



RepVac Reparatursatz, Unterdruckleitung



Problem: Funktionsstörung einer an ein Unterdrucksystem angeschlossenen Komponente

Probleme mit Vakuumleitungen in Fahrzeugen jeglicher Art sind keine Seltenheit. Je nach Leitungsaufgabe sind dadurch z.B. Motorprobleme oder Probleme mit der Zentralverriegelung usw. vorprogrammiert.

Ursache: Der Unterdruckschlauch ist defekt.

Die herkömmlichen Leitungen aus Gummi und Hartplastik altern naturgemäß durch thermische und mechanische Belastungen und auch Marder verbeißen sich liebend gern ins Material.



Diesen Praxis-Tipp lieferte:

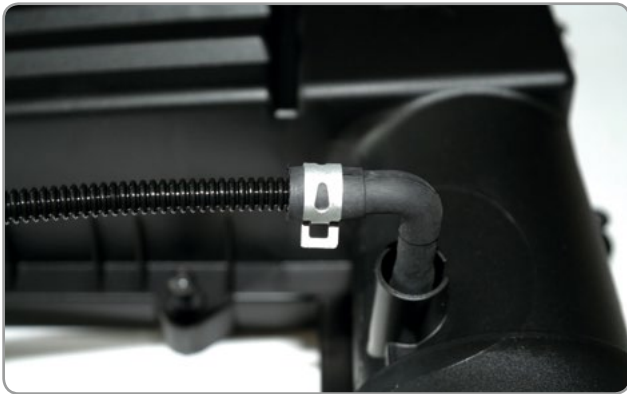
HERTH+BUSS

Herth+Buss Fahrzeugteile GmbH & Co. KG
Dieselstraße 2-4
63150 Heusenstamm

Tel.: +49 (0) 6104 608-0
info@herthundbuss.com
www.herthundbuss.com



Matzes Technik-Tipp: Reparatursets



Lösung: Ersatz der defekten Leitung durch Wellrohr

Für Fahrzeuge, die über Unterdruckleitungen verfügen, also Motorräder, Pkws, Trucks, Busse, Bau- und Erntemaschinen bieten wir den Reparatursatz RepVac an. Das 89-teilige Set bietet mit 2,5 m Wellrohr in einer NW von 4,5 mm sowie geraden und gewinkelten Leitungsverbindungsstücken für Anschlüsse von 3-4 mm bzw. 5-7 mm Ausstattung für viele Leitungsreparaturen. Bei der Reparatur sind nach dem Entfernen der defekten Unterdruckleitung aus Gummi bzw. aus Hartplastik folgende Schritte zu beachten:

- Die benötigte Länge des Wellrohrs abschneiden.
- Das Wellrohr in den benötigten Unterdruckverbinder einschieben, bis eine stabile Verbindung entstanden ist. Der benötigte Unterdruckverbinder ist je nach Anwendungssituation zu wählen (gerade oder gewinkelt).
- Nach dem Einschieben ist die Verbindung mit einer Federbandschelle oder einer Halteklammer zu sichern.
- Die andere Seite des Unterdruckverbinders an die im Fahrzeug befindliche Leitung, das Verteilerstück bzw. den Verbraucher aufschieben.

Ergebnis: Eine perfekte Reparaturlösung!



Reparatursatz,
Unterdruckleitung
RepVac
Artikelnummer: 54271035

Diesen Praxis-Tipp lieferte:

HERTH+BUSS

Herth+Buss Fahrzeugteile GmbH & Co. KG
Dieselstraße 2-4
63150 Heusenstamm

Tel.: +49 (0) 6104 608-0
info@herthundbuss.com
www.herthundbuss.com

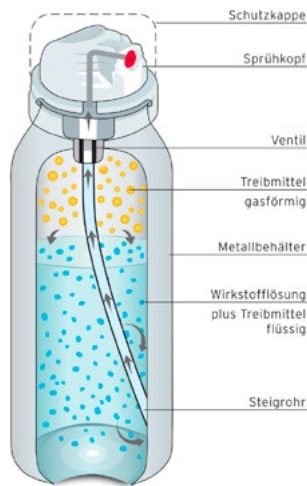


Das optimale Lackierergebnis hängt auch von der Temperatur ab

Zum kleinen Einmaleins eines Lackierprofis gehört es, zu wissen wie sich die Umgebungs- und Objekttemperatur auf das Lackierergebnis auswirken kann. Aber nicht jeder hat schon einmal mit einer Sprühdose eine Spot Repair durchgeführt. Daher sollte man verschiedene Dinge beachten. Und egal ob zu warm oder zu kalt, beides kann die Eigenschaften einer Lack-spraydose beeinflussen.

