

TAPOX TX-10



D

HINWEIS: Stellen Sie bitte vor Arbeitsbeginn sicher, dass Sie alle erforderlichen Werkzeuge zur sicheren Verwendung der Tankversiegelung zur Verfügung haben. Sie benötigen zwingend eine stromlose Luftzufuhr. Diese ist deshalb erforderlich, um im Tank den Luftaustausch vornehmen zu können, der unbedingt erfolgen muss um die Härtung der Epoxy Schicht zu erreichen. Bei sehr hohen c Temperaturen oder sehr hoher Luftfeuchtigkeit verlängern Sie bitte den Luftaustausch um ca. 50 %.

NL

LET OP: Voor gebruik de gebruiksaanwijzing goed lezen. Zorg voor voldoende beluchting tijdens het droogproces, dit is zeer belangrijk. Om te zorgen voor een goede uithading en hechting moet er voldoende luchtstroming zijn dus extra lucht in de tank blazen. Bij gebruik bij hoge temperaturen of bij een hoge luchtvochtigheid is de uithadingstijd ongeveer 50% langer.

GB

ADVICE: Please make sure that all required tools for tank-sealing are present, before you start work. You must have a gentle supply of low pressure air! This draught of air is required to have sufficient oxygen inside the tank. The epoxy resin can only harden in the presence of oxygen. At very high temperatures and / or very high humidity prolong this draught air process by about 50%.

F

PRÉCISIONS: S'assurer qu'avant toute opération, vous disposez des outils nécessaires pour sécuriser l'opération du traitement du réservoir. Pour le durcissement du revêtement Epoxy, une bonne ventilation est nécessaire. Ne pas utiliser la ventilation électrique. Les températures et les taux d'humidité élevés nécessitent une augmentation de 50% de la durée de la durcissement.

PL

UWAGA: Przed użyciem zapoznaj się dokładnie z instrukcją oraz upewnij się, czy posiadasz wszystkie narzędzia, niezbędne w bezpiecznym procesie uszczelniania zbiorników. Ważne: podczas procesu suszenia należy zapewnić właściwą wentylację. W tym celu, zastosuj przepływ nisko sprężonego powietrza. Odpowiedni dopły w tlenu, warunkuje twarzenie żywicy epoksydowej oraz jej właściwe przyleganie do zbiornika. W przypadku bardzo wysokich temperatur, oraz dużej wilgotności, przedłuż czas wentylacji o około 50%.

D

**TAPOX**

Entrostung und Beschichtung von Kraftstoff-Metall-Tanks

Herzlichen Glückwunsch, Sie haben einen Beschichtungsset erworben um Ihren Kraftstoff-Tank vor künftiger Korrosion zu schützen und dessen Wert zu erhalten.

Bitte lesen Sie die Hinweise dazu sorgfältig und beachten Sie alle technischen Angaben zur optimalen Verarbeitung.

Entrostung und Beschichtung von Kraftstoff-Tanks

Kraftstoff-Tanks haben die Eigenschaft, wenn sie aus Stahl gefertigt sind, unbeschichtet zu rosten. Zu Zeiten als noch bleihaltige Kraftstoffe Verwendung fanden, war das Problem zumindest stark minimiert. Heute wird „bleifrei“, gefahren und auch ältere Fahrzeuge und Motoren müssen damit auskommen, da die Verfügbarkeit bleihaltiger Kraftstoffe in Deutschland und Europa stark eingeschränkt ist. Dazu kommt, dass heutige Kraftstoffe, auch als Gemisch, so aggressiv sind, dass Stahl tanks, auch im befüllten Zustand korrodieren. Ursachen sind u.a. das in modernen Kraftstoffen zur Klopfestigkeit, seit 2003 verstärkt, zugesetzte MTBE (Methyl-Tertiär-Buthyl-Ether oder nach IUPAC: tert. Butyl-methylether), sowie andere, zusätzliche Faktoren, wie Ethanolanteil, Wasseranteil, Aufspaltung des Kraftstoffes bei längerem Fahrzeugstillstand durch Sauerstoff usw.

Sie haben mit TAPOX ein Produkt erworben, welches Abhilfe bringt durch seine spezielle Zusammensetzung als Innenbeschichtung resistent gegen Kraftstoffe, auch mit erhöhtem Ethanolanteil, ist.

**Um im Tank bereits vorhandene Korrosion zu be-
seitigen können Sie wie in Punkt 1 „Vollständige
Entrostung mit FeDOX“ oder wie in Punkt 2
„Entrostung mit FERTAN,“ arbeiten.**

**Beachten Sie jedoch das auch bei einer Restau-
rierung nach Museumsanforderung die Beschich-
tung mit FERTAN zwingend erforderlich ist.**

**Bitte beachten: Nicht für Kunststoff-
oder Kohlefaser-Tanks verwenden.**

Reinigung

Vor Beginn der Arbeiten den Tank SEHR gründlich mit klarem Wasser spülen und das Spülwasser vollständig ablaufen lassen. Jetzt müssen Sie entscheiden ob der Tank zunächst vollständig (Museumsrestauration) entrostet werden soll oder ob Ihnen für Ihre Zwecke ein normaler Untergrund genügt. Für die Endbeschichtung ist dies nicht von Bedeutung ! Bedenken Sie aber, dass eine vollständige

Entrostung auch bedeuten kann, dass kleinere Durchrostungen größer werden können und dann erst hart gelötet werden müssen.

Entrostung + Korrosionsschutz 1

1. Vollständige Entrostung mit FeDOX

Geben Sie in den Tank 10% seines Gesamtvolumens, also bei 10 Liter Tankinhalt 1 Liter FeDOX in den Tank und füllen Sie die Restmenge mit ca. 60° C warmen Wasser auf. Lassen Sie dieses Gemisch bei 20° C mindestens 12 Stunden reagieren. Lassen Sie dann das Gemisch vollständig ab und spülen Sie den Tank sehr gründlich mit klarem Wasser aus.

Entrostung + Korrosionsschutz 2

2. Entrostung mit FERTAN

Geben Sie in den restfeuchten Tank ca. 0,25 Liter FERTAN bei einem Tankvolumen von ca. 25 Liter für Motorrad Tank und ca. 40 Liter für PKW Tank. Verschließen Sie alle Öffnungen und drehen, wenden und schütteln Sie den Tank um alle Innenseiten vollständig zu benetzen.

Achten Sie z.B. bei Motorradtanks auch auf die Rahmenaufgabe im Tank und benetzen Sie auch diese durch kräftiges Schütteln.

Ist der Tank vollständig benetzt kann das überschüssige FERTAN ablaufen. Das Produkt jetzt mindest 24 Stunden bei 20° C reagieren lassen! Nach der Reaktionszeit den Tank sehr gründlich mit Wasser spülen, bis keine Partikel im Spülwasser sind. Kontrollieren Sie ggfs mit einem weißen Kaffeefilter das Spülwasser auf Partikel.

Durch diesen Prozess wurde erreicht, dass der Tank vollständig und materialschonend entrostet wurde. Abtragungen, wie bei starker mechanischer Entrostung, von gesundem Material sind verhindert und die Schichtstärke blieb erhalten. AUCH BEI ANWENDUNG VON FeDOX ist der zweite Arbeitsgang mit FERTAN zwingend erforderlich.

Beschichtung der Tank Innenflächen.

