

Der Test

Ab dieser Ausgabe werden wir uns Heft für Heft mit dem Chrom und seinen Verchromern beschäftigen. Und das geht so: Pro Monat liefern wir ein Paket mit zu verchromenden Teilen bei einem der Betriebe aus der *Motor Klassik*-Liste ab. Da wir anonym auftreten, deutet für den Verchromer nichts darauf hin, daß er es mit *Motor-Klassikern* zu tun hat, er denkt, er bekäme einen ganz normalen Kundenauftrag.

Was er nicht weiß, ist, daß die jeweiligen Teile und ihr Zustand vorher von einem Experten sorgfältig begutachtet und bewertet worden sind. Dieser Experte ist **Professor Peter Kunz aus dem Fachbereich Oberflächentechnik und Werkstoffkunde der Fachhochschule Aalen**, ein unabhängiger, vereidigter Sachverständiger für alle Fragen der Oberflächenveredelung.

Mit von der Partie sind sein Assistent Herbert Haß und Mitglieder der *Motor Klassik*-Redaktion. Die Ergebnisse der Begutachtung sowie die vorher aufgenommenen Fotos der Teile werden nach der Rücklieferung dem Endergebnis gegenübergestellt.

Zusammen mit anderen Faktoren, wie dem Preis, der Lieferzeit, der Einhaltung von Versprechungen oder der korrekten Beratung läßt sich aus diesen Verchromungs-Ergebnissen ein Urteil bilden, welches an den Leser im Rahmen einer *Motor Klassik*-Empfehlung für oder gegen den jeweiligen Betrieb weitergegeben wird.

Neben dem Nutzen, den der Leser aus dieser Empfehlung bei der Auswahl *seines* Betriebes ziehen kann, bietet sich noch ein anderer Effekt an. Kein Betrieb weiß, wann und von wem die „Testteile“ abgeliefert oder zugeschickt werden. Selbst bereits getestete Betriebe kann es nochmal „erwischen“, wenn wir von dem ersten Ergebnis nicht überzeugt sind. Jeder Leser hat also die Chance, für den *Motor Klassik*-Tester gehalten zu werden, was unter Umständen eine besonders gute Bearbeitung seiner Teile zur Folge hat.

Den Betrieben aber sei zur Beruhigung gesagt: Wenn jemand bei Ihnen aufkreuzt und durchblicken läßt, er sei von *Motor Klassik*, dann ist er es ganz bestimmt nicht. Denn der echte *Motor Klassik*-Tester hüllt sich nicht nur in Anonymität, er hüllt sich auch in Schweigen.

Die Leser aber, die uns helfen wollen, indem sie sich genauso verhalten, wie wir beim Test, und die außerdem darauf spekulieren, daß man gerade ihre Teile für die Testteile hält und ihnen eventuell eine VIP-Behandlung zukommen läßt, müssen folgende Regeln beachten:

Die sieben Chrom-Regeln

Wie schon erwähnt, haben viele Betriebe im Fragebogen Randbemerkungen angefügt, die nicht in der Tabelle auftauchen, die wir aber in den folgenden sieben Regeln zusammengefaßt haben, und die wir in den Artikeln der nächsten Ausgaben immer wieder ansprechen, um so mitzuhelfen, daß alles glatt läuft.

1. Demontieren Sie Ihre Teile unbedingt vollständig.

Auf zusammengeschraubte Teile oder in die Gewinde eingeschraubter Teile kann natürlich kein Überzug aufgebracht werden.

2. Entfetten und reinigen Sie die Teile vollständig, entfernen Sie alle Lackschichten, Rost braucht nicht entfernt zu werden.

Vor der Bearbeitung kommen die Teile in Bäder, meist ein elektrochemisches und ein Säurebad, welche die alten Metallüberzüge und auch Rost entfernen. Alte Lackreste, Fette und Schmutz behindern diese Vorgänge und zwingen den Galvaniseur zu Handarbeit, die Sie teuer bezahlen müssen. Lackreste und Schmutz sollten aber weder durch Sandstrahlen, noch durch Schleifen beseitigt werden, dadurch würde die Oberfläche zu rau, was bei der anschließenden Veredelung ebenfalls zusätzliche Kosten verursacht. Das beste Verfahren ist Waschen in Kaltreiniger und Ablaugen der Farbreste.

3. Verpacken Sie die Teile sorgfältig.

Beim Transport beschädigte oder verlorene Teile sind wirklich nicht die Schuld Ihres Galvaniseurs.

4. Legen Sie eine Stückliste bei, auf der jedes noch so kleine Teil einzeln aufgeführt ist, fügen Sie eventuell Fotos bei.

Der Verchromer behandelt nicht nur Ihre Teile, sondern einige 100 andere zugleich. Da es für verschiedene Teile oft verschiedene Abläufe gibt, gerät Ihre Lieferung zwangsläufig durcheinander. Nur mit einer guten Stückliste kann der Betrieb Ihre Teile nachher wieder unter den anderen identifizieren.

5. Geben Sie dem Verchromer Gelegenheit, die Teile zu inspizieren und sprechen Sie dann mit ihm.

Verchromen ist nicht gleich verchromen, es gibt verschiedene Vorgehensweisen und verschiedene Qualitätsstufen, zum Teil abhängig von teurer Handarbeit. Der Galvaniseur muß wissen, was Sie von ihm erwarten und wieviel Geld Sie bereit sind, auszugeben. Oft stellt sich heraus, daß die Beschaffung selbst teurer Neuteile oder Nachfertigungen immer noch billiger wäre, als eine Qualitätsverchromung.



Freudiger Augenblick: Auspacken der frisch verchromten Teile.

6. Wenn Sie einige Vorarbeiten selber leisten wollen oder müssen, so lassen Sie die Teile vorher entchromen und sprechen Sie alle folgenden Arbeitsabläufe mit ihrem Betrieb ab.

Solange ein Teil mit altem Chrom und Rost vorliegt, kann man nur sehr schlecht abschätzen, was im Endeffekt alles daran zu tun ist. Oft kann es billiger sein, nach dem Entchromen und Entrosten selbst auszuheulen, Beulen mit Lot zu füllen (fragen Sie Ihren Verchromer, welches Lot Sie benutzen sollen), oder sogar manchmal selbst zu schleifen und zu polieren. Ihr Berater und Ansprechpartner für diese Arbeiten ist aber immer der Verchromer, der ja am Ende für die Qualität des Überzuges gerade stehen muß.

7. Lassen Sie in einer für Sie neuen Galvanik nicht gleich alle Ihre teuersten Teile zugleich bearbeiten, sondern geben Sie zuerst einige Probeteile ab.

Die Auffassungen darüber, was ein gutes Grundmaterial, was eine saubere Bearbeitung, was eine perfekte Chromschicht, oder was ein fairer Preis ist, gehen oft ziemlich auseinander. Nehmen Sie sich nicht selbst die Chance, mit nur einem blauen Auge davonzukommen, sondern unter Umständen alle Ihre kostbaren Teile auf einmal zu verlieren.

Wer diese sieben Regeln beherzigt, wird in den meisten Fällen mit der Arbeit des Verchromers zufrieden sein. Die Detailprobleme, die je nach Chromteil verschieden sind, werden wir jeweils dann ansprechen, wenn sie bei den *Motor Klassik*-Testteilen auftreten und von den getesteten Betrieben mit Bravour absolviert worden sind – oder aber auch nicht.

Reinhold Ziegler