

Verchromen

Ich möchte an dieser Stelle einige Zeilen über das Galvanisieren zum Besten geben:

Wir lesen immer wieder in Anzeigen "Verchromen, Vernickeln, Vermessingen und Polieren von Oldtimerteilen". Lassen wir dann die Teile galvanisieren, sind wir oft enttäuscht über die Qualität und den hohen Preis. Ich will hier einmal aufzeigen, wie aufwendig es ist, eine etwa vierzig Jahre alte Stoßstange neu zu verchromen. Es herrscht oft die Vorstellung, daß man die Stoßstange in ein Säurebad, anschließend in ein Nickelbad hängt und damit sei die Sache gegessen. So ist es aber nicht.

Wenn wir die Stoßstange zum Galvanisieren geben, so müssen wir darauf achten, daß sie nicht mit Öl, Fett und Lack behaftet ist. Die alte Stoßstange muß erst einmal entchromt werden (sofern sie verchromt war, oft sind die alten Stoßstangen auch nur vernickelt). Hierzu bieten sich zwei Möglichkeiten an: entweder man legt die Stoßstange in eine Salzsäurebeize, oder man entchromt sie elektrolytisch in Natronlauge. Wäre die Stoßstange jetzt noch mit alten Öl-, Fett- oder Lackresten behaftet, so würde man sich die Beize oder Lauge verunreinigen. Nun wird die Stoßstange entnickelt. Auch hierzu gibt es wieder zwei Methoden: entweder chemisch



oder elektrolytisch. Bei diesem Arbeitsprozess kann es oft schon zu einer Zerstörung der Oberfläche kommen. Der Grund ist, daß man nicht das richtige Produkt gewählt hat oder das Teil zu lange im Bad gelassen hat. Die Oberfläche wird angegriffen und sieht porig aus. Sind diese Arbeitgänge erledigt, so folgt ein sehr wichtiger, aber auch sehr aufwendiger Arbeitsgang. Die Stoßstange muß geschliffen und poliert werden. Je sauberer die

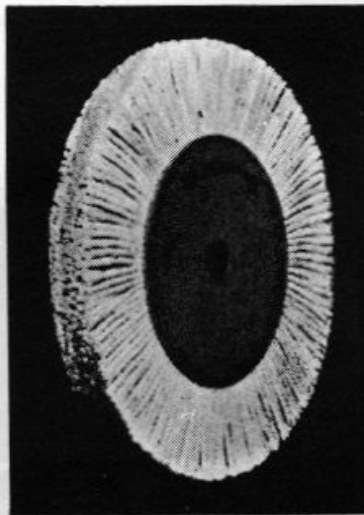
Oberfläche poliert ist, desto mehr Freude haben wir zum Schluß an unserem Autoteil. Es handelt sich bei dieser Arbeit um eine reine Handarbeit, und da wir uns diese in der Regel gut bezahlen lassen, ist sie ein wichtiger Kostenfaktor in der Kalkulation. Die Stoßstange wird - je nach Beschaffenheit der Oberfläche - zwei- oder dreimal geschliffen (Vorschlag: 180er, 280er, 320er Korn) danach mit einer Sisalkordelbürste

oder Fiberbürste gebürstet.

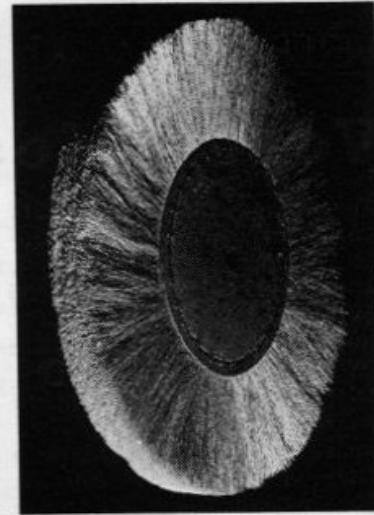
Bevor die Stoßstange galvanisiert wird, muß sie entfettet werden. Die Oberfläche ist durch das Schleifen und Bürsten schön glatt geworden. Das Schleifen und Bürsten wurde mit Schleiffett und Bürstpaste besorgt und dieses Fett muß entfernt werden. Es kann hierzu ein Lösungsmittel (z.B. Tri oder Per) verwendet werden. Nun ist unser Teil galvanisierfähig.

Für die weitere Bearbeitung gibt es zwei Möglichkeiten: die Automaten- oder die Handgalvanisierung. Bei der Bearbeitung im Automaten sind die Taktzeiten vorgegeben (ist nicht zu empfehlen, vorausgesetzt der Betrieb kann die Teile - eventuell über Mittag - lange in den Bädern lassen).

Die Stoßstange wird noch einmal entfettet und zwar in einer Lauge (3 Min.), anschließend wird gespült und elektrolytisch entfettet (kathodisch ca. 2



Sisalkordelbürsten mit Pappkern



Fiberbürsten mit Pappkern

Min.), dann gespült und dekapiert, in Säure gespült und anschließend ca. 15 - 30 Minuten (das ist sehr unterschiedlich)

vernickelt. Man sollte wenigstens eine Schicht von 20 µm Nickel auf der Oberfläche haben.

Sicherlich gibt es auch noch Betriebe, die nach dem

Dekapieren in Säure das Teil noch verkupfern und dann vernickeln.

Nach dem Vernickeln wird die Stoßstange dann ca. 1-5 Min. verchromt.

Vielleicht waren diese Ausführungen für einige Leute von Interesse.

Otto Peters