

Anleitung zum Lackieren und Ausbessern von Roststellen

Zur Beachtung:

Die Angaben in diesem Dokument sind Erfahrungswerte. Jegliche negative Auswirkungen und Ereignisse die durch Nutzung der Information entstehen, stehen in keinem Zusammenhang mit dem Autor. Jegliche Gewährleistung und Missbrauch weist der Autor zurück und können mit diesem in keinsten Weise in Verbindung gebracht werden. Die Verbreitung des Dokuments, dessen Inhalt oder Präsentation in irgendeiner Form bedarf der Genehmigung des Autors. © gd 2002. gero.diegner@t-online.de

Bevor es losgeht, solltet ihr folgende Dinge besorgt haben:

1. Ein Feinschleifgerät (Je nach Rostbefall) m. Drahtbürstenkopf.
z.B. Dremel Multi, jedoch würde ich generell als Werkzeugmarke Proxxon empfehlen, die sind wesentlich billiger und teilweise auch besser.
- 1a. Wenn ihr den rot-orangefarbenen Rost habt, reicht eine kleine Drahtbürste.
Hat sich allerdings die wesentlich hartnäckigere, fast schwarze Sorte Rost auf eurem Blech niedergelassen, braucht ihr (falls ihr sie mit der Drahtbürste nicht wegbekommt) sog. "Negerkekse". Richtig heißen die Dinger CSFD-Schleifscheiben, und werden meines Wissens nach von 3M produziert. Ggfs. einfach mal im Handel nachfragen.
2. Eine kleine Flasche FERTAN (o.Ä.).
FERTAN ist ein Rostumwandler, möglicherweise der Beste, den's gibt...
3. Lackspray (in Dosen)
Die Lacksprays von ATU sind empfehlenswert, zum Einen ist im Deckel auch noch ein Pinsel, mit dem man das Ganze auch als Lackstift benutzen kann, zum Anderen sind sie billiger, der Lack an sich ist dickflüssiger (was die Verarbeitung erheblich erleichtert), und der Sprühkopf der ATU-Lackdosen baut einen breiteren Sprühstrahl auf, was das Lackieren hiermit ebenfalls erleichtert.
4. u.U. Haftgrund
Zu Grundierungen kann ich nicht viel sagen, ich hab nie wirklich welche benötigt, der h.M. zufolge soll jedoch die Grundierung von VW zur Zeit das Beste sein, was man bekommen kann.

Ansonsten empfiehlt sich unter Umständen helles Zinkspray (hab ich gute Erfahrungen mit!)

ROSTBEHANDLUNG:

Generell: Der rot-orangefarbene Rost ist ziemlich aggressiv, gegen ihn muss relativ zügig etwas unternommen werden. Der dunklere Rost hingegen (oft bei Steinschlagstellen) ist mehr oder weniger harmlos, er breitet sich nicht oder kaum aus, und kann eigentlich auch mehr oder weniger unbehandelt bleiben.

Ich glaube, zum Entfernen des Rosts an sich muss ich nicht viel erzählen, nur macht bitte nicht den Fehler, nur das an Rost wegzuschleifen, was ihr seht!

Es ist - bei ausgeprägteren Roststellen - sehr wahrscheinlich, daß sich der Rost auch schon unter den umliegenden Lackschichten vorgearbeitet hat, also schleift hier ruhig etwas großzügiger, sonst gammelt das Ganze unerkannt weiter.

(Auf jeden Fall müsst ihr goßzügig schleifen, wenn die Lackschicht schon irgendwo Blasen wirft!!!)

Wenn ihr hingegen z.B. nur eine sehr kleine Roststelle durch Steinschlag habt, reicht es eigentlich, den sichtbaren Rost mit einem kleinen Schraubenzieher oder einem Stahl Nagel vorsichtig rauszukratzen, den umliegenden Lack könnt ihr dabei in Ruhe lassen.

Wenn die Grundierung noch erhalten ist (müsste richtig schwarz sein...), macht die Stelle sauber (Wattestäbchen & Nitro, danach feucht nachwischen), trocknet sie gut ab, und lackiert einfach drüber, das passt dann schon.

Wenn ihr abschleift (bzw. bürstet), und die Stelle etwas größer ist, achtet (gerade bei älteren Lacken) darauf, daß die Bürste immer in Richtung Lackkante dreht, nie entgegengesetzt, sonst habt ihr u.U. Pech, und die Bürste reißt euch vom umliegenden Lack Teile raus. Davon ab wird auf diese Weise die Bruchkante zur vorhandenen Lackschicht abgeflacht und geglättet, was später einen sauberen Übergang ermöglicht.

