TIPPS AUS DER PRAXIS UND ERGÄNZENDE HINWEISE

KREEM®Tanksiegelset
Hersteller:
Ammon Tanksiegel GmbH
Kreuzstraße 6
97424 Schweinfurt
Tel:09721-4799599
Fax: 09721-4799598
www.tanksiegel.de

Inhalt: ***Seite:***

Warum rosten Stahlblechtanks? 1
Wie erkennt man verdorbenen Sprit im Tank? 2
Was ist gegen verdorbenen Sprit im Tank zu tun? 2
Rostschutz – Wir haben etwas gegen die braune Pest 3-4
Welche Tanks / Behälter können saniert werden? 5-7
Weitere Anwendungsgebiete für das Tanksiegelset 8
Funktion der chemischen Entrostung 9-11
Anwendung der Tankversiegelung 12
Tankentrostung mit PH-SI 13
Tanksanierung bei Ölverschmutzung 14
Tankinnensanierung & mögliche Bearbeitungsfehler 15-17

Schadhaftes Tanksiegel & alte Siegelschichten 18

Verantwortlich 24
Zusammenfassende Tipps aus der Praxis 25-26

WARUM ROSTEN STAHLBLECHTANKS ?

„Wenn der Tank mit Kraftstoff vollständig gefüllt ist, kann kein Rost entstehen.“ ***Falsch***

Als unser Sprit noch verbleit war, wurde der Rostbefall tatsächlich weitgehend gestoppt.

Unser heutiger Bleifrei-Sprit ist für den Tank aggressiv. Der giftige Bleizusatz wurde durch ca. 18 % Beimischung von Methylterär-Buthylether (MTBE) ersetzt. Dieser Stoff ist hygroskopisch. – Er zieht Wasser aus der Luft - .

MTBE wurde ab 1999 zunehmend durch das billigere und ungefährlichere bzw. Ethanol ersetzt. Dieser Alkohol zieht jedoch in noch stärkerem Maße Wasser aus der Luft. Weil das giftige Blei fehlt, kommt es zu einem Bakterienwachstum im Tank, das durch die Oldtimertypischen langen Standzeiten gefördert wird. Bakterien bauen den Alkohol in Essigsäure um. Es bildet sich eine aggressive Biochemie. Lange Standzeiten bewirken eine „Entmischung“ des Kraftstoffs – der schwere Wasseranteil sorgt für Rost am Tankboden. Die „trockene“ Tankoberseite ist natürlich auch Rostgefährdet. Je nach Blechqualität breitet sich der Rost nach wenigen Jahren im Tank aus.

Der entmischte und mit Bakterien kontaminierte Sprit wird vom Motor in der Regel klaglos verarbeitet. Schaden leiden die hochsensiblen Einspritzanlagen. Bei Vergasern, wo der Sprit mit Luft in Kontakt kommt, kommt es zu starker Oxydation von Nadelventilen, Düsen, Zink- u. Aluteilen, bis zum Zink- und Aluminiumfraß.
Aus diesem Grund, und weil sich Düsen, Kanäle, Siebe und Leitungen zusetzen, kommt es unter Umständen zu Motorschäden und Startschwierigkeiten.

WIE ERKENNT MAN VERDORBENEN SPRIT IM TANK

Der durch lange Standzeiten entmischte Sprit verursacht einen durchdringenden, unangenehmen Geruch. Geruchssinngeschädigte Oldtimerbastler lassen „die bessere Hälfte“ urteilen.

WAS IST GEGEN VERDORBENEN SPRIT IM TANK ZU TUN

Durch „Entmischung“ des Sprits und durch das im Alkoholanteil gebundene Wasser, kommt es zu einem Bakterienbefall und zu chemischen Reaktionen. Wenn ständig gefahren wird, spielt das keine Rolle. Schädlich sind lange Standzeiten.
Es gibt Additive im Handel für einige Euro pro Tankfüllung, welche die Entmischung und den Bakterienbefall des Kraftstoffs verhindern sollen. Abgesehen vom Aufwand ist die Wirkung nicht bewiesen.

