

# Nachteile des **Airlessverfahren** (Ist Zustand)

---

- |  |   |
|--|---|
| <b>1. Große Tröpfchen</b>  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Schlechte Verlauf</li><li>- Grobe Filmstruktur</li></ul>  |
| <b>2. Hohe Bewegungsenergie</b>  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Hohe Drücke 300 – 500 bar</li><li>- Zerschießen der Oberfläche (Orangenhaut-Effekt)</li></ul>   |
| <b>3. Große Farbmengen pro Zeiteinheit</b>                               | <ul style="list-style-type: none"><li>- Überbeschichtung (Toleranzen bis 300 %)</li><li>- Schlecht kontrollier- und beherrschbar</li><li>- Gefahr der Läuferbildung an Ecken und Kanten</li></ul> |
| <b>4. Große Druckschwankungen</b>  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Schlecht kontrollier- und beherrschbar bei längeren Schlauchlängen</li><li>- Hohe Differenz zwischen statischem - und dynamischem Druck</li></ul>         |
| <b>5. Airlesssspritzbild</b>   | <ul style="list-style-type: none"><li>- Ungleichmäßige Schichtstärken</li><li>- dadurch hoher Farbverbrauch</li></ul>   |
| <b>Airlessstreifen</b>   | <ul style="list-style-type: none"><li>- Streifenbildung bei seidenglänzenden Anstrichen</li></ul>   |
| <b>6. Hoher Overspray (hoher Druck verdrängt Luft vom Lackierobjekt)</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>- Umweltverschmutzung</li><li>- Lackierprobleme durch <b>Farbstaub</b></li><li>- Rückprallwirkung</li></ul>   |
| <b>7. Unterbeschichtung an <b>Kanten</b> und <b>Spitzen</b></b>          | <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>schlechter Korrosionsschutz</b> (Vorholen von Hand erforderlich)</li></ul>   |
| <b>8. Hoher Pumpen und Düsenverschleiß</b>                               |   |
| <b>9. z. T. Verdünnungszugabe erforderlich</b>                           | <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>VOC-Vorschriften</b></li><li>- <b>Kantenflucht dadurch sehr schlechter Korrosionsschutz</b></li></ul>  |