Seid ihr mit dem Abschleifen bzw. Auskratzen fertig, und ist an den ehemaligen Roststellen außer rohem BMW nichts mehr, kommen wir zur

FERTAN-BEHANDLUNG:

Stelle reinigen, anfeuchten, Fertan drauf, Stunde warten, nochmal anfeuchten, 12 Stunden warten, fertig. Auf der Flasche steht zwar, daß man das Zeug direkt auf den Rost streichen kann, aber ich halte da ehrlich gesagt nicht viel von, wenn er sich auch mechanisch entfernen lässt.

(Ich hab Fertan lange nicht mehr gebraucht, falls auf der Gebrauchsanweisung abweichende Anweisungen stehen, haltet euch unbedingt an die Gebrauchsanweisung, sonst geht das mit Rosten nach einiger Zeit weiter!!!)

Ist auch das alles ordentlich erledigt, kommen wir zum

LACKIEREN:

Lackiert wird in einer SAUBEREN, trockenen, windstillen Umgebung, z.B. in eurer geschlossenen Garage. Draußen NOTFALLS nur an einem windstillen Sommertag ohne Pollenflug morgens, weil die Insekten dann noch nicht so aktiv sind, zumal einerseits Böen den Sprühstrahl durcheinanderbringen, und falls andererseits zufällig doch ein Insekt vorbeikommen sollte, könnt ihr davon ausgehen, daß es sich auf die neue Lackschicht setzt. Machen die gerne :]

Wenn ihr es da rauszieht (am Besten mit einer Spitzzange oder einer Pinzette), habt ihr eine nette Fehlerstelle, lasst ihr es drauf, kriegt euer BMW eine Hauptrolle bei Jurassic-Park IV (ihr kennt das alle noch mit dem Bernstein und der Mücke ??).

Ist die Luft in eurer Garage staubig, fahrt den Wagen raus, nehmt einen Hochdruckreiniger, stellt ihn auf maximale Leistung und feuert den Sprühnebel (hoch) in die Garage.

Die atomisierten Wassertröpfchen verbinden sich beim Absinken mit den Staubpartikeln, und "filtern" so die Luft.

Zum Lackieren von kleinen Steinschlagstellen und sehr schmalen Kratzern nehmt ihr den Pinsel, der bei der A.T.U. Lackdose dabei war.

© gd 2002. gero.diegner@t-online.de

Generell wird nicht gestrichen, sondern getupft, und zwar immer so, daß ihr mit dem Pinsel noch den Lacktropfen vom letzten "Tupfer" berührt. So verläuft der Lack halbwegs, und bildet eine mehr oder weniger bündige Oberfläche.

Nehmt dabei ruhig einen kleinen Tropfen auf den Pinsel, und "legt" ihn einfach auf der Oberfläche ab. (Und den nächsten halt daneben...)

Größere Stellen oder solche, auf denen sehr viele Kratzer oder Löcher (im Lack) sehr eng beieinander liegen, würd ich gleich sprühen, mit Pinsel wird das nichts.

Dazu braucht ihr Tape (Tesa-Film geht gut) und Haushaltsrolle.

Nehmt keine Zeitung oder so'n Scheiss, und auch nicht unbedingt die billigste von Aldi!

Die Haushaltsrolle muss Wasser "abkönnen" --> Bounty o.Ä., und das einzelne Blatt sollte auch eine gewisse Dicke besitzen, also etwas schwerer sein, als der Durchschnitt.

Ich hab mit Bounty-Rollen abgeklebt, und möchte diese weiterempfehlen.

Zum Abkleben nur ganze Blätter benutzen, wenn ihr die Haushaltsrolle außerhalb der Perforation durchreißt, gibt das zu viele Fusseln.

Begrenzt als erstes die zu lackierende Fläche mit den Haushaltstüchern.

Achtet beim Fixieren mit Tape darauf, daß ihr den Tapestreifen NICHT unmittelbar an der zu lackierenden Stelle langzieht, sondern einige CM weiter hinten.

Das steht in keinem Handbuch, ich hab's aber bei meinem BMW selber (äußerst erfolgreich) ausprobiert.

ACHTUNG: Im nun folgenden Teil erkläre ich meine etwas ungewöhnliche Methode, wen das "warum" nicht interessiert, kann den folgenden Bereich überspringen...

Anlaß war folgender:

Normalerweise klebt man eine zu lackierende Fläche hinter der nächsten Falz- oder Bruchkante sauber und großflächig ab, und sprüht die ganze Fläche.

Geht ihr also mit einigen Schrammen auf der Motorhaube zur Lackiererei, bauen die die Haube aus (es wär ja blödsinnig, den Rest des Wagens abzukleben), und sprühen eine komplett neue Lackschicht drauf. So entfällt das Problem mit dem Übergang von der neu lackierten Stelle zum alten Lack. Farbunterschiede sind dabei nichtmal das eigentliche Problem, es geht vielmehr um mögliche Absätze oder Bruchkanten zur alten Lackschicht.