Wir raten zur radikalen Lösung den Tank chemisch zu entrosten und zu versiegeln. Die Siegelschicht ist wie eine zweite Haut im Tank. Die Siegelschicht ist chemisch neutral. Wenn sich kein Rost mehr bilden kann, ist auch eine „Kontaktoxydation“ in Einspritzpumpe und Vergaser unmöglich. Ein vorgeschädigter Tank kann nicht durch Additive gerettet werden!

KREEM® Tanksiegelset, Hersteller: Ammon Tanksiegel GmbH, 97424 Schweinfurt

ROSTSCHUTZ

WIR HABEN ETWAS GEGEN DIE BRAUNE PEST

Das Tanksiegel Kreem rot wurde von uns 1984 entwickelt.
Zunächst sollte nur eine möglichst perfekte Rostschutzgrundierung gefunden werden.
Es stellte sich heraus überraschend heraus dass der entwickelte „Nitritkautschuk“

dauerbeständig ist gegen

„Vergaserkraftstoffe“
„Alle Säuren und Laugen“
„Alle Lösungsmittel“

Nicht beständig ist gegen

„Biodiesel“
„Reines Methanol“
„Elektrochemische Verfahren“
„Temperaturen über 180 Grad“

Das Tanksiegel Kreem ist mit allen Lacken überlackierbar.

Kreem wurde in Langzeitversuchen auf nicht vorbehandelten, massiv verrosteten Blechen im Freien getestet.
Nach 15 Jahren traten in der Lackfläche Risse auf, da der unbehandelte Rost sein Volumen naturgemäß vergrößert. Die Lackoberfläche war nach 15 Jahren noch nicht verwittert.

In mit Kreem rot versiegelten Kraftstofftanks kann seit 1985 keine Veränderung an der Siegelschicht festgestellt werden. Die mit Kreem versiegelten Oldtimer werden nur ca. 1 – 3-mal pro Jahr bei Oldtimer-Rallyes gefahren. Die Tanks wurden wegen der langen Standzeit häufig entleert.

KREEM® Tanksiegelset, Hersteller: Ammon Tanksiegel GmbH, 97424 Schweinfurt

Als Alternative wurde Kreem weiss vor 10 Jahren als 2-Komponentenverfahren auf den Markt gebracht. Kreem weiss hat die gleiche Qualität wie Kreem rot.

Seit März 2010 ist KREEM-ROT nur noch als 2-Komponentenmaterial lieferbar.

Die Rezeptur von KREEM ROT und KREEM WEISS wurde verbessert. Es wurde eine deutlich bessere chemische Stabilität erreicht. Dies war geboten weil der Bioethanolanteil im Kraftstoff auf 5 % und auf 10 % gestiegen ist.

KREEM® Tanksiegelset, Hersteller: Ammon Tanksiegel GmbH, 97424 Schweinfurt

WELCHE TANKS / BEHÄLTER KÖNNEN SANIERT WERDEN?

Stahlblechtanks

Stahlblechtanks werden mit dem Tanksiegel-Set gereinigt, entrostet und versiegelt.
Die Tanksiegel-Sets sind in 5 Gebindegrößen erhältlich, für die unterschiedlichen Tankgrössen.
Die Liter-Angaben beziehen sich auf den größten zu versiegelnden Tank.

Aluminium-Tanks

Aluminiumtanks werden mit dem Aluminiumreiniger-Granulat AL 80 gereinigt, und mit Kreem weiss versiegelt. Bei stabilen Aluminiumtanks ist auch Kreem rot geeignet.

GFK + Kevlartanks

GFK + Kevlartanks werden – wie Aluminiumtanks - behandelt.

Hinweis:
Eine Beschichtung mit Kreem weiss wird von der flugtechnischen Abnahme für neue Kleinflugzeugtanks vorgeschrieben, um die Sicherheit gegen Undichtigkeiten zu erhöhen.

Bremsflüssigkeits-Behälter

Alle Bremsflüssigkeitsbehälter können mit den Tanksiegel-Sets behandelt werden – auch PE – HD und XPE - Behälter

Motoren-Getriebe

Alle Flüssigkeitsführenden Hohlräume können mit dem Tanksiegel-Sets behandelt und abgedichtet werden.
Motoren. - und Getriebegehäuse werden mit Aluminiumreiniger-Granulat AL 80 gereinigt und einer Wärmebehandlung unterzogen, um die in die Wandungen eingedrungenen Öle „auszukochen“.

