



Udo Baldewein – Georg-Leppien-Str. 7 – 21337 Lüneburg

Auf den folgenden Seiten geben wir Tipps und Hinweise des Herstellers weiter.

## Inhaltsverzeichnis

WARUM ROSTEN STAHLBLECHTANKS ? .....	2
WIE ERKENNT MAN VERDORBENEN SPRIT IM TANK.....	3
WAS IST GEGEN VERDORBENEN SPRIT IM TANK ZU TUN .....	3
ROSTSCHUTZ.....	3
WELCHE TANKS / BEHÄLTER KÖNNEN SANIERT WERDEN? .....	4
WEITERE ANWENDUNGSGEBIETE FÜR DAS TANKSIEGELSET .....	6
FUNKTION DER CHEMISCHEN ENTROSTUNG .....	7
GLEITSCHLEIFVERFAHREN .....	8
ANWENDUNG DER TANKVERSIEGELUNG.....	10
TANKENTROSTUNG MIT PH – SI .....	11
TANKSANIERUNG BEI ÖLVERSCHMUTZUNG .....	11
TANKINNENSANIERUNG & MÖGLICHE BEARBEITUNGSFEHLER UND GEFAHREN .....	12
SCHADHAFTES TANKSIEGEL & ALTE SIEGELSCHICHTEN .....	13
TESTBERICHTE IN FACHZEITSCHRIFTEN.....	14

## 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. 5 % Beimischung von Methylterärbuthylether (MTBE) ersetzt. Dieser Stoff ist hygroskopisch. – Er zieht Wasser aus der Luft - .

MTBE wurde ab 1999 zunehmend durch das billigere und ungefährlichere Methanol und Bioethanol ersetzt. Diese Alkohole ziehen jedoch in noch stärkerem Maße Wasser aus der Luft. Weil das giftige Blei fehlt, kommt es durch die in unserer Biosphäre allgegenwärtigen Keime zu einem Bakterienwachstum im Tank, welche durch die Oldtimertypischen lange Standzeit gefördert wird. Der Lebenszyklus der Bakterien baute den Alkohol in Essigsäure um. 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 ca. 10 – 15 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!

## 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 überraschend heraus, dass der entwickelte „Nitritkautschuk“

#### dauerbeständig ist gegen

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

#### Nicht beständig ist gegen

- „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® ROT versiegelten Oldtimer werden nur ca. 1 – 3-mal pro Jahr bei Oldtimer-Rallyes gefahren. Die Tanks wurden wegen der langen Standzeiten häufig entleert. Als Alternative wurde KREEM® WEISS vor 10 Jahren als 2-Komponentenverfahren auf den Markt gebracht. KREEM® WEISS hat die gleiche Qualität wie KREEM® ROT.

## WELCHE TANKS / BEHÄLTER KÖNNEN SANIERT WERDEN?

### Stahlblechtanks

Stahlblechtanks werden mit dem Tanksiegel-Set gereinigt, entrostet und versiegelt. Die Tanksiegel-Sets sind in 4 Gebindegrößen erhältlich, entsprechend der 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 oder KREEM® ROT versiegelt.

### GFK + Kevlartanks

GFK + Kevlartanks werden – wie Aluminiumtanks - behandelt.

#### Hinweis:

Eine Beschichtung mit KREEM® WEISS wird von der flugtechnischen Abnahme in der Schweiz 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 werden mit KREEM® ROT oder KREEM® WEISS im Streich.- oder Spritzverfahren beschichtet. Die Beschichtung verhindert Undichtigkeiten in Gestalt von Lunkerstellen, Alu-Zinn-Fraß und Gussfehlern. Wasserführende Teile des Zylinders und Zylinderkopfes werden mit KREEM® ROT versiegelt. Auch die Wasserführenden Teile im Zylinderkopf können versiegelt werden. 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.

Diese Verfahrenstechnik wird von der Firma Dieter Braun - in Absprache mit der Firma Mercedes Benz Classic Center – seit Jahren bei der Restauration von wertvollen Vorkriegs-Mercedeswagen angewandt.



# Tankbeschichtungen

Tankversiegelung für Young- und Oldtimer



Dauerhafter  
Schutz gegen  
Rost im Tank

## 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, 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. *Bitte rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.*

## 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.

## PE – HD Behälter

Diese Behälter können in der Regel sicher beschichtet werden. Das TS haftet einwandfrei auf der glatten Oberfläche wenn mit AL 80 gereinigt wurde. Wenn 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 und Tankentroster-Granulat PH-SI.

## Tanks aus Edelstahl

Wenn die Oberfläche nicht glatt oder poliert ist, haftet KREEM® WEISS oder KREEM® ROT. Eine glatte Oberfläche kann mit dem Tankentroster-Granulat PH-SI aufgeraut werden.

