

Back to Basic

Die Entlackungsfabrik in Stuttgart hat ein altes BASF-Konzept zur nicht-taktgesteuerten KTL für Großteile umgesetzt



1 Lange Anfahrtswege gehören der Vergangenheit an. Bauteile tauchen nun in das eigene KTL Becken.

2 Die Tauchbecken sind für große Sonderbauteile ausgelegt.

3 Nach der Grundierung sind Werkstücke mit Nasslack weiter veredelbar.

Fotos: Entlackungsfabrik

„Unsere „Garagen-KTL“ arbeitet genau so, wie wir es brauchen.“

DR. ASTRID GÜNTHER

Lohnbeschichter mit eigenen KTL-Anlagen sind nicht weit verbreitet. Und wenn es eine Tauchlackierung gibt, dann ist sie meist für hohen Durchsatz und nicht für die Einzelteilackierung ausgelegt. Das macht es Kunden mit Sonderlösungen und Einzelteilansätzen häufig schwer, ihre Produkte in die Zeitfenster und Produktionslösungen größerer Lohnbeschichter zu integrieren.

So erging es auch der Entlackungsfabrik in Stuttgart. Weit und breit war kein Beschichter zu finden, der die Großteile ihrer Kunden tauchlackieren konnte. Bei den Bauteilen handelte es sich einerseits um Automobilkarossen, andererseits um große, industrielle Sonderbauteile wie z.B. Großkühler. Die Lösung für das Unternehmen war über zehn Jahre, die Teile einmal wöchentlich über 600 km mit einem Sattelzug zu transportieren. Dies verursachte hohe Kosten, Zeitverzögerungen bei der Bearbeitung und Risi-

ken beim Transport. Zudem war man immer von den Zeitfenstern der beteiligten Lohnbeschichter abhängig.

„Auf Dauer ging das nicht so weiter“, sagt Alexander Schwan, der Geschäftsführer der Stuttgarter Entlackungsfabrik. „Aber den Platz für eine komplette KTL-Anlage hatten wir nicht zur Verfügung.“

Lösungsansatz

Ein Besuch bei BASF brachte die Verantwortlichen auf eine Idee. In Osnabrück wurde eine Versuchs-KTL des Lackfabrikanten abgebaut, die auf einem

alten Prinzip beruht, der KTL ohne Taktung, die nur das Becken zur Beschichtung beinhaltet. „Mit dieser Idee sind wir dann zu einigen Anlagenherstellern gegangen. Jeder hat uns aber gesagt, dass die Idee nicht umsetzbar ist“, erklärt Schwan. Fündig wurden sie dann bei einem tschechischen Anlagenhersteller, der MegaTec s.r.o. „Auch dort hat man zuerst die Köpfe geschüttelt, aber sich dann doch in die Idee verbissen“, resümiert Schwan. Und so entstand eine robuste KTL, die genau den Ansprüchen der Beschichter aus Stutt-

gart entspricht. Die Anlage ist in den Gesamtprozess der Entlackungsfabrik eingegliedert. Großteile von Karossen über Kabinen und Behälter oder große Batteriekästen können



ANZEIGE

dort, wenn nötig, sogar entlackt werden. Dies ist sowohl auf chemischem als auch auf thermischem Weg umsetzbar. Danach werden die Bauteile gewaschen, passiviert, nochmals gewaschen, mit VE-Wasser abgespült und dann der KTL zugeführt.

Zwischen den Tauchbecken erfolgt der Transport der Teile mittels Kränen, die so eine Bewegung der Bauteile ermöglichen, dass beispielsweise durch ein Schrägstellen der Werkstücke Luftblasen entfernbar sind.

Einzelbecken

Das KTL-Becken hat eine Ausdehnung von 5,5 m x 2,5 m x 2,5 m (L x B x H) und kann somit auch große Sonderbauteile aufnehmen. Und genau dafür ist die Anlage auch gedacht. Einzelwerkstücke von bis zu 5 t können in die Becken tauchen. Die Tauchzeit richtet sich dabei ausschließlich nach den Kundenanforderungen. So sind durchaus län-

gere Tauchzeiten als üblich möglich. Nach der KTL erfolgt das Einbrennen der Lacke in einem Ofen zwischen 175 °C bis 220 °C im Schnitt 45 min lang.

Nasslack als Add-On

Nach dem Basis-Korrosionsschutz können die Teile noch weiterveredelt werden. Insgesamt sechs Standardlackierstrassen stehen zur manuellen Applikation von Nasslacken zur Verfügung. Der Nasslack wird im Anschluss bei etwa 80 °C bis 100 °C in Öfen getrocknet. „Unsere ‘Garagen-KTL’ war ein Rieseninvest, aber sie ist genauso geworden, wie wir gehofft hatten. Für die Einzel- und Sonderteilbeschichtung passt es perfekt!“ freut sich Schwan.

Zum Netzwerken:

Entlackungsfabrik GmbH, Welzheim, Alexander Schwan, Tel. +49 7182 51676-10, info@entlackungsfabrik.de, www.entlackungsfabrik.de

ANZEIGE

ZUKUNFT BRAUCHT VISIONEN

- » 2- und 3-Komponenten-Anlagen
- » Roboterapplikationstechnik
- » Lackier- und Pulveranlagen
- » Farbversorgungssysteme
- » Dosier- und Mischanlagen
- » Konventionelle Farbspritztechnik
- » Destilliergeräte
- » Airlessgeräte

www.ls-oberflaechentechnik.de

Pellet-zu-Scheiben-Reformer

Cold Jet hat den neuen Pellet-zu-Scheiben-Reformer „R1000H“ auf den Markt gebracht. Er kombiniert Trockeneisscheibentechnologie mit der Technik eines Reformers. Der „R1000H“ kann Trockeneispellets von 3 mm bis 16 mm zu hochqualitativen Trockeneisscheiben von 0,25 kg bis zu 3,3 kg transformieren. Bis zu 1.000 Presszyklen pro Stunde sind möglich. Der Verdichtungsprozess sowie die Funktionen – Trichter-Befüllung und Scheiben-Ausgabe – werden von einem neuen leistungsstarken Hydraulikzylinder und zwei Servomo-

toren gesteuert. Mit einem Auslaufband kann das Gerät problemlos in bestehende Produktionsumgebungen integriert werden. Wenn die Geschäftsanforderungen steigen, ist es möglich, von einer geringen Leistung mit nur einem Pelletizer auf eine Massenproduktion mit mehreren Pelletizern, die den Reformer speisen, zu expandieren.

Das Reformieren von Pellets in Scheiben reduziert die Trockeneisverbrauchs-kosten und ist ein vereinfachter und sicherer Prozess im Vergleich zum tradi-

tionellen Blockschnitten, das in vielen Regionen ein manueller Bedienerprozess ist. Der Prozess der Umwandlung von Pellets in Scheiben eliminiert die Gefahren des Schneidens von Blöcken und reduziert den CO₂-Abfall erheblich.

Zum Netzwerken:

Dry Ice Manufacturing Solutions, Weinsheim, Karolina Gruss-Kufel, Tel. +48 506 179-323, kgrusskufel@coldjet.com, www.coldjet.com