merkblätter.

Fachgerechte Reparatur: Decklackierung

Verfahrensanweisung

Decklack:



Standohd Basecoat

alternativ

Standoblu Basislack muss mit
5 % Standoblu Härter gehärtet werden.

Achten Sie auf die Verarbeitungszeiten.



techn. Merkblatt 803

techn. Merkblatt 850

Klarlack:



VOC-Xtra Klarlack

techn. Merkblatt 1506

Finish:



Produkte und Verarbeitung ausschließlich für Fachkräfte.
Es gelten die weiteren Verarbeitungsvorschriften unserer technischen Merkblätter.

Unvergängliche Sterne im neuen Glanz



Professionelle Lackierbetriebe
finden Sie unter www.standox.de/classic