Die Innenflächen von Motoren u. Getriebegehäusen werden mit Kreem rot oder Kreem weiss im Streich-, Roll- oder Spritzverfahren beschichtet. Die Beschichtung verhindert Undichtigkeiten in Gestalt von Lunkerstellen, Alu-Zinn-Fraß und Gussfehlern.

Wasserführende Teile des Zylinders werden mit Kreem rot versiegelt.
Solche Arbeiten können bei Grauguss oder Aluminiumblöcken sinnvoll sein, um Rost, Alufraß und Undichtigkeiten zu vermeiden. Kreem rot ist für Temperaturen bis 180 Grad ausgelegt. So hohe Temperaturen entstehen in Wasserführenden Teilen eines Verbrennungsmotors nicht.

Undichte Tanks + Behälter

Kreem rot und Kreem weiss ist bei einer Schichtstärke von 0,03 – 0,06 mm dicht gegen Flüssigkeiten, wie z.B. Kraftstoffe, Öle, Wasser, Ethanol, Säuren und Laugen. Die Fähigkeit zuverlässig abzudichten, hängt von einem stabilen Untergrund ab. Die Haftung des Tanksiegels muss durch ausreichende „Sauberkeit“ des Untergrundes sichergestellt werden.
Im Bereich von Halterungen und Auflageflächen können Deformierungen und Scherwirkungen auftreten. Wird die elastische Eigenschaft des Tanksiegels überschritten, treten Risse auf.
Langfristig wird eine mögliche Undichtigkeit durch Oxydation des Grundmaterials verhindert. Wesentlich ist die richtige Vorbehandlung.

Wassertanks

Wassertanks können mit Kreem rot oder Kreem weiss versiegelt werden. Ob die Mittel für Trinkwasser geeignet sind, wurde nicht geprüft. Sicher werden Trinkwassertanks längere Zeit mit „Kohlenwasserstoffen“ kontaminiert.

KREEM® Tanksiegelset, Hersteller: Ammon Tanksiegel GmbH, 97424 Schweinfurt

PE – HD Behälter

Diese Behälter können in der Regel sicher beschichtet werden. Das Tanksiegel haftet einwandfrei auf der glatten Oberfläche wenn mit AL 80 gereinigt wurde. Waren die Behälter mit Kraftstoff befüllt, ist eine Wärmebehandlung erforderlich, um die im Material gebundenen Kohlenwasserstoffe auszutreiben.

Tanks aus Messingblech

Diese Tanks werden mit Kreem weiss beschichtet. Vorbehandlung mit Tankreiniger-Granulat F-E oder AL 80 Granulat.

Tanks aus Edelstahl

Wenn die Oberfläche nicht glatt oder poliert ist, haftet Kreem weiss.
Eine glatte Oberfläche kann mit dem Tankreiniger-Granulat F-E aufgeraut werden.

Stahltanks innen verzinnt oder verbleit

Zinnschichten bzw. Bleischichten werden vom Tankreiniger-Granulat F-E und dem Tankentroster-Granulat PH-SI nicht abgebaut. Auf den Schichten bildet sich nach Abbau der Oxydschicht eine erwünscht raue Oberfläche. Eine Beschichtung mit Kreem Rot oder Kreem Weiss ist möglich.

KREEM® Tanksiegelset, Hersteller: Ammon Tanksiegel GmbH, 97424 Schweinfurt

WEITERE ANWENDUNGSGEBIETE FÜR DAS TANKSIEGELSET

Aus eigener Erfahrung und durch Rückmeldungen unserer Kunden kennen wir noch viele Anwendungsmöglichkeiten.

Als Anregungen die Eigenschaften in Kurzform

Tankreiniger-Granulat F-E

Entfernt alle organischen Verschmutzungen bei Stahlblech für Metalle besonders Aluminium ungeeignet.

Alureiniger AL80

Entfernt alle organischen Verschmutzungen bei Metallen wie Alu, Zink, Messing usw. AL 80 ist auch bei Stahlteilen wirksam. Bei Alulegierungen wird die Oxydschicht abgebaut.