Bei den jetzt folgenden Arbeiten wird der Tank mittels TAPOX, einer 2-K Epoxy Beschichtung, kraftstoffresistent versiegelt.

Die kraftstoffresistente Endbeschichtung erfolgt mit dem 2-K Produkt TAPOX. Bedenken Sie Vor Beginn der Arbeiten bitte, dass TAPOX als 2-K Epoxydharz nur durch Sauerstoffaufnahme vollständig trocknen und aushärten kann, deshalb ist es erforderlich zum Trocknungsprozess Luft in den Tank zu führen.

**ACHTUNG ! Keine elektrischen Geräte zur
Luftzuführung einsetzen, da das ausströmende
Lösungsmittel ein explosionsfähiges Gemisch
bilden kann!**

**Kein offenes Feuer, nicht rauchen!
Für gute Belüftung sorgen!
Keine elektrischen Geräte.**

Endbeschichtung

Öffnen Sie die Dose TAPOX (Komponente 1) und rühren Sie das Harz zu einer zähen aber homogenen Masse an. Öffnen Sie jetzt erst die Dose TX 10 (Komponente 2) und geben Sie den Inhalt vollständig in den TAPOX Behälter und mischen Sie beide Produkte zu einer dünnflüssigen, klumpenfreien Flüssigkeit an.

(Ein kleiner Mixer mit Akkuschauber ist dabei sehr hilfreich). Beide Komponenten können in der Originaldose TAPOX angemischt werden.

TAPOX Beschichtung

Jetzt wird die kraftstoffresistente 2-K Beschichtung in den, absolut rostfreien, trockenen Tank eingebracht.

Geben Sie die angerührte Flüssigkeit in den trockenen Tank und verschließen Sie alle restlichen Öffnungen. Sollten Sie zum Verschließen auch den Original Tankdeckel verwenden wollen, so unterlegen Sie diesen mit einer stabilen Kunststoff Folie, um Verschmutzungen, aber auch Verstopfung der Tankentlüftung zu verhindern. TIPP: Ein kleiner Schaumstoffball passt auch gut.

Beschichten Sie jetzt durch Drehen, Wenden und Schütteln alle Tankinnenflächen sorgfältig mit dem Produkt.

Danach Tankdeckel (Verschluss) Ablassöffnung (Benzinhahn) vorsichtig abnehmen und das überschüssige Produkt über den Ablauf in die Originaldose TAPOX auslaufen lassen. Eventuelle Spritzer auf der Außenfläche sofort mit Nitro-/Universal Verdünnung abwischen und nicht antrocknen lassen. Den Tank jetzt mit der größten Öffnung nach unten für ca. 15 Minuten antrocknen lassen.



Nach dieser Antrocknungsphase über die Ablauföffnung (Benzinhahn) einen konstanten Luftstrom ca. 0,2—bis max 0,4 bar für mindest 300 Minuten in den Tank leiten, da dadurch die ausdunstenden Rückstände des Lösungsmittels aus der nach unten gelagerten größten Öffnung entweichen können. Verwenden Sie bitte keinen höheren Luftdruck als max 0,4 bar, da sonst die noch weiche und nicht ausgehärtete Beschichtung durch zu hohen Luftdruck beschädigt werden könnte.

ACHTUNG auch dieses kann ein entzündbares, explosives Luftgemisch sein, deshalb kein offenes Feuer, nicht rauchen und für gute Belüftung des Arbeitsplatzes sorgen. Kein elektrisches Gerät verwenden !

Bitte beachten Sie unbedingt, dass die Zuführung von Luft und Sauerstoff zur Aushärtung des Epoxidharzes zwingend erforderlich ist, da in einem geschlossenen Gebilde, wie ein Tank, kein ausreichender Luftaustausch erfolgt, EP Harze aber nur durch Sauerstoffaufnahme vollständig härten können !

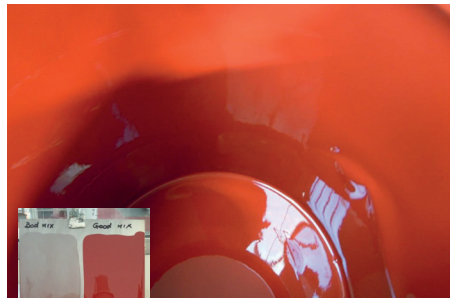
Das überschüssige und bereits angemischte Beschichtungsmaterial kann für einen kurzen Zeitraum, bei jedoch maximal 4° C, z.B. im Kühlschrank, für 12 Stunden max. gelagert werden. Sie können diese besonders widerstandsfähige Beschichtung in diesem Zeitraum sehr gut als Beschichtung für besonders stark beanspruchte Metalle verwenden, wie z.B. Batteriehalterungen an Fahrzeugen oder auch an anderen Metallkonstruktionen, wie Außengeländer usw.

Wir bitten zu beachten, dass eine Lagerung bei max. 4° C für nur 12 Stunden möglich ist und vor jeder weiteren Anwendung das Material sehr gut aufgerührt werden muss. Zum Abschluss der Beschichtung den Tank für mindestens 120 Stunden (5 Tage) bei 20° C vollständig aushärten lassen, bevor dieser wieder mit Kraftstoffe befüllt wird. Für eventuelle Fragen schauen Sie bitte im Internet unter www.fertan.de oder rufen Sie uns an unter : +49 (0) 681—710 46

Vermeiden Sie diese Anwendungsfehler

Zuerst einen Einblick in einen fertig beschichteten Tank bei richtiger Anwendung

Bei sehr glattem unbehandeltem Weißblech bei korrekter Mischung.



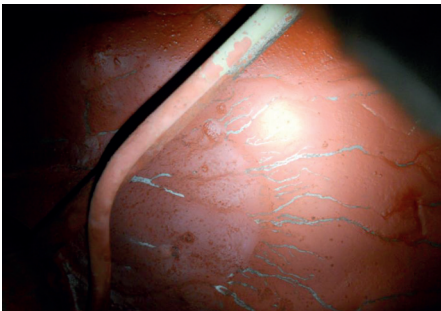
Tapox unvollständig mit Härter gemischt, deutliches Abflauen, Bild links.

Korrosion im und am Tank sowie Durchrostung



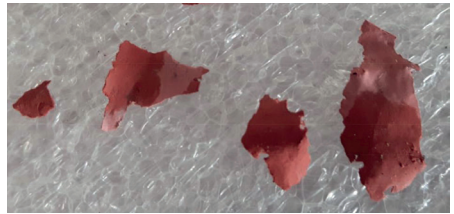
Leider kommt es vor, dass Kraftstofftanks an historischen Fahrzeugen nicht nur Rost im Tank haben, sondern es können auch schon Durchrostungen zu Kraftstoffaustritt führen. Da die TAPOX 2-K Innenbeschichtung zwar kraftstoffresistent ist, so lassen sich mit dieser, in angemischtem Zustand, sehr dünnflüssigen Beschichtung keine Löcher oder Risse schließen. Hierfür kann VOR der Innenbeschichtung eine Reparatur mit dem Produkt z.B. Quiksteel Metal Tank Repair Kit, eine gute Abdichtung erfolgen und der Tank lässt sich danach problemlos und dauerhaft mit TAPOX beschichten.

Was passiert bei falscher Anwendung?



