

DER

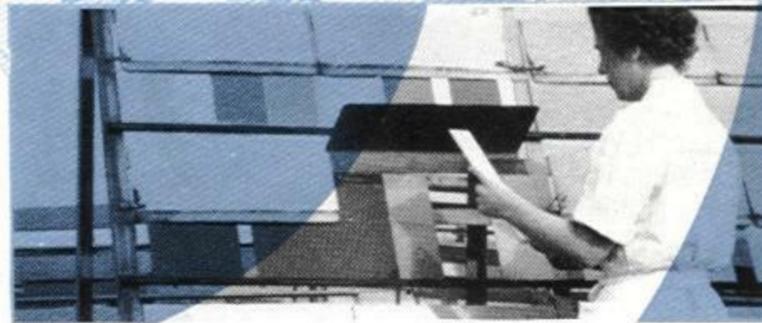


BERATER

**Original-VW-Lacke
und -Pflegemittel
Farbkombinationen**

MITTEILUNGEN FÜR DEN VW-ERSATZTEIL-DIENST · NR. 12 · JUNI 1956

Kennen Sie diese Prüfverfahren?



Zu keiner Zeit hat die farbliche Gestaltung des Automobils so wesentlich im Vordergrund gestanden wie heute.

Harmonie und Zweckmäßigkeit müssen sich mit den Wünschen einer Vielzahl von Käufern vereinen, ohne daß hierbei die Qualität der zur Anwendung

kommenden Farb- und Ausstattungsmaterialien auch nur im geringsten vernachlässigt werden kann. So ergibt sich eine enge Zusammenarbeit zwischen Künstler und Techniker, um das gesteckte Ziel, nämlich die absolute Synthese zwischen Farbharmonie und Material-Qualität zu erreichen, welche klar erkennbar in Lackierung und Ausstattung des Volkswagens zum Ausdruck kommt.



Bestehend in ihrem strahlenden Glanz ist die Lackierung von höchster Qualität. Sie ist absolut lichtecht, tropenfest und kältebeständig. Auf allen Kontinenten kann man deshalb den Volkswagen unbedenklich im Freien stehen lassen— seine Garage ist sein dreifacher Lackpanzer.

Um diese Eigenschaften zu erhalten, fühlen wir uns verpflichtet, Ihnen Lacke für Reparaturen und Mittel für die Wagenpflege in die Hand zu geben, welche den gleichen Anforderungen gewachsen sind wie unsere im Hause angewandte Lackierung. Diese Materialien stellen wir Ihnen als „VW-Original-Lacke“ und „VW-Original-Pflegemittel“ zur Verfügung, wobei laufend durchgeführte Inspektionen und Testungen die Qualität garantieren.

Nachstehend geben wir Ihnen einen Einblick in die Durchführung dieser Prüfungen, welche umfassen:

1. Verbrauchswerte — Ergiebigkeit
 - a) Viskosität
 - b) Spez. Gewicht
 - c) Deckkraft
2. Optische Werte — Sichtprüfung
 - a) Farbton, Glanz, Verlauf, Füllkraft, Vermahlung
 - b) Härte, Schreibfestigkeit
3. Qualitätswerte — Kurzzeitprüfung
 - a) Witterungs- und Korrosionsbeständigkeit
 - b) Haftfestigkeit, Elastizität, Schlagfestigkeit
 - c) Lichtbeständigkeit, Farbechtheit
4. Qualitätswerte — Langzeitprüfung

Lackinspektion

1 - Verbrauchswerte (Ergiebigkeit)

Nicht alle als billig angebotenen Lackmaterialien sind in der Verarbeitung preiswert. Die zur Durchführung von Lackierarbeiten erforderliche Menge an Lackmaterial richtet sich nach

dem Grad seiner Viskosität (Zähflüssigkeit) im Anlieferungszustand, seinem spezifischen Gewicht sowie seiner Deckkraft.