Entroster-Granulat PH-SI

Resorbiert Rost und schafft eine raue Oberfläche auch bei manchen Metallen. Für Alu, Zink und Zinn ungeeignet.

Kreem Rot / Kreem Weiss

Säure-Laugen-Kraftstoff beständig, und für diese Stoffe undurchlässig. Diese Elektrochemischen Verfahren schädigen das Tanksiegel. Temperaturen über 180° sind auch kurzfristig nicht zulässig.
Verhindert Unterrostung.
Kreem rot und Kreem weiss ist zähelastisch.
Kreem rot und Kreem weiss ist für Kraftstoff undurchdringlich, ebenso für Alkohole, Säuren und Laugen. Eine homogene Schicht von ca. 0,03 – 0,06 mm ist dicht, wenn keine mechanischen Belastungen durch Schwingungen und Scherwirkungen auftreten.

FUNKTION DER CHEMISCHEN ENTROSTUNG

Wie funktioniert die Chemische Entrostung?

Es gibt 2 Möglichkeiten:

1. Rostumwandler verändern die Roststruktur in eine sogenannte passive Schicht. Es wird, je nach Mittel, ein kleinerer Teil des Rostes aufgelöst. Der größere Teil des Rostes bleibt als lockere Schicht oder als Kruste erhalten. Diese Schichten sind für alle Lackarten nur bedingt als Untergrund geeignet. Nach Ausspülen mit Wasser besteht die Gefahr, dass der chemische Prozess nicht gestoppt ist.

2. Chemischer Abbau der Rostschicht

Das für unsere Firma patentierte Verfahren dient vornehmlich bei metallischen Tanks zum Resorbieren von Metall-Oxydschichten, d.h., der vorhandene Rost wird weitgehend weggebeizt. Es bildet sich eine dünne, raue Oxydschicht, welche Rost für längere Zeit verhindert. Diese Oxyd-Resorption führt zu mechanisch - stabilen, dünnen Schichten, und es entsteht eine raue Oberfläche, mit der sich die Tanksiegelschicht sehr gut verzahnt.
Nach der Einwirkzeit wird der Chemische Prozess durch Spülen mit Wasser, und Austrocknen mit Heißluft gestoppt. Zur perfekten Neutralisation empfiehlt sich eine Nachbehandlung mit Tankreiniger F-E.
Die ungefährliche Entsorgung ist durch Anmeldung beim Umweltbundesamt geklärt.

Die Mechanische Methode

a) Zunächst wird der Tank mit Tankreiniger F-E gereinigt, gewässert und getrocknet.
Tanks können in einem aufwändigen und entsprechend teuren Verfahren innen ausgestrahlt werden. Anschließend sollte jedoch unbedingt mit Tankentroster PH-SI entrostet werden, weil das Strahlgut Winkel und Falze nicht erreichen kann.
Schwer zugängliche Bereich können vom Strahlgut, z.B. durch Schottbleche nicht erreicht werden.

b) Eine bessere und wesentlich effektivere Methode stellt das sogenannte Gleitschleifverfahren dar.

Zunächst wird der Tank mit Tankreiniger-Granulat Stahl F-E gereinigt, gewässert und getrocknet. Dann wird der Tank für das „Trockenschleifen zu etwa 10 – 20 % seines Volumens mit <u>Trovaliersteinen</u> gefüllt.
Auch das „Naßschleifen“ ist möglich – dazu werden 10 – 20 % des Tankvolumens zusätzlich mit Tankentroster PH-SI gefüllt.



Trovaliersteine aus Keramik oder Kunststoff mit eingebundenem Schleifmittel, z.B. hier in Pyramidenform.

Eine spezielle Gleitschleifmaschine dreht und wendet den Tank mit stark wechselnden Geschwindigkeiten und Drehrichtungsänderungen. Die Laufzeit der Maschine ist abhängig vom „Schüttgewicht“ der Trovaliersteine, der Roststärke und von der Tankform. Laufzeiten von 2 – 24 Stunden sind üblich.



Gleitschleifmaschine mit Steuerteil für PKW-Tanks oder 2 – 3 Motorradtanks.

KREEM® Tanksiegelset, Hersteller: Ammon Tanksiegel GmbH, 97424 Schweinfurt

Diese Maschine, und eine kleinere Ausführung, wird von uns hauptsächlich nur genutzt, um beim absolut gleichmäßigen Verteilen der Tanksiegelschicht Arbeitszeit zu sparen, und um die Qualität zu erhöhen.