Obiges Bild zeigt eine mangelhaft durchgeführte Beschichtung mit dem Produkt TAPOX. Hier war nach der Applikation keine Luft in den Tank geführt worden, welche zwingend erforderlich ist. Deutlich ist zu sehen, dass in Ermangelung des Luftstromes Lösemittel aus der noch weichen Beschichtung ausgetreten sind, eine gewisse Zeit im Tank zirkulieren waren und haben sich dann wieder an der noch weichen Beschichtung angelagert. Sind dann, wie kleine Rinnsale in der Beschichtung abgelaufen und haben zu den deutlich zu sehenden Cracks geführt. Gleichzeitig konnte in Ermangelung von Sauerstoff im Tank die Beschichtung nicht vollständig aushärten, was auch zur Verfärbung des Kraftstoffes und zum Verstopfen von Vergaser, Einspritzanlage, Kraftstofffilter usw. führen muss.

Bitte beachten Sie deshalb unbedingt immer die Verarbeitungshinweise und gehen Sie ausschließlich nach diesen vor und bedenken Sie bitte auch, dass ein elektroloser Luftstrom zur Härtung der Tank-Innen-Beschichtung TAPOX zwingend erforderlich ist. Techn. Kundendienst FERTAN.



Hier sehen Sie ein Schadensbild einer nicht vollständig gemischten 2 – K Beschichtung. Deutlich sind die dunkelroten Stellen zu sehen, welche weder vollständig härten, noch haften können, da eindeutig hier kein Härter (Komponente 2) in den Stamm (Komponente 1) eingemischt war. Auch im Nachhinein wird keine Härtung erfolgen können, da der Härter mit dem Lösemittel bereits vollständig ausgedünstet ist. Folge ist, beim Einfüllen von Kraftstoff wird dieser die nicht vollständig ausgehärteten Teile der Beschichtung ablösen, sich teilweise im Kraftstoff mit einer Verfärbung (rötlich) in Kraftstoffleitung, Vergaser oder Einspritzanlage ablagern und den Motor so zum Stillstand bringen.

Test

Wenn die Tankversiegelung mit TAPOX abgeschlossen ist, können Sie die Bestätigung und Aushärtung prüfen, bevor Sie den Tank verwenden. Geben Sie ca. 50-100ml Kraftstoff oder Verdünnung in den Tank, drehen und wenden Sie den Tank damit die Flüssigkeit alle Flächen erreichen kann und lassen den Kraftstoff ca. 10 Minuten reagieren. Dann Ablassen. Ist der Kraftstoff klar ist alles in Ordnung. Ist der Kraftstoff rötlich verfärbt, ist die Härtung nicht vollständig. Kontaktieren sie uns.



TAPOX

Ontroesting en coating voor metalen brandstoftanken

Van harte u heeft zo juist een tanksealer gekocht voor het beschermen van uw brandstoftank tegen roest. Lees deze gebruiksaanwijzing aandachtig door voor een geslaagde behandeling van uw tank.

Ontroesten en beschermen van Brandstoftanken.

Metalen tanken hebben de eigenschap dat ze zonder coating gaan roesten. In de tijd dat er nog brandstof was die loodhoudend was was dit probleem veel kleiner dan nu met de huidige brandstof.

Daarbij komt dat de huidige brandstof behoorlijk agressief is en zelfs afgevlude tanken kunnen laten roesten. Oorzaak is o.a. dat in de huidige brandstof MTBE (Methyl-Terriar-Buthyl-Ether) of IUPAC verwerkt is. Da beste bescherming voor al deze stoffen en voor het tegengaan van roest is deze 2 componenten tanksealer TAPOX.

Zorg er als eerste voor dat uw tank schoon en roestvrij is. Zie beschrijving punt 1, volledig ontroesten met FeDOX. Of punt 2 ontroesten met FERTAN

Advies is om na punt 1 ook behandeling stap 2 uit te voeren. Niet geschikt voor tanken van kunststof of carbon !

Reinigen

Als eerste de tank goed met ruim water spoelen een optie is nog om wat afwasmiddel aan het water toe te voegen zodat vetigheid ook oplost en vervolgens de tank goed laten opdrogen.

Na het gebruik van een ontvettingsmiddel de tank goed spoelen met water.

Voor een langdurige bescherming zowel stap 1 als 2 uitvoeren!

1. Reinigen en ontroesten met FeDOX.

Gebruik 1 deel FeDOX op 10 delen warm water van ongeveer 60 graden C.

Laat het geheel minimal 12 uur zijn werk doen bij een omgevingstemperatuur van minimal 20 graden C.

Hierna de tank leeg maken en weer met ruim water naspoeien en goed laten drogen.

2. Ontroesten met FERTAN

Giet 0,25 ltr. FERTAN in de nog vochtige tank.

Geschikt voor een motorfiets tank tot ca. 25 ltr.

En een auto tank tot ca. 40 ltr. Inhoud.

Sluit alle openingen af en schut de tank goed zodat de FERTAN met de hele binnenkant in contact komt.

Vervolgens de tank leeg laten lopen en minimal 24 uur laten drogen bij minimal 20 graden C:

Vervolgens goed spoelen met ruim water.

De tank is nu geheel roestvrij en voorzien van een bescherm laagje !

Nu kunt u de behandeling met TAPOX starten.

Ontroesten en beschermen.

Na stap 1 en 2 is uw tank geheel schoon en roestvrij. Er is ook geen gezond materiaal verloren gegaan zoals bij stralen of andere vormen van ontroesten. Ook bij het gebruik van FeDOX is het aan te raden met FERTAN na te behandelen.

U kunt nu de tank gaan coaten met TAPOX 2 componenten Epoxy sealer.

Deze 2 componenten sealer is bestand tegen alle brandstoffen.

Een 2 componenten Epoxyhars droogt op basis van zuurstof het is dus zeer belangrijk de tank voldoende te ventileren na de behandeling. Het beste is om zuurstof in de tank blazen.

Let er wel op dat wanneer u bijv. Gebruik maakt van een fohn deze niet te dicht op de tank staat de damp van de oplosmiddelen kan explosief zijn.

Ontroesten en beschermen.

GEEN OPEN VUUR NIET ROKEN

in de omgeving !

Open het blik TAPOX (component 1) en roer deze goed door. Vervolgens open blik TX 10 (component 2) en voeg dit toe aan het eerste blik.

Goed de 2 componenten door roeren zodat er geen klonten ed. in zitten.

TAPOX behandeling.

Nu kan de 2 componentensealer in de roestvrije en droge tank gegoten worden.

Zorg ervoor dat alle openingen van de tank dicht zijn op te vulopening na en giet daar de vloeistof in. Maak na het vullen ook de volopening dicht en zorg doormiddel van goed schudden dat de vloeistof de gehele binnenkant van de tank raakt.

Hierna de vulopening weer openen en het restant van de vloeistof eruit laten lopen.

Eventueel gemorste vloeistof verwijderen met thinner. Hierna de tank 15 minuten laten drogen.

Na deze droogtijd de tank minimal 6 uur beluchten



met een druk van 0,2 tot 0,4 bar. Zodat alle oplosmiddelen en dampen verdwenen zijn. Let op dat de druk niet hoger is dan de 0,4 bar anders kan het net behandelde oppervlak schade oplopen.

Damp die vrijkomt tijdens het drogen kan explosief zijn dus geen open vuur en niet roken tijdens de behandeling.

Zonder beluchting droogt de sealer zeer slecht tot bijna niet dus leluchting is zeer belangrijk !