Mit aller Gründlichkeit überprüfen wir diese Werte.

a) Viskosität (Zähflüssigkeit)

Die Werte für Viskosität oder Konsistenz der Lackmaterialien werden mittels Auslaufbecher (DIN-Becher) und Stoppuhr geprüft. Die ermittelte Durchlaufzeit einer bestimmten Lackmenge bei + 20° C zeigt, inwieweit das Material bis zur Spritzfertigkeit zu verdünnen ist, da das Lackmaterial hochviskos (zäh) angeliefert wird. Das hieraus sich ergebende Verdünnungsverhältnis zeigt den ersten Ergiebigkeitswert. Nach vorstehendem Verfahren wird der für die Verarbeitung erforderliche Grad der Viskosität festgelegt. Man rechnet im allgemeinen 25—30% Verdünner pro Mengeneinheit Lackmaterial.

b) Spezifisches Gewicht (Einheitsgewicht)

Unter Verwendung geeichter Apparaturen wird das spezifische Gewicht ermittelt, wobei 1 Liter Lack = 1 kg Lack sein soll. Der Zusatz von unzulässigen Beschwerungsmitteln kann auf diese Weise festgestellt werden. Die Ergiebigkeit bleibt nur bei unbeschwerten Lackmaterialien gewahrt.

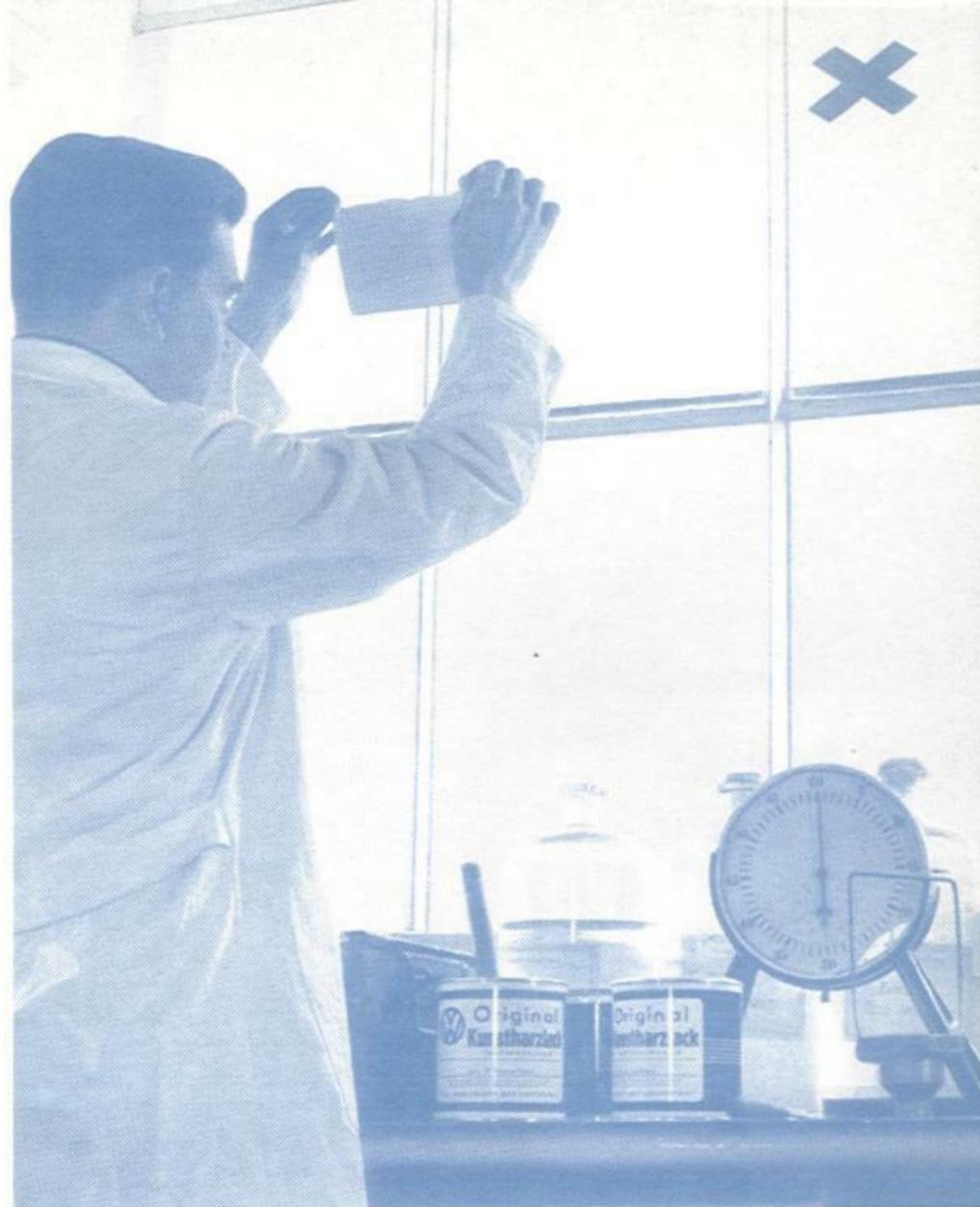
Abweichungen des spezifischen Gewichtes sind lediglich bei hochpigmentierten Spritzspachtel-Materialien zulässig.