Nur bei massiver und zundriger Verrostung setzen wir die Gleitschleifmaschine zum Entrosten ein. Wir bevorzugen das Naßschleifen mit dem Tankentroster PH-SI und Trovaliersteinen. Auch kleine Trovaliersteine können Winkel und Falze im Tank nicht entrosten – hier kann nur die **chemische Methode** Erfolg haben!

c) Für den Selbstanwender kommt der Bau einer Gleitschleifmaschine kaum in Frage.
Die Verwendung einer Betonmischmaschine ist möglich, wenn der Tank sicher befestigt wird. Als Ersatzschleifmittel sind nur kurze Spaxschrauben oder scharfkantige Stahlteile aus der Metallbearbeitung sinnvoll.
Kies, Sand oder Glasbruch bringt kein gutes Ergebnis!

FAZIT: Welche Methode ist geeignet?

Rost ist nicht gleich Rost.
In den allermeisten Fällen ist die chemische **„Rostabbaumethode“** ausreichend.
Ein „Rostumwandler“ ist für eine Anwendung im Tank völlig ungeeignet.
Starker Rostbefall kann mechanisch bearbeitet werden. Als zweiter Arbeitsgang ist eine chemische Entrostung nötig, weil keine mechanische Bearbeitung unterrostete Falzen und enge Kanten erreichen kann.
Tankentroster PH-SI wandelt den Rost nicht um, der Rost wird abgebaut (resorbiert).

ANWENDUNG DER TANKVERSIEGELUNG

Verteilung des Tanksiegels Kreem im Kraftstofftank

Grundsätzlich muss eine ausreichende Überschussmenge Tanksiegel in den Tank gefüllt, und durch schwenkende, langsam rollende Bewegungen über die ganze Innenfläche verteilt werden.
Kompliziert geformte Tanks mit Schwallblechen, Schottwänden, Ansaugglocken u.s.w. erfordern eine größere Überschussmenge an Tanksiegel, und es muss länger geschwenkt werden.
Zwischendurch den Tank in verschiedenen Positionen anhalten, und nach ca. 1 Minute die Lage des Tanks schnell verändern.
Diese ruckartigen Lageänderungen und Pausen führen dazu, dass Tanksiegel an der jeweils unteren Stelle des Tanks sich sammelt, und nach schneller Lageänderung quer durch den Tank läuft, und Schwall.- u. Schottbleche u.s.w. sicher versiegelt werden.

Schichtstärke:

Wird eine Schichtstärke von ca. 0,6 mm überschritten, kann die Siegelschicht Risse bilden. Wie beim Lackieren gilt der Grundsatz „ viel bringt nicht mehr“. Eine völlig gleichmäßig dünne Siegelschicht kann mit „Heimwerker-Methoden“ nicht erreicht werden und ist auch nicht notwendig. Wird der Tank nach dem Verteilen des Tanksiegels durch Schwenken lange genug gedreht, gut entleert und anschließend ausreichend lange getrocknet, dürfen keine Risse auftreten. Es ist normal, dass im Bereich von Falzen, Kanten und Sicken eine dickere Siegelschicht nicht verhindert werden kann.

In der Regel sind Oldtimertanks recht einfach aufgebaut. Leider gibt es bei neueren Tanks, aber auch bei Oldtimertanks, komplizierte Konstruktionen.

KREEM® Tanksiegelset, Hersteller: Ammon Tanksiegel GmbH, 97424 Schweinfurt

TANKENTROSTUNG MIT PH – SI

Der mit Tankreiniger F-E vorgereinigte Tank wird mit dem Tankentroster PH-SI randvoll gefüllt.
Die heiße Entrosterflüssigkeit resorbiert den Rost in ca. 30 – 60 Minuten.
Die Zeit, in der Rost entfernt wird, hängt von der Temperatur, und von der Stärke der Rostschicht ab.
Beispiel: 50 – 60 Grad / 30 – 60 Minuten - 60 – 70 Grad / 15 – 30 Minuten
Die Entrosterflüssigkeit darf im Tank keinesfalls kalt werden!!