## Stahltanks innen verzinkt 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.



# Tankbeschichtungen

Tankversiegelung für Young- und Oldtimer



Dauerhafter  
Schutz gegen  
Rost im Tank

## WEITERE ANWENDUNGSGEBIETE FÜR DAS TANKSIEGELSET

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

Wenn Sie ein Problem haben und überlegen, ob das Tanksiegel-Set geeignet wäre sprechen Sie mit uns.

Als Anregungen die Eigenschaften in Kurzform

### Tankreiniger-Granulat F-E

Entfernt alle organischen Verschmutzungen bei Stahlblech. Für Aluminium ungeeignet.

### Alureiniger AL80

Entfernt alle organischen Verschmutzungen bei Metallen wie Alu, Zink, Messing usw. AL 80 ist auch bei Stahlteilen wirksam. Bei Alu- und Zinklegierungen 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.

Elektrochemische Verfahren schädigen das Tanksiegel. Temperaturen über 180° sind auch kurzfristig nicht zulässig.

Verhindert Unterrostung.

Kreem ist in allen Farben lieferbar.

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 sind dicht, wenn keine mechanischen Belastungen durch Schwingungen und Scherwirkung 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 meine Firma patentierte Verfahren dient vornehmlich bei Stahl-Tanks zum Resorbieren von 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 zuverlässig gestoppt.

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 Bereiche können vom Strahlgut, z.B. durch Schottbleche nicht erreicht werden.

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

## GLEITSCHLEIFVERFAHREN

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 Trovaliersteinen 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 Motorradtanks.*

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!



# Tankbeschichtungen

Tankversiegelung für Young- und Oldtimer



Für den Selbstanwender kommt der Bau einer Gleitschleifmaschine kaum in Frage. Sie können bei uns gerne Planskizzen und Materialdaten anfordern.

Die Verwendung einer Betonmischmaschine ist möglich, wenn der Tank sicher befestigt wird. Als Ersatzschleifmittel sind 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 „**Rostabbau**methode“ ausreichend.

Ein „Rostumwandler“ ist für eine Anwendung im Tank nicht ungeeignet.

Starker Rostbefall kann mechanisch bearbeitet werden. Als zweiter Arbeitsgang ist eine chemische Entrostung nötig, weil keine mechanische Bearbeitung unterrostete Falz 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.

Wenn Sie Probleme sehen und Fragen haben, sprechen Sie mit uns.

Wollen Sie die Tanksanierung nicht selbst ausführen – wir haben uns auf solche Arbeiten spezialisiert.



# Tankbeschichtungen

Tankversiegelung für Young- und Oldtimer



Dauerhafter  
Schutz gegen  
Rost im Tank

## 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 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.

## TANKSANIERUNG BEI ÖLVERSCHMUTZUNG

Bei Zweitaktfahrzeugen kann sich eine schmierige, teerige, kaffeesatzartige Schicht mit starker Geruchsbelästigung bilden.

Um eine Überlastung des Tankreinigers zu vermeiden, sollte mit Verdünnung vorgereinigt werden. Wirkungsvoll sind auch Bremsenreiniger, Teilereiniger und Dampfstrahler.

Nach der – nach Bedarf - verlängerter 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 Tankentrostes 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 Tanketroster PH-SI muss während der gesamten Einwirkzeit auf mindestens 50 Grad gehalten werden, höhere Temperaturen sind unschädlich.

### Trocknung des Tanks:

Nach Ablauf der **Einwirkungszeit des Tanketrosters** 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 / Tanketrosten dürfen nicht verwechselt werden.

Der Tanketroster 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 können so hohe Temperaturen entstehen, dass das Tanksiegel verbrennt, Blasen bildet oder sich ablöst.

Gasperlenstrahlen 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.

### 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.

### 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.

## 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 Entrostmittel 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.

## 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.



# Tankbeschichtungen

Tankversiegelung für Young- und Oldtimer



Dauerhafter  
Schutz gegen  
Rost im Tank

## TESTBERICHTE IN FACHZEITSCHRIFTEN

Aus urheberrechtlichen Gründen dürfen wir die sehr ausführlichen und informativen Berichte über das Tanksiegel-Komplett-Set nicht ins Internetstellen.

### **Britisch CLASSIC Cars Nr. 02/2006**

Licht ins Dunkel

### **Oldtimer-Markt-Sonderheft Nr. 35/2005, „Wer rastet der rostet“**

Praxis-Vergleichstest mit 3 Anbietern.

**Textauszug:** Bei der Entscheidung, mit welchem Produkt der 45-Liter-Autotank bearbeitet werden soll, fällt unsere Wahl aus drei Gründen auf KREEM-rot von Herbert Ammon.

### **Oldtimer-Markt Nr. 5 / 2004**

Praxis-Test mit 3 Anbietern.

„So schützen Sie Ihren Tank vor aggressiven Bleifrei-Sprit“

### **Oldtimer-Praxis Nr. 11 / 1999**

Anwendungstest

„Tanke schön“.

### **Oldtimer-Markt Nr. 8 / 1996**

Vergleichstest Verfahrenstechnik

„Tiger oder Rost im Tank“