Het restant van de gemengde sealer dus TAPOX met TX 10 is ongeveer 4 uur houdbaar bij een temperatuur van maximaal 4 graden C.

Hiermee zijn dan in de tussentijd nog andere dingen te behandelen zoals bijv een accubak of andere metalen delen let er wel op dat het product dan weer goed geroerd word en niet te lang gestaan heeft.

Voor de tank weer in gebruik genomen word en gevuld word met brandstof deze 5 dagen laten drogen bij een temperatuur van minimaal 20 graden C. zodat de sealer volledig uitgehard is.

Voorkom verkeerd gebruik

Zo hoort een tank eruit te zien die correct behandeld is

Op een helder en schoon tinnen bord.



Hier is de TAPOX niet goed gemengd.
Geen hechting aan de linkerzijde

Test

Uitharding van de TAPOX testen.

Giet 50-100 ml benzene of oplosmiddel in de tank en laat deze ongeveer 10 minuten inwerken.

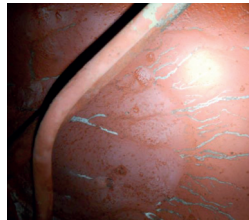
Als de vloeistof na het aftappen helder gebleven is in de harding van de TAPOX prima, echter wanneer de vloeistof lichtrood kleurt is er geen volledige uitharding. Om advies vragen.

In- en uitwendige corrosie, geperforeerde tank



Helaas hebben we Bij historische voertuigen nog wel eens te maken met in- en uitwendige roest waardoor er zelfs wel eens sprake kan zijn van brandstof lekkage. Tapox is zeer goed bestand tegen brandstof maar is niet ontworpen om lekkende tanks te dichten. Dus voordat Tapox wordt gebruikt test de tank op lekkage in geval van lekkage repareer dit eerst bijv. met Quiksteel Metal Tank reparatie set of een ander degelijk product. Hierna kan Tapox toegepast worden voor een langdurige bescherming.

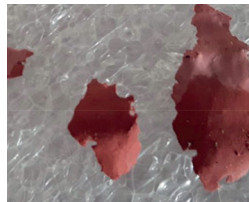
Wat gebeurt er bij fout gebruik?



Deze foto toont het gevolg van verkeerd gebruik van Tapox. In dit geval is het probleem dat er te weinig lucht in de tank geblazen is tijdens het uitharden.

Na het aanbrengen van de Tapox vult de tank zich met oplos-

middelen, zonder voldoende ventilatie kan de Tapox niet goed uitharden blijft te zacht tevens loopt het teveel uit, zie foto. Bij het vullen met brandstof zal de Tapox loskomen en zich vermengen met de brandstof en in het brandstofsysteem verspreiden. Het is daarom noodzakelijk om de gebruiksinstructies goed op te volgen, alleen dan heeft u een perfect en langdurig resultaat. Zog altijd voor een goede ventilatie van de tank. De damp is lichtontvlambaar dus pas op met elektriciteit.



Hier een foto waarbij de Tapox en de harder niet goed gemengd zijn. Wanneer beide componenten niet voldoende gemengd worden zal het product niet goed uitharden en zal de harder verdampen,

de donker rode vlekken zijn niet goed uitgehard. Als deze delen in aanraking komen met de brandstof zullen ze oplossen en in het brandstofsysteem terecht komen met als gevolg vervuiling van de carburateur of injectie,



TAPOX TANK SEALER for steel Fuel Tanks

Congratulations, you've bought a set that will protect your tank against future corrosion and maintain its value. Please read the instructions and technical information carefully before starting and then follow the instructions for a perfect result.

De-rusting and Coating of Fuel Tanks

Fuel tanks made from steel are susceptible to rusting. In the past leaded fuels greatly minimised this problem. The introduction of unleaded petrol for health and environmental reasons and the policy of reducing the availability of leaded fuels means that many older vehicles and engines have to use modern unleaded fuels. Unfortunately modern fuels, even with an oil mix for two stroke engines, are aggressive to such an extent, that steel tanks corrode even when full. This is caused by the added MTBE (methyl-tertiarymethylether), which is being increasingly added to improve the anti knock performance of the petrol. The best preventative and remedial measure is the special TAPOX 2-part interior coating which is designed specifically to be resistant to fuels with an ethanol content.

**Always follow the steps for cleaning.
If your tank is corroded you can choose.
Whether to use the optional Step 1 (FeDOX Rust Remover) or go straight to Step 2 (FERTAN Rust Converter).**

You must always use Step 2 FERTAN Rust Converter before applying TAPOX.

Do not use any of these products on glassfibre or carbon fibre tanks.

Cleaning

Rinse the tank with water then pour 50cc of washing up liquid into the tank with a litre of warm water. Leave this solution in the tank for about an hour, shake thoroughly and frequently to clean all inside surfaces. Empty the tank and put in about 1/2 litre of an alkali (waterbased) cleaner. Don't use mineral based products. Petrol, acetone, thinners or degreasing agent are also unsuitable. Shake thoroughly and frequently to dissolve any remaining oil and petrol within the tank. Leave cleaner to work for at least 1 hour agitating frequently and then empty the tank.

Thoroughly flush the tank with water and then open all connectors for complete drainage.

**Please note:
It is necessary to wear rubber gloves/ household gloves for these and the following procedures.**

De-rusting and corrosion protection Step 1

This step is optional, but recommended.

You need to decide if you are going to use FeDOX to remove all the internal corrosion or go straight to Step 2. It is worth considering that if you remove all the rust you may create small perforations or seam seepage that should be soldered or brazed.

Complete rust removal with FeDOX.

Put 1 litre of FeDOX and 9 litres of 60° C warm water into the tank. Periodically turn and leave the tank in different positions so that all surfaces spend time in the liquid. Keep the tank at 20° C for at least 12 hours. Then drain and rinse the tank thoroughly with clean water.

De-rusting and protection Step 2

You must carry out this stage of treatment for your tank to enjoy long term protection.

Pour FERTAN Rust Converter into the tank which should still be damp from the final rinse. Use about 0,25 litre FERTAN for a 25 litre motorcycle tank or a 40 litres car tank. Ensure all opening are closed and then turn and shake the tank with the FERTAN Rust Converter inside to ensure that all areas are wetted out. Now drain the tank, open all openings and leave it for at least 24 hours at 20° C. After the 24 hour reaction time rinse the tank thoroughly until there are no particles in the water. If necessary check for particles by running the draining water through a white coffee filterpaper. The tank is now rust free. It must be completely dry before applying the TAPOX. So either leave it in a warm place and/or blow warm air through it.

Although these processes can seem labour intensive and time consuming, they do ensure that the tank is completely rust free and avoid the necessary removal of material and weakening that happens with basting.

TAPOX Protection

Now, we are ready to use the fuel resistant 2-part coating. This is going into an absolutely rust-free tank and will reliably prevent any future corrosion.

For this process it is necessary to ensure ventilation after coating the inside of the tank. Only a very gentle supply of air is required (approx. 0.2—0.4 bar max.) preferably from a compressor, though only a small air supply is required. The constant air movement will accelerate the drying process in the tank itself. Moving air removes the solvent quickly and prevents the coating moving inside the tank before it dries.

The solvent is volatile as so it is important to stress that this air supply must not come from an electrical

appliance, as the evaporating solvent could catch fire. Keep away from open flames

No smoking and ensure good ventilation !

The coating of the tank interior will be the special 2-part Epoxy TAPOX which has to be mixed before the coating begins with hardener TX 10.