„Bei dem patentierten Verfahren handelt es sich **nicht** um einen **„Rostumwandler“.**

Mittel, die Rost umwandeln sind völlig ungeeignet für eine Beschichtung mit Tanksiegel Kreem.

Rostumwandler schaffen einen lockeren, krustigen Untergrund. Dadurch kann sich das Tanksiegel Kreem nicht ausreichend mit dem Untergrund verzahnen.

Tankentroster PH-SI verursacht bei sachgemäßer Anwendung eine gelb-braun, bis graue Verfärbung der Oberfläche. Ein lockerer, staubartiger und gelber Belag kann auch bei sachgemäßer Anwendung auftreten.
Eine nochmalige Behandlung mit dem Tankreiniger F-E oder auch mit dem Reiniger AL 80 beseitigt diese Schicht, und erzeugt eine rötlich-braune bis graue Oberfläche.

KREEM® Tanksiegelset, Hersteller: Ammon Tanksiegel GmbH, 97424 Schweinfurt

TANKSANIERUNG BEI ÖLVERSCHMUTZUNG

Bei Zweitaktfahrzeugen kann sich eine schmierige, teerige, kaffeesatzartige Schicht mit starker Geruchsbelästigung bilden.
Auch bei 4-Taktfahrzeugen kann sich in seltenen Fällen der Kraftstoff in schmierige teerartige Substanzen abgelagert haben.
Um eine Überlastung des Tankreinigers zu vermeiden, sollte mit Verdünnung vorgereinigt werden. Wirkungsvoll sind auch Bremsenreiniger, Teilereiniger und Dampfstrahler.
Nach der – nach Bedarf - verlängerten Einwirkzeit mit dem Tankreiniger F-E dürfen keine Anhaftungen mehr zu erkennen sein. Riecht der Tank immer noch nach Altöl, muss die Behandlung eventuell mit frischen Mitteln wiederholt werden.
Es kann helfen, den Tank zur Hälfte zu füllen, und kräftig durchzuschütteln.
„Anhaftungen von Altöl und Kohlewasserstoffen verhindern die Wirkung des Tankentrosters PH-SI“.

Die Reinigerflüssigkeit und auch die Entrosterflüssigkeit dürfen im Tank keinesfalls kalt werden!!

TANKINNENSANIERUNG
&
MÖGLICHE BEARBEITUNGSFEHLER UND GEFAHREN

Temperaturfehler:

Der Tankreiniger Stahl F-E und der Tankentroster PH-SI muss während der ganzen Einwirkzeit auf mindestens 50 Grad gehalten werden, höhere Temperaturen sind unschädlich.

Trocknung des Tanks:

Nach Ablauf der **Einwirkungszeit des Tankentrosters** wird der Tank sofort mit Wasser gut gespült und „sofort mit Heißluft getrocknet“.
Restfeuchtigkeit hält sich in Falzen und hinter Schwallblechen.
Kommt das Tanksiegel mit Restfeuchtigkeit in Kontakt, sind Versprödungen, Risse und Ablösungserscheinungen die zwangsläufige Folge.

Reihenfolge der Arbeitsgänge:

Die Arbeitsschritte Tankreinigen / Tankentrosten dürfen nicht verwechselt werden.
Der Tankentroster kann nur wirken, wenn vorher eine wirksame Reinigung des Tanks erfolgte!!

Schichtstärke:
Durch Mehrfachversiegelung oder unzureichende Entleerung entstehen unzulässige Schichten von mehr als 0,6 mm. Auch wenn nicht lange genug geschwenkt wurde, läuft das Tanksiegel nach unten und bildet partiell dicke Schichten. Es kann zu Rissbildung kommen.

1. Sandstrahlen und Schleifen der Tankoberfläche

Grundsätzlich müssen aggressive Arbeiten zuerst ausgeführt werden.
Verschiedene Arbeitsschritte an der Tankaußenfläche können das Tanksiegel schädigen und zerstören.
Es entstehen beim Sandstrahlen so hohe Temperaturen, dass das Tanksiegel verbrennt, Blasen bildet oder sich ablöst. Glasperlenstrahlen mit wenig Druck ist unbedenklich.