Das heißt:

Entweder man klebt überhaupt nicht ab, was zur Folge hat, daß sich auf den Gebieten, die an die neu lackierte Stelle angrenzen, ein ziemlich hässlicher und auffälliger Sprühnebel ablegt, und dort trocknet. Ist er trocken, habt ihr einen super MATTEFFEKT. => Will keiner, die Bundeswehr mal ausgenommen.

Diesen Sprühnebel kriegt ihr mit sehr viel Schleifpolitur wieder weg, aber zum Einen ist das ziemlich viel Arbeit, und zum Anderen stößt auch Schleifpolitur irgendwann an ihre Grenzen (und dann hilft nur noch stundenlang feucht mit 600'er Körnung von Hand abschleifen und anschl. neu lackieren...).

Alternative: Nicht zu lackierende Stellen schön ordentlich mit Tape abkleben.

Problem: Ist man mit dem Lackieren fertig, und zieht das Tape ab (von der neu lackierten Fläche weg...) hat man eine sehr deutliche Bruchkante im Lack, da die neue Lackschicht dicker bzw. "höher" ist, als die alte.

© gd 2002. gero.diegner@t-online.de

Beide Maßnahmen sind irgendwo zu extrem, folglich testete ich den naheliegenderweise den Mittelweg:

Wir erlauben dem "Kernsprühstrahl", sich auch geringfügig über die abgeklebten Flächen hinaus zu verbreiten (um die Bruchkanten zu vermeiden), hindern jedoch den Sprühnebel daran, dies auch zu tun (um den Matteffekt zu vermeiden).

Dies erreicht ihr, indem ihr eben die Haushaltsrollentücher eben nicht ganz "vorne" mit Tape festklebt, so daß quasi das Tape zusammen mit dem Tuch die zu lackierende Stelle in erster Instanz begrenzt, sondern das Tuch im Prinzip an der zu begrenzenden Stelle locker aufliegen lasst, und es erst weiter hinten mit dem Tape endgültig begrenzt (so ca. 4 cm, ihr werdet sehen, wieviel Abstand am Besten ist).

Wenn ihr dann mit dem Sprühen anfangt, kann der Sprühstrahl, der sich beim Auftreffen auf die Karosserie schert, die Haushaltsrolle geringfügig anheben, und somit darunter einen sehr weichen, praktisch fließenden Übergang zur alten Lackschicht erzeugen. Die Lacktröpfchen, die jedoch nur Sprühnebel erzeugen würden, fallen auf die Haushaltsrolle, oder sind mangels Druck nicht in der Lage, unter die Papierschicht zu gelangen.

(Der gesunde Menschenverstand gebietet an dieser Stelle, trotzdem an jeder möglichen Seite zur Bruchkante zu lackieren, wenn sich die Schadstellen kurz davor befinden...)

Kommen wir zum Sprühlackieren an sich:

!!!!Den ersten Sprühstoß NIE auf dem Lack machen!!!!

Man hält die Sprühdose immer in einem Abstand von ca. 20 cm SENKRECHT zur Oberfläche, "lässt" sie auf der abgeklebten Fläche "an", und zieht sie erst (langsam und gleichmäßig) auf die zu lackierende Stelle, wenn sich der Sprühstrahl voll aufgebaut und "stabilisiert" hat. (ca. 1 Sekunde)

Während eines Lackiergangs wird unter KEINSTEN Umständen unterbrochen, egal, ob der Hund sich um die Hinterachse eines Müllwagens gewickelt hat, der Topf mit den Nudeln fürs Mittagessen kurz vor der Explosion steht, oder die Freundin auf dem Anrufbeantworter keifenderweise mit Trennung droht, wenn ihr jetzt nicht augenblicklich ans Telefon geht!

Ihr zieht also immer von abgeklebter Stelle über die zu lackierende Stelle zur nächsten abgeklebten Stelle, geht dort eine "Zeile" runter (ohne den Sprühstrahl abzusetzen!), und zieht wieder über den Lack.

Habt ihr einen kompletten Gang durch (seid also einmal über alle Stellen der zu lackierenden Fläche gegangen), und glänzt diese Stelle leicht feucht, macht ihr 10 - 30 Minuten Pause, in der ihr euch um die Nudeln, den Hund und die Überbleibsel eurer Beziehung kümmert.

Dann wiederholt ihr den gesamten Vorgang mindestens noch einmal, am Besten sind aber insgesamt 3 Lackschichten.