To start the reaction add the entire contents of the smaller can of hardener (component 2) into the coating (component 1) and mix thoroughly using a small whisk. In its original form and consistency the can of coating contains 285 ml and the hardener 160 ml. The solution may be mixed in the supplied can.

Ensure the tank connectors are sealed and the petrol cock must be shut.

The tank being dry and rust-free after de-rusting and coating treatment with FERTAN, the mixed TAPOX can now be poured into the tank filler neck. Firmly lock the filler neck. IT would be advisable to put a thick plastic cover under the tank cap if the original cap is used, this would avoid accidental coating. Now turn the tank on its side and up side down etc. to ensure thorough coating from all angles.

Then open the petrol cap and petrol drain cock or one of the connectors and drain all remaining liquid into the TAPOX container. Please ensure that all residue is properly drained off. Any splashes that have occurred on the exterior paint must be immediately wiped off with thinner (Nitro-/universal-thinner).

Turn tank so that the largest opening, normally the filler neck, is facing downwards and leave it to dry for about 15 minutes.



As was described above, now blow a constant air flow through the drainage opening into the tank for a minimum of 300 minutes so that all solvent residue is expelled. It is heavier than air. This process is complete as soon as the coating inside of the tank is dry. If the tank has 1/4" internal screw thread (internally or externally) an air coupling may be firmly attached for connection purposes, which makes this process considerably easier.

It is of great importance that the air passing through the tank has low pressure, a maximum of 0.2—0.4 bar otherwise the coating, still soft at this stage, could be damaged. The coating fluid that was drained from the tank and into its original can with the lid tightly screwed on should be stored

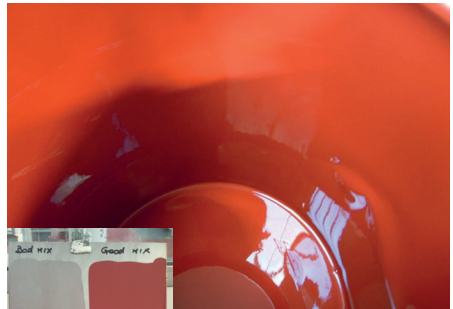
at ca. 4 degrees Celsius (in a fridge for example) for max. 12 hours. Any remaining product may be drained from the tank and into its original can with the lid tightly screwed on should be stored at ca. 4 degrees Celsius (in a fridge for example) for max. 12 hours. During this period it may be used for the particularly effective coating of battery brackets, exterior metal balustrades etc. or other similar purposes.

Finally, leave the tank to harden off for a minimum of 120 hours (5 days) at a temperature of 20 degrees C.

Avoid this faulty application

This shows a tank that has been correctly treated

on very bright and un-cleaned tin plate.



TAPOX not well enough mixed clear repellent left side.

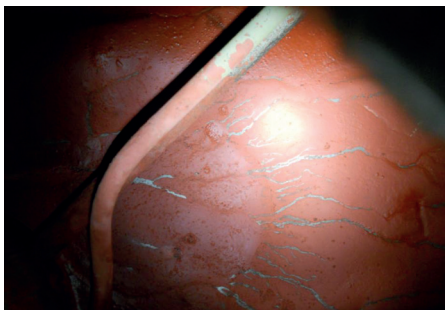
Corrosion in and outside and perforated tanks.



Unfortunately we find with historic vehicles not only rust inside the tank, we also find from time to time rust perforated tanks that allow fuel leakage. The TAPOX 2-part internal protection is very resistant to fuel, but is designed to be very thin and so does not close fine holes or cracks in perforated tanks.

Therefore before TAPOX is used the leaking tanks should be repaired with Quiksteel Metal Tank Repair Kit or similar. With this method the holes and cracks can be sealed and after this the TAPOX can be successful applied for long-term protection of each tank.

What has caused the application to fail ?

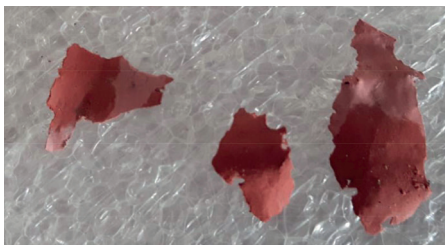


This photograph illustrates a result of using TAPOX incorrectly.

In this case the problem is that no air has been blown through the tank during the curing process. After application the tank will fill with solvent fumes. Without a gentle air supply into the tank the solvent lands on the still soft protection film and, as you can see in this picture, runs down in rivulets carrying away the coating.

A further problem is that the protection film cannot fully harden in the absence of oxygen and the result would be uncured Tapox colouring the fuel and entering the fuel system.

It is absolutely vital that you follow the processing steps in the instructions and work only in accordance with the description. This produces a perfect and long lasting result. Always use an airstream to gently blow fumes from the tank. And please take care too, that you use an airstream without electricity. The fumes exiting the tank are extremely light and flammable so work in a well ventilated area.



Here you see the photo of a damage of a not total mixed 2 – part protection.

Very clear are the dark red parts, which never can harden or have a good adhesion, from the reason that no hardener (Component 2) is mixed in the base (Component 1) . These never can harden after, the hardener by himself is totally evaporated with the solvent. The result will be, that if fuel comes e.g. in contact with the soft parts of the protection, these will be dissolved in the fuel (to see in red color) and will introduce the petrol system, Carburetor or injection parts.

Test

You can check if TAPOX has cured and reached full adhesion and fuel resistance before installing the tank. Put 50-100cc into the tank and turn the tank so that the fuel has the opportunity to reach everywhere. Leave it to react for ca. 10 minutes.

Then empty the fuel and check the color.

If it is clear then the tank is ready to use. If the fuel is light red the curing / hardening process is not complete. Contact us for advice.



TAPOX

Traitement et protection interne des réservoirs en métal pour hydrocarbures.

Sincères félicitations. Vous avez acquis un set de protection pour l'intérieur du réservoir de votre véhicule afin de le protéger durablement de la corrosion. Veuillez lire attentivement les consignes et veillez à une utilisation optimale des données techniques.

Traitement et protection interne des réservoirs pour hydrocarbures

Les réservoirs en métal pour hydrocarbures ont la particularité de rouiller. A l'époque, le problème était minimisé avec l'utilisation des hydrocarbures au plomb. Le carburant d'aujourd'hui est un mélange agressif et même le réservoir pleins d'oxyde. Depuis 2003, des raisons comme l'ajout dans les carburants modernes de MTBE (Methyl-Tertiär-Buthyl-Ether) ou d'après IUPAC: tert. Butylmethylether, et d'autres additifs comme l'éthanol et l'eau engendrent une corrosion importante dans les réservoirs des véhicules longtemps à l'arrêt, et ceci à cause de l'oxygène contenue dans les carburants.

Avec TAPOX vous avez opté pour un produit qui, grâce à sa composition permet une protection durable contre les carburants même en teneur importante d'éthanol.

Afin d'éliminer la corrosion dans le réservoir, vous pouvez, comme cité au point 1, utiliser le décapant efficace FeDOX ou comme cité au point 2, utiliser FERTAN convertisseur de la rouille.

Notez aussi ! que pour la restauration suivant normes collections le traitement avec FERTAN est indispensable !

Notez SVP: à ne pas utiliser pour réservoirs en matières plastiques ou à base de carbone.