Funktionsweise einer Sprühdose

Damit man versteht, warum die Temperatur beim Sprühen mit einer Spraydose enorm wichtig ist, muss man wissen, wie diese funktioniert. Vor allem braucht es die richtige Mischung von Wirkstoff und flüssigem Treibmittel. Dabei ist in diesem Gemisch ein Teil des Treibmittels im Wirkstoff verteilt, der andere Teil liegt gasförmig über dem Wirkstoff-Treibmittelgemisch und übt Druck darauf aus. In dem Moment, in dem der Sprühkopf betätigt wird, drückt das Gas das Gemisch durch das Steigrohr und Ventil nach außen und ein Aerosol entsteht. Der Wirkstoff wird sehr fein und konstant verteilt, ein ebenmäßiger Auftrag entsteht.



Grafik: Industrie-Gemeinschaft Aerosole e.V., www.aerosolverband.de

bringt, liegt in etwa zwischen 20 und 25°C. Übrigens entsteht durch das Treibgas beim Sprühen Verdunstungskälte, was die Dose und das Objekt abkühlt. Daher ist es wichtig, die angegebenen Abluftzeiten nach jedem Spritzgang einzuhalten und die Dose hin und wieder zu schütteln.



Eine feine Zerstäubung und glatter Verlauf hängt auch von der Sprühdosentemperatur ab. Ist sie zu kalt, können Spucker entstehen.

Sprühdosentemperatur

Die Lehre der Bewegungsenergie besagt, dass Wärme die Teilchenbewegung verstärkt. Die Wechselwirkungskräfte lassen nach und umso besser ist die Verteilung und Vermischung der Komponenten. Eine zu kalte Spraydose kann daher eine grobe Zerstäubung und so genannte „Spucker“ bewirken, die Oberfläche wird unregelmäßig (Orangenschaleneffekt) und Läufer sind möglich. Die ideale Dosentemperatur, die die Treibmittel-Wirkstoff-Mischung in einem optimalen, sprühfähigen Zustand

Umgebungstemperatur, bzw. Objekttemperatur

Allein die optimale Temperatur der Sprühdose garantiert noch kein optimales Ergebnis. Auch für die Umgebungs- und Objekttemperatur gilt der Idealbereich zwischen 20 und 25°C. Bei kleineren Gegenständen kann mit dem Heißluftfön vorsichtig nachgeholfen werden. Bei großen hilft manchmal nur, wenn keine beheizbaren Räumlichkeiten, Garage oder Werkstatt zur Verfügung stehen, auf den nächsten wärmeren Tag zu warten.

Diesen Praxis-Tipp lieferte:



ColorMatic,
die Profi-Marke aus dem Hause MOTIP DUPLI
Kurt-Vogelsang-Str. 6
74855 Haßmersheim

Tel. +49 (0)6266 75-0
e-Mail: info@colormatic.de
Internet: www.colormatic.de



Matzes Technik-Tipp: Aufbereitung

Spray-Produkte passend zur Temperatur wählen

Im ColorMatic Profi-Sortiment kann der Anwender zwischen zwei hochglänzenden 2K Klarlacken mit unterschiedlichen Härtern wählen. Sie werden in unterschiedlichen Temperaturbereichen eingesetzt und sichern so perfekte Ergebnisse. Der 2K Klarlack Slow Speed sollte durch den langen Härter bei großen Flächen und hohen Umgebungstemperaturen eingesetzt werden. Die Klarlackoberfläche bleibt länger offen und kann somit den Spritznebel länger aufnehmen, was eine gleichmäßige Oberflächenstruktur mit feinem Verlauf bewirkt. Der 2K Hi-Speed Klarlack dagegen hat sich im Temperaturbereich bis 25°C bewährt. Bei beiden entsteht eine dauerhaft hochglänzende Oberfläche, die dazu mit höchster Beständigkeit gegen Benzin, UV-Strahlung und Witterungseinflüsse ausgestattet ist. Sie lassen sich leicht polieren, haben einen ausgezeichneten Lackstand und sind gleichermaßen zur Überlackierung von Lösemittel- wie auch Wasserbasislacken geeignet.



2K High-Speed & Slow-Speed Klarlack im Vergleich:

	2K HIGH-SPEED KLARLACK	2K SLOW-SPEED KLARLACK
Verarbeitungstemperatur	15 - 25°C	25 - 35°C
Glanz	++	+++
Empf. Lackierfläche	ca. 0,5 m ²	ca. 1,5 m ²
Trocknungszeit	7 Std. (20°C) / 25 min (IR)	10 Std. (20°C) / 30 min (IR)

Keep cool! Aber nicht beim Sprühen!

