Bleifreies Schwemmozinn und Prozesssicherheit zur Vermeidung von Lackblasenbildung

2008, p. 315 (#10)

Bei der Karosserieinstandsetzung ist die Oberflächenbearbeitung nach dem Ausbeulen oder der Erneuerung von Karosserieteilen der letzte Arbeitsschritt des Karosseriemechanikers. Bisher wurde der metallische Oberflächenausgleich mit Schwemmozinn bevorzugt. Doch das jahrzehntelang eingesetzte bleihaltige Schwemmozinn darf gemäß der Altfahrzeugverordnung nicht mehr verwendet werden. Ob bleifreies Schwemmozinn eine praxistaugliche Alternative ist, untersuchte die Fontargen GmbH in Eisenberg/Pfalz zusammen mit Unterstützung des Ingenieurbüros Damschen.

Lead-Free Body Lead and Process Reliability to Avoid Paint Blistering

The last working step for the body mechanic after panel beating or renewing parts of a car body is surface refinishing. Until now, the preferred method for establishing a smooth surface was to use body lead. But this lead-containing material, which has been in use for decades, is now prohibited by the End of Life Vehicles Directive and can therefore no longer be used. The Fontargen GmbH in Eisenberg together with the engineering consultants Ingenieurbüro Damschen examined whether lead-free body lead is a practical alternative.

□

Inhaltsverzeichnis

- [1 Zitat](#)
- [2 Inhaltsangabe](#)
- [3 Weitere Beiträge zum Thema im VuF](#)
- [4 Weitere Infos zum Thema](#)
- [5 Weitere Infos zum Thema](#)

Zitat

[Demmler, A.](#); [Damschen, K.](#): Bleifreies Schwemmozinn und Prozesssicherheit zur Vermeidung von Lackblasenbildung. Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 46 (2008), pp. 315 – 318 (Heft 10)

Inhaltsangabe

Seit bleihaltiges Schwemmozinn im Zuge der Verordnung 2000/53/EG verboten wurde, kommen nunmehr bleifreie Lote zum Einsatz. Die Fontargen GmbH, bei der Herr Demmler die Forschung betreut, bietet seitdem bleifreies Schwemmozinn (Sn90ZnCu) an. In diesem Beitrag werden bleifreie Lotsysteme und ein bleihaltiges Referenzmuster in verschiedenen Tests

- UV-Bestrahlung (8 h), Prüfung auf Rissbildung
- Temperaturschocktest: 30 min bei 90 °C, 30 min bei 40 °C, insgesamt 250 Zyklen
- Salzsprühnebeltest: 5% NaCl, 240 h

miteinander verglichen und die neuen Lote für praxistauglich befunden.

Weitere Beiträge zum Thema im VuF

- 1965 #2 [Wissenswertes über Autolacke und Autolackierung](#)
- 1967 #7 [Der Unterschied handwerklicher Nachlackierung zur industriellen Serien-Lackierung von Fahrzeugen](#)
- 1967 #7 [Minderwert - Lackierung](#)
- 1971 #5 [Fachgerechte Reparatur-Lackierung](#)
- 1972 #3 [Die Automobil-Serienlackierung und die Probleme der Reparaturlackierung nach Unfallschäden aus der Sicht des Lackchemikers](#)
- 1973 #2 [Merkblatt - gültig für alle Deutschen Lackhersteller](#)
- 1974 #1 [Teillackierung bei uni- und metalleffektlackierten Fahrzeugen](#)
- 1977 #9 [Die Lackierung unfallgeschädigter Kraftfahrzeuge](#)
- 1977 #9 [Kurzfassung des Vortrages »Lackierungsfragen bei unfallbeschädigten Fahrzeugen«](#)
- 1978 #4 [Arbeitszeiten und Materialkosten in der Autolackiererei](#)
- 1980 #1 [Farbtonangleichung zum Objekt in Theorie und Praxis](#)
- 1984 #10 [Lackieren verschiedener Karosseriewerkstoffe im Pkw-Bau](#)
- 1984 #11 [Fehler, Mängel und Schäden an Automobillackierungen](#)
- 1985 #1 [Mobile Farbmessung an Kraftfahrzeugen - Bericht des Arbeitsausschusses Farbtoleranzen in der Kraftfahrzeuglackierung](#)
- 1986 #6 [Oberflächentechnik und Korrosionsschutz an neuzeitlichen Ganzstahl-Leichtbau-Karosserien](#)
- 1986 #6 [Sonderlackierungen, Anfertigung, Reparatur und Kalkulation](#)
- 1987 #6 [Die Begutachtung der Automobillackierung durch den Kraftfahrzeugsachverständigen](#)
- 1988 #7/8 [Aus der Kraftfahrzeugtechnik - Farbtoleranzen beim Reparaturlack](#)
- 1989 #11 [Ionisation als Vorbehandlungstechnik zur Kunststofflackierung](#)
- 1989 #11 [Vorbehandlung und Lackierung von Kunststoffbauteilen](#)
- 1996 #3 [Die Reparatur-Lackierung und das neue Merkblatt](#)
- 1996 #6, 11 [Glasurit Wasserbasislacke Reihe 90 - für die umweltfreundliche Zweischicht-Qualitätslackierung - Grundlagen](#)
- 1997 #12 [Moderne Fahrzeuglacke - Probleme bei der Autowäsche](#)
- 2004 #10 [Reparaturlackierung - wirtschaftlich sinnvoll und technisch einwandfrei](#)
- 2006 #5 [Kratzfestere Klarlacke in der Reparaturlackierung](#)
- 2008 #10 [Bleifreies Schwemmzinn und Prozesssicherheit zur Vermeidung von Lackblasenbildung](#)
- 2008 #12 [Auch das sind "Lackspuren"](#)
- 2009 #1 [Verursachen Milchflaschenglassplitter Lackschäden an Pkw?](#)
- 2014 #2 [Erkennbarkeit von Metallpulverspachtel und Schwemmzinn bei der Lackschichtdickenmessung](#)
- 2014 #9 [Streitpunkt Beilackierung](#)
- 2014 #10 [Beilackierung - der Casus knacksus](#)

Weitere Infos zum Thema

- [Farbtoleranzen für Automobillackierungen DIN 6175](#)
- Diverse Lackschadenkataloge der Fahrzeug- und der Lackhersteller
- 1995 [Lackschadenkatalog](#)
- 2003 [Verschmutzungen und Schäden am Autolack](#)
- 2013 [Lackleitfaden](#)

Weitere Infos zum Thema