Nettoyage

Avant toute restauration, bien rincer le réservoir à l'eau et veiller à une vidange complète des eaux de rinçage. A vous de décider si le réservoir doit être décapé suivant les normes collections, ou, si pour vos besoins, une simple protection suffit.

Pour l'application finale, ceci n'a pas de signification !

Pensez qu'un décapage total évitera qu'une petite corrosion devienne grande et qu'une soudure soit nécessaire.

Décapage + protection contre la corrosion *1

*1. Décapage total avec FeDOX.

Verser 10% du volume total du réservoir, soit: pour un réservoir de 10 litres verser 1 litre de FeDOX et compléter avec l'eau chaude à environ 60°C. Laissez ce mélange agir à environ 20°C pendant 12 heures. Vidanger ce mélange totalement et rincer abondamment le réservoir à l'eau claire.

Convertisseur de rouille + protection contre la corrosion *2

*2. Convertisseur FERTAN

Verser dans le réservoir encore humide: 0,25 litre de FERTAN pour un réservoir moto d'environ 25 litres et pour un réservoir automobile d'environ 40 litres. Fermer toutes les ouvertures, secouer le réservoir pour répartir le contenu.

Veiller à ce que le produit pénètre dans les moindres recoins du réservoir des motos, comme par exemple: les points de fixations au cadre. Quand le réservoir est bien imprégné, le surplus FERTAN s'évacue. Laisser agir le produit au minimum 24 heures à 20° C.

Puis rincer abondamment à l'eau claire jusqu'à disparition totale des particules. Vérifier avec un papier filtre à café l'absence de particules dans l'eau de rinçage.

Convertisseur et protection contre la rouille 2

Ce procédé permet de décapier intégralement et de protéger les réservoirs. Le décapage mécanique n'est pas nécessaire. L'épaisseur du métal non oxydé et la résistance du matériel sont préservées.

MÊME APRÈS L'APPLICATION DE FeDOX, le deuxième traitement avec FERTAN est absolument nécessaire.

Enrobage interne du réservoir

Le stade suivant consiste à traiter l'intérieur du réservoir avec TAPOX, 2-K Epoxy pour l'étanchéiser et le rendre résistant aux carburants. La résistance aux hydrocarbures est obtenue avec 2-K produit TAPOX.

Pensez, SVP, qu'avant tous travaux, TAPOX 2-K Epoxy - résine ne sèche et ne durcit que par adjonction d'air; c'est pourquoi, il est nécessaire pour le processus de séchage de ventiler le réservoir.

ATTENTION! Ne pas utiliser d'appareil électrique pour l'apport d'air parce que les vapeurs sont explosives !

**Pas de flamme—Ne pas fumer
Veiller à une bonne ventilation
Pas d'appareil électrique**

Revêtement final

Ouvrir TAPOX (composant 1) Mélanger la résine pour obtenir une masse épaisse mais homogène. Verser TX 10 (composant 2) dans TAPOX et mélanger pour obtenir un liquide fluide sans grumeau. (Un petit malaxeur avec visseuse à accus sera très utile). Les 2 composants peuvent être mélangés dans la boîte d'origine.

Le revêtement TAPOX

Verser le mélange du produit 2-K, produit très résistant aux hydrocarbures dans le réservoir sec et bien obstruer tous les orifices.

Si vous utilisez le bouchon du réservoir d'origine, le protéger avec un film plastique résistant pour éviter les salissures et l'obstruction de la ventilation du réservoir.

ASTUCE: une petite balle en mousse fera l'affaire.

Agiter minutieusement de façon à napper l'intérieur du réservoir avec le produit.

Puis, dévisser le bouchon du réservoir (fermeture) ainsi que le robinet (essence) prudemment pour laisser écouler le surplus du produit dans l'emballage d'origine de TAPOX.

Pour qu'elles ne sèchent pas, nettoyer les éventuelles éclaboussures externes avec un diluant universel. Poser le réservoir sur la grande ouverture, environ 15 minutes et laisser sécher.



Après cette phase de séchage, insuffler une pression d'air constante de 0,2 — à max 0,4 bars et au minimum pendant 300 minutes afin d'éliminer le surplus du produit par la grande ouverture. N'utilisez SVP, pas de pression supérieure à 0,4 bars. Le revêtement partiellement durci pourrait être endommagé.

ATTENTION les vapeurs qui se dégagent sont inflammables. C'est pourquoi ne pas approcher d'une flamme, ne pas fumer et veiller à une bonne ventilation du lieu de travail. Ne pas utiliser d'appareil électrique.

Pensez absolument SVP, que l'apport d'air et d'oxygène est nécessaire pour le durcissement d'Epoxy-résine parce que dans un réservoir l'échange d'air n'est pas suffisant !

Le surplus du produit restant peut être conservé pendant 4 heures maximum à 4°C dans un frigidaire, par exemple. Vous pouvez utiliser ce produit très résistant dans ce délai pour d'autres pièces métalliques fortement oxydées comme par exemple, les fixations pour batteries des automobiles ou encore pour d'autres constructions métalliques comme les balustrades externes, etc.

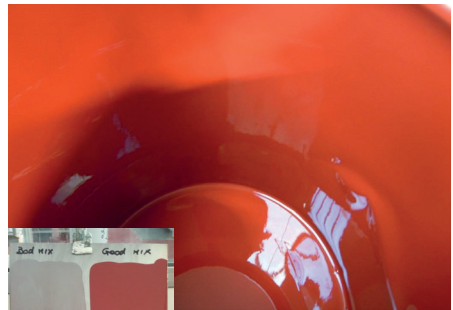
A savoir que la conservation à 4°C est limitée à 4 heures et qu'à chaque utilisation, le produit doit être bien mélangé.

Pour un durcissement total du revêtement dans le réservoir, laisser sécher pour durcir au minimum 120 heures (5 jours) à 20° C avant de le remplir à nouveau de carburant. Pour tous renseignements complémentaires, se référer à la page internet www.fertan.com ou contacter votre fournisseur.

Rectification pour cette application

Regard dans un réservoir dont l'application est correcte

TAPOX Revêtement de réservoir
Un mélange sur une tôle lisse et non traitée



TAPOX mal mélangé avec le durcisseur . A gauche des coulures

Corrosion interne et externe et perforation du réservoir

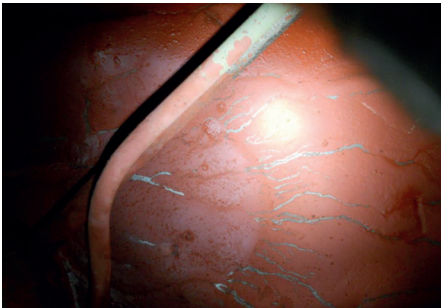


Malheureusement, il arrive que le réservoir de carburant des véhicules de collection n'a pas seulement de la rouille dans le réservoir mais qu'il a déjà des perforations qui occasionnent des pertes de carburant.

TAPOX 2-K est un revêtement interne résistant au carburant, et qui empêche même en fine couche, la formation de trous et de fissures.

Ainsi, avant réparation avec un revêtement interne comme, par exemple Quiksteel Metal Tank Repair Kit, on appliquera, pour avoir une étanchéité durable et sans problème du réservoir, le produit TAPOX .

Qu'arrive-t-il s'il y a une mauvaise application ?



La photo ci-dessus montre que le revêtement avec le produit TAPOX est insuffisant.

Après l'application, il n'y a pas eu d'apport d'air, ce qui est absolument obligatoire.