2. Verchromungsarbeiten

Das Tanksiegel ist zwar Säure-Laugen.u. Kraftstoffbeständig. Die Elektro-Chemischen Verfahren in der Galvanik schädigen das Tanksiegel.
Beim Schleifen und polieren des Tanks entstehen Temperaturen, die das Tanksiegel ebenfalls schwer schädigen. Erst verchromen, dann versiegeln.

3. Lackierarbeiten

Bei korrekter Ausführung von Lackierarbeiten kann die Siegelschicht nicht beschädigt werden. Es können aber Schäden auftreten, wenn der Tank geschliffen wird (Temperatur). Die kurzwelligen Infrarotstrahler erhitzen besonders die Feststoffe in der Siegelschicht, wenn die Strahler zu lang und mit zu hoher Einstellung genutzt werden. Erst reinigen u. entrosten, dann lackieren, anschließend immer versiegeln.

4. Schweiß.- und Lötarbeiten

Beim Schweißen und Löten verbrennt die Siegelschicht dort, wo Temperaturen von über 300 Grad erreicht werden. Der Rauch ist nicht gesundheitsschädlich. Ein Nachversiegeln der verbrannten Stelle ist möglich.
Um eine Explosionsgefahr zu vermeiden, sollte der Tank vor dem Schweißvorgang mit Tankreiniger F-E von Kohlewasserstoffen befreit werden. Nach dem Schweißvorgang wird der Tank ausgeblasen und noch einmal mit Tankreiniger F-E behandelt, getrocknet und komplett oder partiell versiegelt.

5. Ausbeularbeiten

Ausbeularbeiten an einem versiegelten Tank beschädigen örtlich die Siegelschicht. Durch eine weitere Siegelschicht werden die beschädigten Stellen kraftstoffbeständig versiegelt.

6. Pulverbeschichten

Die hohen Temperaturen beim Pulverbeschichten von 190 – 230 ° zerstören die Siegelschicht. Erst pulverbeschichten, dann versiegeln.

7. Ältere Lackschichten

Lacke aus den 50er Jahren, verwitterte Lacke und Abziehbilder können beschädigt werden. Auch bei modernen Lacken können Schäden durch überlaufendes Reiniger- und Entrostermittel nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Es kann helfen, den Lack vor der Anwendung des Tanksiegels mit Hartwachs zu polieren, und überlaufende Flüssigkeit mit einem nassen Schwamm aufzunehmen.

KREEM® Tanksiegelset, Hersteller: Ammon Tanksiegel GmbH 97424 Schweinfurt

SCHADHAFTES TANKSIEGEL & ALTE SIEGELSCHICHTEN

Schadhaftes Tanksiegel, alte Siegelschichten

In älteren Tanks finden sich gelegentlich beschädigte, unterrostete, rissige und abgelöste Lack.- und Siegelschichten.
Vor einer Neuversiegelung sollten diese Rückstände möglichst entfernt werden.

Die Chemische Methode

Mit der patentierten Anwendungstechnik des Tanksiegels Kreem können alte, beschädigte und unterrostete Tanksiegelschichten entfernt werden.
Dazu müssen die Arbeitsschritte Reinigen und Entrosten im Wechsel mehrmals angewendet werden.

Nach jedem Arbeitsschritt sollte der Tank mit einer Heißluftpistole auf eine möglichst hohe Temperatur durch ausblasen gebracht werden.

Haben Teile der alten Tanksiegelschicht diese Behandlung überstanden, können diese alten Reste mit Tanksiegel Kreem rot oder weiss eingekapselt werden.
In solchen Fällen wird ausnahmsweise eine zweite Tanksiegelschicht aufgebracht.

Eine zuverlässige Entfernung der beschädigten Siegelschicht stellt das Tauchbadentlacken dar. Allerdings wird hier auch der Aussenlack abgebaut.