Grundsätzlich werden Spraydosen in einem Temperaturbereich von 10 bis max. 25°C gelagert. 10°C sind allerdings nicht die optimale Sprühtemperatur, daher vor dem Sprühen die Dose vorsichtig erwärmen. Das gilt natürlich auch bei 2K. Wurde zum Beispiel zur Verlängerung der Topfzeit die Dose im Kühlschrank aufbewahrt, muss vor der Verwendung die Spraydose gut geschüttelt und wieder auf Verarbeitungstemperatur gebracht werden.

Achtung!

- Spraydosen nicht über 50°C erhitzen
- Wasserbasislacke vor Frost schützen
- Nicht in geschlossenen Räumen lackieren, für gute Belüftung sorgen

Diesen Praxis-Tipp lieferte:



ColorMatic,
die Profi-Marke aus dem Hause MOTIP DUPLI
Kurt-Vogelsang-Str. 6
74855 Haßmersheim

Tel. +49 (0)6266 75-0
e-Mail: info@colormatic.de
Internet: www.colormatic.de



Generator fällt aus – Ursache: Öleintritt

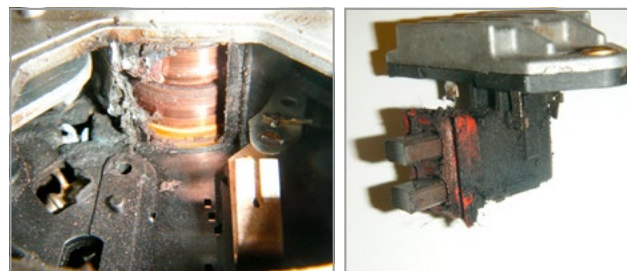
Wenn ein Generator ausfällt, ist häufig ein prüfender Blick in das Umfeld notwendig, um die Ursache ausfindig zu machen. Ölige Spuren und Rückstände können hierbei entscheidende Hinweise sein – denn im Inneren des Generators führen diese zu erheblichen Schäden.

Motoröl kann auf unterschiedlichste Art und Weise in den Generator gelangen: Beispielsweise durch eine Undichtigkeit im Bereich des Zylinderkopfs oder durch unachtsames Nachfüllen von Motoröl bzw. Wechseln des Ölfilters. Die Folgen sind jedoch immer dieselben: Das Öl gelangt im Generator bis an die Schleifringe und Kohlebürsten des Spannungsreglers. Durch das Öl wird der Abrieb gebunden und kann nicht mehr gemeinsam mit der kühlenden Luft abtransportiert werden.



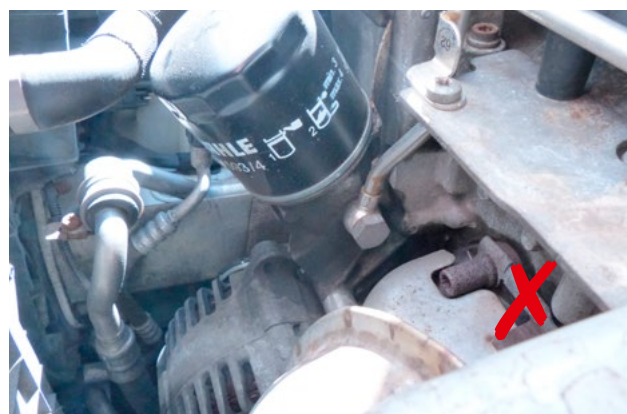
Ölrückstände im Generator

Demzufolge entsteht erhöhtes Bürstenfeuer und somit auch erhöhter Verschleiß, der Spannungsregler überhitzt und die Bürsten verklemmen. Die breiartige Masse aus Öl und Kohlestaub ist zudem elektrisch leitend. Sammelt sich dieser Brei zwischen den Schleifringen des Rotors und dem Generatorgehäuse, kommt es zum Kurzschluss.



Starker Verschleiß der Schleifringe (links) und Kohlebürsten (rechts)

WICHTIG! Undichtigkeiten am Motor, dem Kraftstoffsystem oder der Hydraulikanlage müssen gefunden und beseitigt werden. Der Generator muss beim Ölfilterwechsel vor Öleintritt z. B. mit einem Tuch geschützt werden. Motoröl-, Diesel- und Hydraulikölrückstände müssen restlos entfernt werden.



Je nach Einbaulage ist es wichtig den Generator beim Filterwechsel vor Öleintritt zu schützen.

Diesen Praxis-Tipp lieferte:

MAHLE Aftermarket GmbH
Pragstraße 26-46
70376 Stuttgart
Mail: technical.messenger@mahle.com

MAHLE[®]
ORIGINAL