



05.04.2023

## WIE LÄSST SICH DER LACKIERPROZESS BESCHLEUNIGEN, HERR MAYER?

Die Auslastung der Karosserie- und Lackierbetriebe bleibt laut **aktueller Konjunktur-Umfrage von schaden.news** auf besonders hohem Niveau. In vielen Lackierbetrieben ist und bleibt damit vor allem die Lackierkabine das Nadelöhr und der größte Energiefresser, was den vermehrten Einsatz von feuchtigkeitshärtenden Klarlacken erklärt. Diese härten nicht wie bisher über einen längeren Zeitraum bei forcierter Trocknung aus, sondern durch die Reaktion mit Luftfeuchtigkeit.

### „BESCHLEUNIGTER TROCKNUNGSPROZESS SPART ZEIT UND ENERGIE“

Mit der airmatic-Revolution, einer Entwicklung der ensutec Products GmbH, erhält der Anwender die Möglichkeit den Lackierprozess durch eine zusätzliche Befeuchtung der Zerstäuber-Luft zu optimieren. Thomas Mayer, Geschäftsführer des schwäbischen Unternehmens sieht durch den Einsatz der airmatic-Revolution deutliche Vorteile hinsichtlich der verkürzten Trockenzeiten. Im Video-Interview mit schaden.news betont er, dass der Klarlack mit Einsatz der Technologie schneller und effektiver getrocknet werden kann. Dafür sei weniger Energie und Feuchtigkeit im Prozess notwendig wie beispielsweise bei einer zusätzlichen Kabinenbefeuchtung. Gleichzeitig Sorge der Einsatz der Anlage für ganzjährig gleiche Prozessbedingungen – unabhängig von Wetter und Jahreszeit.

### REAKTOREINHEIT STEUERT BEFEUCHTUNG DER ZERSTÄUBERLUFT

Wie funktioniert die Lackiertechnik? Herzstück für die Befeuchtung der Zerstäuber-Luft ist die sogenannte Reaktoreinheit. Thomas Mayer erklärt: „Hier können wir die notwendige Feuchtigkeitsmenge über Druck, Temperatur und Luftmenge steuern.“ Der montierte Lackierschlauch, der eine integrierte Schlauchheizung beinhaltet, ist an jeder handelsüblichen Lackierpistole anschließbar und führt darüber die befeuchtete Luft letztendlich zum Objekt. „Das konstante Erwärmen der Zerstäuber-Luft verhindere außerdem das Auskondensieren der mit Feuchtigkeit angereicherten Druckluft“, so der Experte. Drei wichtige Vorteile des Systems führt Thomas Mayer an. Die erreichte Oberflächenqualität sei wesentlich höher und zeichne sich durch

weniger Fettkanten und Staubeinschlüsse aus. Dies reduziere den Finish-Aufwand und die teure Nacharbeit. Des Weiteren spart der Einsatz feuchtigkeitshärtender Klarlacke bei der Trocknung einen großen Teil der Energie, verglichen mit der bisherigen Lacktechnologie. Hier unterstütze die airmatic-Revolution durch ihre befeuchtete Zerstäuber-Luft zusätzlich und könne den Trocknungsprozess nochmals beschleunigen. Als dritten Vorteil sieht Mayer klar den wechselbaren Lackerschlauch, der im Falle einer Beschädigung oder bei Verschleiß nur in der Außenhülle ersetzt wird, die Schlauchheizung im Kern kann erhalten bleiben. Dies dürfe in Deutschland allerdings nur von ATEX-zertifizierten Fachbetrieben oder vom Hersteller durchgeführt werden.

René Förster