2 - Optische Werte — Sichtprüfung

Gleichzeitig mit der Prüfung auf Ergiebigkeit wird untersucht, ob das Lackmaterial auch alle Anforderungen in Bezug auf gute Verarbeitungsfähigkeit, einwandfreien Verlauf, tiefen Glanz und Härte erfüllt.

a) Füllkraft, Verlauf, Farbton, Glanz, Vermahlung

Die Farbmaterialien werden — entsprechend dem vorgesehenen Lackaufbau — unter genauer Beachtung der Verarbeitungsfähigkeit auf Testplatten gespritzt. Die Anwendung verschiedener Schleifsysteme im Untergrund, der Auftrag des Lackes in unterschiedlichen Schichtstärken usw. ermöglichen es, nach der Trocknung die Füllkraft, evtl. Sprudelnäigung (Nadelstiche), Farbausscheidungen (Ausschwemmen dunkler Farb-



c) Deckkraft

Je deckkräftiger eine Farbe ist, um so geringer kann der Farbauftrag bzw. der Film des Farbauftrages sein, um eine gute Deckung des Untergrundes zu erzielen. Die Testung erfolgt mittels einer Glasscheibe, welche mit der zu prüfenden Farbe, die auf genormte Viskosität verdünnt wurde, einseitig geflutet wird. Nach gutem Abtropfen und nach Trocknung bei entsprechend vorgeschriebener Trockenzeit und Temperatur erfolgt der Vergleich auf Lichtdurchlässigkeit. Hierbei wird ein entsprechendes Standardmuster verwendet, wobei zur Erleichterung des Vergleiches ein fester Punkt, z. B. ein Kreuz am Fenster oder dergl., anfixiert wird.

körper), zu beurteilen. Darüber hinaus wird der Gesamteindruck hinsichtlich der Übereinstimmung des Farbtones mit dem Urmuster, des Glanzgrades, des Verlaufes (Strukturfreiheit) und evtl. Runzelbildung an Kanten, Stippenbildung (schlechte Vermahlung der Farbkörper) generell beurteilt.

b) Härte, Schreibfestigkeit

Die Härte und die damit verbundene Schreibfestigkeit werden nach der vorgeschriebenen Trockenzeit (luft- oder ofentrocknend) und weiteren 24 Stunden Luftwirkung geprüft. Als Prüfstück wird eine Glasplatte mit einem Lackaufguß von einer bestimmten Viskosität verwendet, um einmal einen Untergrund von gleichmäßiger Härte, zum anderen eine gleichmäßige Schichtstärke zu erhalten.



Das zur Anwendung kommende Prüfgerät ist ein Schaukel-Härteprüfer. Weil dieses auf die waagrecht liegende Lackprobe aufgesetzte Prüfgerät sehr empfindlich auf Luftzug reagiert, wird es zur Erzielung genauer Meßergebnisse durch eine transparente Kunststoffhaube abgedeckt, sobald es in Schwingungen versetzt ist. Die Anzahl der Schwingungen, die zwischen 10 und 100 liegen kann, wird mittels Stoppuhr gemessen und ergibt einen genauen Vergleichswert für die Lackqualität.