VERANTWORTLICH

KREEM ® Tanksiegelset

Ammon Tanksiegel GmbH
Kreuzstr. 6
97424 Schweinfurt
Telefon: 09721 4799599
Telefax: 09721 4799598

www.tanksiegel.de

E-Mail: info@tanksiegel.de

Urheberrecht
Nachdrucke, auch auszugsweise, und die Weiterverbreitung sind ***ausdrücklich erwünscht.***

Tipps aus der Praxis und ergänzende Hinweise

Seit 1985 sind wir mit unseren Produkten zur Tankreinigung und -versiegelung auf dem Markt. In Gesprächen mit Kunden zeigte sich, dass folgende Punkte in der Praxis besonders beachtet werden sollten:

Mögliche Bearbeitungsfehler:

Kraftstoffbeständigkeit: Das Geheimnis der Kraftstoffbeständigkeit sind mikroskopisch kleine Feststoffe. Diese schweren Stoffe müssen durch intensives Umrühren gleichmäßig verteilt werden. Erfolgt dies nicht ausreichend, ist die Kraftstoffbeständigkeit nicht gewährleistet.

Trocknung der Tanks: Tanksiegel darf nicht mit Restfeuchtigkeit in Kontakt kommen. Den Tank nach Abspülen mit Wasser „sofort mit Heissluft sorgfältig trocknen."

Reihenfolge der Arbeitsgänge: Der Entroster ist nur wirksam, wenn vorher mit dem Tankreiniger ausreichend gereinigt wurde. Reiniger und Entroster müssen immer heiss sein. Aggressive Arbeiten wie schleifen, sandstrahlen, verchromen, ausbeulen, schweissen der Tankaussenfläche zuerst ausführen.

Schichtstärke des Tanksiegels: Ein Mehrfachversiegeln, zu kurzes Schwenken, nicht ausreichende Entleerung führt zu dicken Schichten, Restfeuchtigkeit z.B. unter Falzen führt zu Versprödung der Siegelschicht, Schichtstärken über 0,5 mm sind rissgefährdet.

Entrostete Oberflächen: Grundsätzlich ist Stahlblech nach der Entrostung gelb-braun-grau verfärbt. Ist jedoch ein lockerer, staubartiger und gelblicher Belag vorhanden, sollten Sie nach dem Entrosten den Tankreiniger nochmals anwenden, die Oberfläche verfärbt sich dann rötlich-braun.

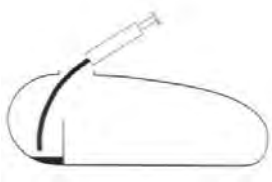
Trocknung: Prinzipiell sollten Tanks nach der Beschichtung mit der Einfüllöffnung nach **unten** abgelegt werden, so kann das Lösungsmittel, das schwerer als Luft ist, besser entweichen. Trocknungsbeschleunigung durch Temperaturerhöhung vermeiden.

Lagerung sanierter Tanks: Wenn möglich, füllen Sie Treibstoff erst vor der Inbetriebnahme des Fahrzeugs ein. Richtig beschichtete Tanks können problemlos auch über einen längeren Zeitraum unbefüllt gelagert werden.

Übrigens: Die Hauptursache für Rost und Schmutz im Tank liegt am Bioethanolanteil des Benzins. Dieser Alkohol in Verbindung mit Sauerstoff und Feuchtigkeit kommt es zu einer chemischen Reaktion mit dem Stahlblech. Das Tanksiegel verhindert diese Reaktion durch Ab-
dichtung und Neutralisation der Oberfläche dauerhaft. Neuerdings wird Benzin sogar mit Butan und Methanol „gestreckt".

KREEM® Tanksiegelset, Hersteller: Ammon Tanksiegel GmbH, 97424 Schweinfurt

Sonstiges: Bei manchen Tanks läuft das Tanksiegel nicht ausreichend ab. (Schwallbleche, Ausbuchtungen etc.). In solchen Fällen empfiehlt sich das das Absaugen mit einer Einwegspritze, auf die ein Stück eines passenden Benzinschlauchs aufgeschoben wurde.



Die Funktion des Tanksiegels ist jedoch auch bei dickeren Schichten gewährleistet. Selbst bei einer eventuellen Rissbildung durch eine zu dicke Schicht bildet sich direkt auf dem Blech eine zuverlässige Versiegelung.

Stand Nov. 2011. Alle früheren Unterlagen verlieren damit ihre Gültigkeit.
Irrtümer und technische Änderungen vorbehalten.
Nachdruck auch auszugsweise untersagt.

KREEM® Tanksiegelset, Hersteller: Ammon Tanksiegel GmbH, 97424 Schweinfurt