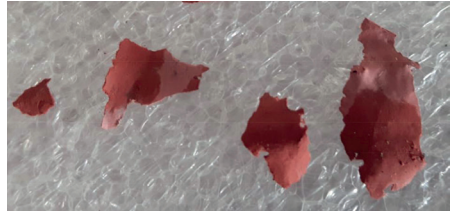
Il apparaît clairement que, par la faute du solvant non évaporé, celui-ci s'est fixé sur la couche non durcie et qu'il a encore circulé un certain temps dans le réservoir pour se refixer sur la couche molle.

Des coulures sur le revêtement ont provoqué des craquellements

Parallèlement, par manque d'oxygénation, le durcissement dans le réservoir n'est pas intégral et

amènera à la décoloration du carburant, au bouchage du carburateur, du système à injection, du filtre à carburant, etc..

Veillez absolument vous en tenir aux consignes d'utilisation et penser à une ventilation non électrique et obligatoire pour le durcissement du revêtement TAPOX à l'intérieur du réservoir



Vous pouvez constater sur la photo le dégât causé par un mauvais mélange de 2-K après application. Il est clair que l'on voit les emplacements rouges foncés qui ne durcissent pas correctement et ne peuvent adhérer totalement parce qu'il n'y a pas de mélange avec le durcisseur (composant 1) et la base (composant 2)

Même par la suite aucun durcissement ne sera possible car celui-ci est totalement évaporé avec le dissolvant.

La conséquence est que, lors du remplissage du réservoir avec du carburant, la couche colorée (rougeâtre) qui n'est pas totalement durcie se décolle et se dépose dans les conduites de carburant, le carburateur ou dans le système d'injection et ainsi coupe le moteur.

Essai

Dès que le traitement avec TAPOX est terminé et avant d'utiliser le réservoir vous pouvez contrôler la résistance et la dureté.

Mélanger 50 – 100 ml de carburant ou de solvant dans le réservoir et secouer celui-ci pendant 10 minutes. Vider.

Si le carburant est propre, le résultat est satisfaisant.

Si le carburant est rougeâtre le durcissement n'est pas complet. Demandez des option.



Odrdzewianie i pokrywanie zbiorników paliwa powłoką ochronną Tapox

TAPOX 2K został specjalnie opracowany w celu wytworzenia powłoki odpornej na oddziaływanie wszelkiego typu paliwa oraz w celu zabezpieczenia antykorozyjnego zbiorników. Może być stosowany jako powłoka wewnętrzna w aluminiowych lub stalowych zbiornikach paliwa, oleju opałowego, zbiornikach balastowych łodzi i statków (nie nadaje się do zbiorników z wodą pitną).

Stalowe zbiorniki paliwa są szczególnie podatne na wewnętrzne rdzewienie. Dawniej, kiedy stosowano paliwa z dodatkami ołowowymi problem korozji zbiorników paliwa nie był szczególnie dokuczliwy. Niestety paliwa bezołowiowe zawierają specjalne dodatki jak np. MTBE, które oddziałują niekorzystnie na powierzchnie wewnętrzne zbiorników. Procesy te występują nawet w zbiornikach silników dwusuwowych zawierających mieszankę benzyny z olejem. Praktykowane niegdyś utrzymywanie maksymalnego poziomu paliwa w zbiorniku nie chroni obecnie przed ich korozją, dlatego też zabezpieczenie ich wnętrza stało się ważnym elementem procesu restauracji pojazdu. Wiadomo wszak, że korozja zbiornika, to nie tylko możliwość perforacji jego ścianek, ale zanim to nastąpi oznacza dla nas niekończące się kłopoty z układem zasilania. Dlatego pokrycie wnętrza zbiornika TAPOX -2K zabezpiecza nas przed tymi kłopotami.

Prawidłowe nałożenie powłoki wymaga częstszego przestrzegania opisanego poniżej sposobu postępowania. Jeżeli zbiornik paliwa skorodował wewnętrznie należy zachować następującą procedurę.

KROK 1: Zbiornik zdemontować z pojazdu i całkowicie usunąć z niego paliwo. Pozymać wszelkie otwory zbiornika i wlać do niego około 50cm³ płynu myjącego i dodać gorącej wody. Można użyć dowolnego środka myjącego np. do naczyń. Celem tej operacji jest wstępne umycie zbiornika i usunięcie wszelkich ruchomych pozostałości i zanieczyszczeń. Należy poruszać zbiornikiem tak, aby mieszanina mogła dotrzeć we wszystkie jego zakątki. Pozostawić zbiornik na około godzinę, poruszając nim co jakiś czas. Następnie zlać płyn myjący i wypłukać wodą.

KROK 2: Wlać do zbiornika odpowiednią ilość roztworu środka FEDOX. Roztwór koncentratu FEDOX należy przygotować używając: 1-część koncentratu FEDOX oraz 9-części wody podgrzanej do temp. ok 50-60°C. Po połączeniu koncentratu z podgrzaną wodą dokładnie wymieszać powstały roztwór i wlać do zbiornika,

a następnie pozostawić na min. 12 godzin w temperaturze ok. 20°C. Następnie zlać roztwór do plastikowego pojemnika. Jeżeli płyn nie jest mocno zanieczyszczony, można go jeszcze użyć do kolejnych odrdzewień. Można go także przefiltrować używając do tego celu np. filtra do kawy.

KROK 3: Dokładnie wypłukać zbiornik wodą. Po wypłukaniu zbiornika wskazane jest otwarcie wszystkich otworów, w celu dokładnego opróżnienia zbiornika z wody.

KROK 4: Przez otwór wlewowy wlać FERTAN Rust Converter (licząc 250ml na 10-12 litrów pojemności zbiornika, a 1000ml na 40-50 litrów zbiornika). Przed wykonaniem tej operacji wnętrze zbiornika może być wilgotne. Następnie pozamykać wszystkie otwory i wstrząsając zbiornikiem tak, aby całe jego wnętrze zostało dokładnie pokryte konwerterem. Zaleca się pozostawienie na chwilę zbiornika w różnych pozycjach. Powodzenie całej operacji w dużym stopniu zależy od dokładnego pokrycia najmniejszych zakamarków zbiornika konwerterem FERTAN. Zlać nadmiar płynu do czystego plastikowego pojemnika (można go użyć ponownie). Odsłonić wszystkie otwory zbiornika i pozostawić w temperaturze ok. 20°C, aby zaszły odpowiednie reakcje chemiczne. Po upływie 24 godzin dokładnie wypłukać zbiornik wodą. Następnie starannie wylać resztki wody ze zbiornika i pozostawić go do wyschnięcia.