Die Lacksprühdose solltet ihr auf keinen Fall leersprühen (bei ca. 10 % Restinhalt ist bei mir Feierabend), sonst riskiert ihr, daß der Sprühkopf zwischendurch mit einer Luftblase gefüttert wird. Passiert das, setzt der Sprühstrahl unvermittelt aus, und das nächste, was auf eurer so mühevoll gesprühten Lackschicht landet, sind einige wenige, dafür ziemlich große und dicke Tropfen, die ihr so nicht ohne Weiteres wieder wegbekommt, auch nicht durch 5-faches Überlackieren. (Wie man sowas wieder in den Griff bekommt, schreibe ich, wenn meine Klausuren rum sind ;))

Trocknen:

Der Trockenvorgang wird unter keinen Umständen beschleunigt, weder durch Ventilator, noch durch Fön, noch durch Omma's Infrarotlampe, das alles sorgt für eine Verschlechterung der Lackqualität. Im schlimmsten Fall wird die letzte Lackschicht durch die Wärme zu dünnflüssig, und bildet Tränen, oder Schmutzpartikel werden durch den Ventilator auf den Lack gebracht.

Nach 3 bis 5 Stunden dürfte die Lackschicht insoweit getrocknet und gehärtet sein, daß ihr mit dem Wagen auf trockenem, sauberem Asphalt fahren könnt, passt nur ggfs. beim Tanken auf, daß nichts tropft.

Nach ca. 24 bis 48 Stunden ist die Kiste dann Waschanlagen- und weitestgehend lösemittelfest.

Noch ein paar abschließende Anmerkungen:

Die optimale Umgebungs- und Lacktemperatur liegt irgendwo bei 20°C.

Lackiert nicht in praller Sonne, aber doch in einem gut ausgeleuchteten Raum (sonst überseht ihr evtl. Kleinigkeiten).

Fahrt mit dem Wagen vor dem Lackieren auf jeden Fall durch die Waschanlage und nehmt das Komplettprogramm, bis auf Heisswachs natürlich.

Müsst ihr in der Kälte lackieren, stellt vorher die Lackdose ins Haus, wenn der Lack wenigstens eine gute Temperatur hat, ist schon einiges gewonnen.

Ist der Lack in einem schlechten Zustand (stumpf, ausgebleicht, etc.), poliert ihn mit Color-Politur, bzw. Color-Schleifpolitur (gibt's wohl auch bei ATU).

Sieht er danach immernoch nicht so aus, wie er früher mal aussah, oder wie er laut Farbkatalog aussehen sollte, lasst ihn entweder bei BMW oder bei einer Lackiererei messen und euch entsprechend abgetönten Lack mischen.

(Ist ziemlich teuer, 1 L für 50€, unter einem Liter wird fast nie verkauft => seid gut zu eurem Lack ;]).

Alterung bei Lacken:

Wird oft als Problem dargestellt, ist es jedoch nicht, wenn ihr mit eurem Lack vorher gut umgegangen seid.

Der 18 Jahre alte, classicweiße Lack meines Mercedes W123 230CE entsprach exakt der DB-Farbnorm 737 Classicweiß, und der hat trotz guter Pflege auch einiges mitmachen müssen.

Bei meinem E34 aus 07/94 gab es eigentlich auch keine Probleme mit Farbdifferenzen beim Nachlackieren, wobei Orientblau-metallic eine relativ problematische Farbe zu sein scheint.

So wirklich 100 %ig passt da scheinbar kein Lackspray, hab schon einiges ausprobiert.

Bei den Unilacken dürfte das alles etwas einfacher sein.

Metalliclacke:

Normalerweise sprüht man nach einer Metalliclackierung noch eine bis zwei Klarlackschichten drüber. Bei dem Orientblau-metallic von ATU musste ich das nicht, mag sein, daß dem Colorlack auch Klarlack beigemischt war.

Wenn ihr eine separate Klarlackschicht aufsprühen müsst, sprüht sie DÜNN auf, ansonsten habt ihr u.U. Pech und das Ganze sieht am Ende (besonders bei weißem Lack) "vergilbt" aus, da Klarlacke nie so wirklich klar sind.

ATU-Lacke:

Wundert euch nicht, wenn die ATU-Lacke auf den Farbschildern eigentlich eher wenig mit eurer Wagenfarbe zu tun haben, selbst direkt nach dem Sprühen sah das ATU-Orientblau-metallic noch nicht nach dem Orientblau-metallic meines E34 aus, nach dem Trocknen sah man jedoch kaum einen Unterschied.

So, jetzt wisst ihr so gut wie alles, was ich auch über das Lackieren weiß :] .

Wenn ihr noch Fragen haben solltet: U.I.N. : 101714369

Viel Erfolg!

The Enforcer

P.S.: Ich probiere gerade rum, wie ich aus meiner 11kg Campinggasflasche und einer Sprühpistole einen funktionierendes Druckluftlackiergerät basteln kann, wenn dabei was brauchbares rauskommt, gibt's einen Bericht ;]