



KABINENTECHNIK

OHNE SCHACHT

EINE UNGEWÖHNLICH KONSTRUIERTE LACKIERKABINE – NICHT NUR ALS ZWISCHENLÖSUNG

Der Umzugstermin steht für Jürgen Blach schon fest: „In vier Jahren sind wir im neuen Betrieb.“ Die neue Lackiererei soll im Industriegebiet stehen, Grund und Boden sind schon gekauft. Einziges Problem: Die alte Lackiererei in Ansbach läuft zu gut. Eine zweite Kabine ist dringend erforderlich bei rund 2000 Durchgängen im Jahr und stetigen Zuwächsen im Industriebereich. „In der heutigen Konjunktursituation wäre es wirklich leichtsinnig, gute und dauerhafte Aufträge abzulehnen“, erklärt Bruder Günter Blach das Dilemma. „Andererseits wissen wir ja, daß wir in vier Jahren nicht mehr hier sind. Eine normale Lackierkabine kam daher nicht in Frage.“ Hauptursache hierfür waren die üblicherweise umfangreichen Bodenarbeiten. „Erstens sind die Bodenarbeiten sehr teuer. Zweitens müssen wir, wenn der Betrieb in vier Jahren verkauft wird, den Schacht dann um teures Geld wieder auffüllen lassen, und drittens wird der Betrieb hier tagelang aufgehalten, wenn der Boden aufgerissen wird.“ Was tun also? Im Grunde gibt es nur zwei

Möglichkeiten, um bei einer neuen Kabine ohne Bodenarbeiten auszukommen. Die eine: Man baut in der Lackierkabine eine Rampe und saugt dann den Farbnebel von unten an. Der Nachteil hierbei ist, daß die Fahrzeuge jedesmal auf die Rampe bugsiert werden müssen. Man kann aber auch den Boden der Lackierkabine unverändert lassen und dafür die Luft über die Seitenwände absaugen – eine Lösung, für die sich die Brüder Blach nach reiflicher Überlegung entschlossen. Die Kabine mit seitlicher Absaugung, eine in Deutschland extrem selten genutzte Variante, wird vom

1 Die Luftabsaugung erfolgt durch beide Kabinenseitenwände.

2 Vorgeschaltete Prallfilter erhöhen die Standzeit der Filtermatten.



schwedischen Kabinenhersteller RIC angeboten. Dort sind solche Kabinen, wie Vertriebsleiter Sören Rieck erklärt, gang und gäbe. „Bei uns herrscht im Lackierbereich eine viel höhere Fluktuation. Ein Betrieb siedelt sich im Ort an, dann entsteht ein neues Industriegebiet, und der Betrieb zieht weiter. Es gibt nur wenige alteingesessene Betriebe wie in Deutschland, die über Generationen am gleichen Standort arbeiten. Umso wichtiger, daß die technischen Anlagen mobil und die baulichen Maßnahmen nicht zu umfangreich sind.“ Ein zweiter Grund für die stärkere Verbreitung von Lackierkabinen mit Seitenabsaugung ist der im kalten Norden höhere Preis für Bodenarbeiten. Sören Rieck: „Es ist in den meisten Regionen Skandinaviens noch sehr viel aufwendiger und damit teurer als hier, einen Schacht für Bodenabsaugung auszuheben. In Rußland, wo wir in letzter Zeit auch sehr aktiv sind, ist es aufgrund von Dauerfrost im Boden oft sogar völlig unmöglich.“

Probleme mit in der Lackierkabine auftretendem Farbnebel sieht Sören Rieck nicht: „Unserer Erfahrung nach ist die Luftführung genauso exakt wie in einer Kabine mit Bodenabsaugung. Auch die Luftmenge ist genau dieselbe.“ Einziger Unterschied: Von der Karosserie abprallender Farbnebel senkt sich

nicht vor dem am Fahrzeug arbeitenden Lackierer nach unten, sondern wird nach hinten zur Wand gesogen. Ein Nachteil der Kabine ist der etwas höhere Reinigungsaufwand. Sören Rieck: „Eines ist klar: Der Boden muß öfter gereinigt werden.“ An beiden Wänden der Kabine sorgen Prallfilter aus einem nicht brennbaren, aus der Industrielackierung kommenden Material dafür, daß ein Großteil der in der Luft befindlichen Lackpartikel erst gar nicht in die eigentliche Filtermatte gelangt. Dadurch können die Wechselintervalle für die Abluftfilter deutlich verlängert werden. Ein technisches Highlight der in der Firma Blach aufgestellten Anlage vom Typ Green Line 2000 ist die Wärmerückgewinnungsanlage. Auch hier profitieren die Hersteller von den Erfahrungen, die so Rieck in Ländern mit deutlich kälteren Tem-

peraturen gemacht wurden: „Wenn über längere Zeiträume Temperaturunterschiede um 40°C zwischen Lackierkabine und Außenluft herrschen, kann man ohne Wärmerückgewinnung gar nicht wirtschaftlich arbeiten.“ Bis zu 64 Prozent Energieeinsparung soll die Anlage bringen, die nach dem Wärmerad-Prinzip arbeitet, einer Technik, die hierzulande hauptsächlich aus der Gebäudetechnik bekannt ist. Verständlich, daß bei all den technischen Feinheiten die Firma, obwohl sie immer noch am Anfang ihrer Aktivitäten in Deutschland ist, nicht über den Preis ins Geschäft kommen will. „Wir sind mit Sicherheit kein Billiganbieter“, meint denn auch der deutsche Vertriebsleiter der Firma, „sondern sehen unsere Stärke eher darin, maßgeschneiderte Lösungen mit hohem technischen Anspruch zu finden.“



3 Jürgen Blach: „Umfangreiche Erdarbeiten würden sich nicht lohnen.“

*RIC International AB
Vertrieb Deutschland
Tel: 0661/949370
Fax: 0661/949371*

*Blach Autolackierungen
Tel. 0981-94555*