KROK 5: W kolejnym kroku przystępujemy do pokrywania wnętrza zbiornika powłoką ochronną TAPOX 2-K. Opakowanie preparatu TAPOX 2-K zapewnia poprawne proporcje obu komponentów i wystarcza na pokrycie wnętrza zbiornika paliwa o pojemności ok. 30L. Przed pokryciem, TAPOX (285 ml) dokładnie wymieszać z utwardzaczem TX10 (160 ml). Jeśli używasz oryginalnego korka wlewowego, zaleca się przysłonienie go za pomocą folii z tworzywa sztucznego, aby uniknąć uszkodzenia jego mechanizmów. Wlać do wnętrza zbiornika dokładnie wymieszany TAPOX z utwardzaczem Tx10. Pozamykać wszystkie otwory zbiornika. Wielokrotnie obracać zbiornikiem w celu dokładnego wprowadzenia środka do wnętrza zbiornika. Upewniwszy się, że środek dostał się do wszystkich zakamarków zbiornika, zdjąć wszystkie korki ze zbiornika i zlać nadmiar środka do oryginalnego opakowania. Przechować go w zamknięciu w temperaturze ok. 4°C (np. w lodówce) - można go będzie wykorzystać do innych celów w ciągu 12 godz. Wszelkie zabrudzenia spowodowane wyciekającym TAPOXem natychmiast usuwać za pomocą rozpuszczalnika Nitro. Następnie odwrócić zbiornik tak, aby największy otwór znalazł się na dole i pozwolić mu na wysychanie przez około 15 minut, po czym zapewnić delikatny przepływ powietrza przez zbiornik przez około 5 godziny. Zalecane ciśnienie powietrza z kompresora to 0,2-0,4 bar. Wyższe ciśnienie może powodować uszkodzenie naniesionej powłoki ochronnej. Pełne stwardnienie powłoki następuje po około

6-12 godzinach (w zależności od warunków otoczenia). Zbiornik pozostawić na minimum 5 dni (120 godzin) w temperaturze 20°C, w celu ostatecznego utwardzenia powłoki.

Opisane powyżej postępowanie wydaje się być pracochłonne i zajmujące sporo czasu, gwarantuje ono jednak, że nałożone warstwy ochronne nie będą odpryskiwały, co w przyszłości da nam optymalne zabezpieczenie zbiornika paliwa.



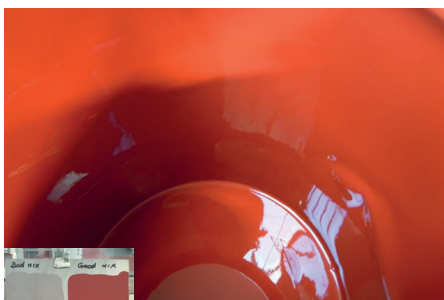
UWAGA: nie używać żadnych urządzeń typowo elektrycznych

(odkurzaczy, suszarek itp.) gdyż opary TAPOXu są łatwopalne i wybuchowe. Nie wolno też używać otwartego ognia i należy zapewnić dobrą wentylację pomieszczenia.

Unikanie wad aplikacyjnych

Ochrona wnętrza zbiornika po prawidłowym zastosowaniu

TAPOX powłoka wnętrza zbiornika paliwa, właściwe wymieszanie.



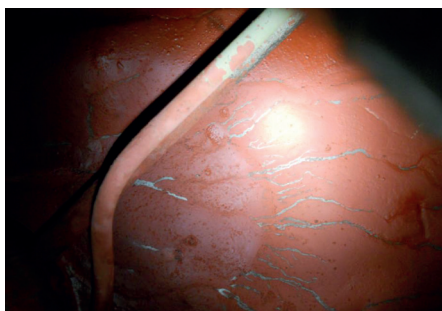
TAPOX niedostatecznie wymieszany, jasny/blady po lewej stronie

Korozja i nieszczelności wnętrza zbiorników.



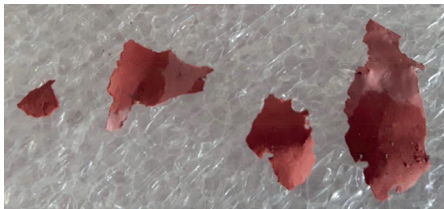
Niestety wewnątrz starych zbiorników paliwa można znaleźć nie tylko rdzę, lecz również perforacje powstałe na skutek długotrwałego procesu korozyjnego. Skutkiem tych nieszczelności są wycieki paliwa. TAPOX 2-K jest całkowicie odporny na każdego rodzaju paliwa, ale w swej cienkiej warstwie może nie zamknąć nieszczelności zbiornika. W takiej sytuacji należy dokonać odpowiedniej naprawy blacharskiej, a następnie zastosować TAPOX 2-K, celem długoterminowej ochrony wnętrza zbiornika.

Dlaczego aplikacja jest wadliwa?



Powyższa fotografia pokazuje wynik nieprawidłowego użycia TAPOX. W tym przypadku problemem był brak wymuszonej wentylacji po zastosowaniu produktu we wczesnej fazie utwardzania. Po aplikacji, wnętrze zbiornika zostało wypełnione oparami rozcieńczalnika. Bez łagodnego dopływu powietrza do zbiornika, rozcieńczalnik zaczyna osadzać się na delikatnej, jeszcze nie utwardzonej powłoce ochronnej i migrować strumykami w dół, jednocześnie rozpuszczając tę powłokę. Kolejnym problemem jest całkowite utwardzenie powłoki na skutek braku tlenu, w następstwie taka nie w pełni utwardzona powłoka będzie barwić paliwo oraz zatykać układ paliwowy. Stosując się ściśle do czynności opisanych w instrukcji można osiągnąć doskonały i długotrwały efekt. Zawsze należy używać delikatnego

strumienia powietrza do odprowadzenia rozcieńczalnika z wnętrza baku. Rozcieńczalniki są niezwykle lekkie i łatwopalne, dlatego nie należy stosować urządzeń elektrycznych, a cały proces przeprowadzać w dobrze wentylowanym pomieszczeniu.



Na zdjęciu widać uszkodzenie powłoki w wyniku niedokładnego wymieszania obu komponentów. Ciemne czerwone kawałki powłoki ochronnej nigdy nie stwardnieją i nie będą wykazywały się dobrą przyczepnością, ponieważ utwardzacz (komponent 2) nie został właściwie wymieszany, ujednolicony z bazą (komponent 1). Niedostateczne wymieszanie obu komponentów może spowodować odparowanie utwardzacza wraz z rozcieńczalnikiem i nie utwardzenie się bazy. W następstwie miękkie, nieutwardzone części powłoki będą rozpuszczane i wypłukiwane przez paliwo, co może skutkować zatkaniem układu paliwowego.

Sprawdzenie

Po zakończeniu ostatniego etapu ochrony wnętrza zbiornika za pomocą TAPOX 2K, a przed jego eksploatacją, można wykonać test przyczepności i odporności produktu.

Zaleca się wlać do wnętrza zbiornika niewielką ilość paliwa (50-100ml), obrócić we wszystkich kierunkach i pozostawić na około 10 minut. Następnie opróżnić zbiornik. Jeżeli użyte paliwo jest czyste - gotowe! Jeżeli natomiast paliwo jest jasnoczerwone, oznacza to, że proces utwardzania nie jest jeszcze skończony. Skontaktuj się z nami.

Entrostung und Innenbeschichtung von Tanks

TAPOX findet Anwendung zur Innen-Beschichtung von Tanks wie Kraftstofftanks aus Stahl und Aluminium, Erdöl- bzw. Heizöl- Tanks, Ballast-Tanks von Schiffen, Wasser-Tanks (nicht für Trinkwasser) usw.



FERTAN
Korrosionsschutz
Vertriebsgesellschaft mbH
DEUTSCHLAND

Industriepark AW-Hallen
Saar-Lor-Lux Straße 14
66115 Saarbrücken
Tel. +49 (0) 681 / 7 10-46
Fax +49 (0) 681 / 7 10-48



Postfach 10 09 53
66009 Saarbrücken
E-Mail: verkauf@fertan.de
Internet: www.fertan.de