3 - Qualitätswerte — Kurzzeitprüfungen

Die Qualitätsprüfung von Lackmaterialien, und zwar nicht nur die des Decklackes, sondern auch die des gesamten Lackaufbaues, soll aufzeigen, ob der Lack auf Jahre hinaus bei entsprechender Pflege allen klimatischen Einflüssen unseres Erdballes, sowohl der arktischen wie der tropischen Zonen, einschließlich der

Industriatmosphäre, standhält. Die in vielen Jahren der Prüfung gewonnenen Werte wurden zum Standard erhoben und sind für den Einsatz einer jeden Farbqualität verbindlich. Hierzu wurden in vielen Vergleichsprüfungen entsprechende Kurzzeitprüfungen entwickelt, welche speziell für die laufende Überwachung der zum Einsatz kommenden Lackmaterialien dienen.

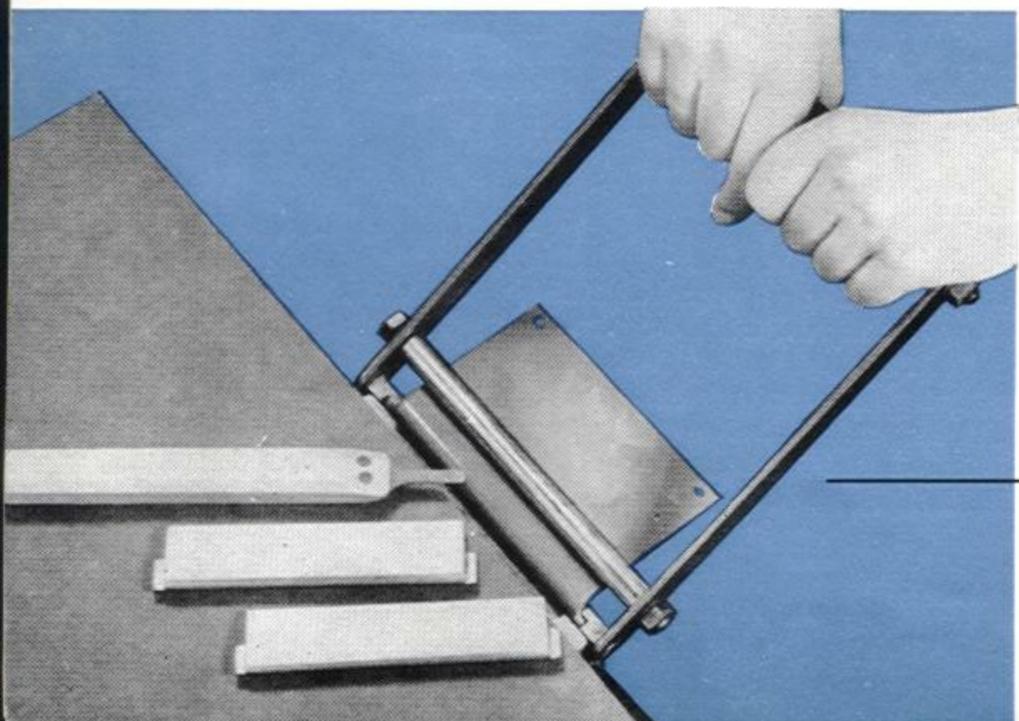
a) Witterungs- und Korrosionsbeständigkeit

Verschiedene Testplatten, deren Lackierung einschließlich der Vorbehandlung dem Lackaufbau der Karrosserie entspricht, werden künstlich bewittert. Hierzu dient ein Gerät, System Testor. Im gleichmäßigen Wechsel, und zwar 8 Stunden im geschlossenen Gerät bei einer Temperatur von + 50 bis 55° C sowie einer relativen Luftfeuchtigkeit von 100% und anschließend 16 Stunden im offenen Gerät bei Raumtemperatur und normaler Atmosphäre, werden die Testplatten einer künstlichen Bewitterung ausgesetzt. Diese Runden werden zehnmal wiederholt und zum Schluß ergänzt durch weitere zwei Prüfrunden, bei welchen das Gerät mit konzentrierter Industriatmosphäre gefüllt wird.

Erfahrungsgemäß bringt diese Prüfung alle Fehler, die sowohl im Lackaufbau als in der Lackqualität auftreten können, nach kurzer Zeit zum Vorschein und stellt darüber hinaus eine äußerst intensive künstliche Alterung des Lackes dar.

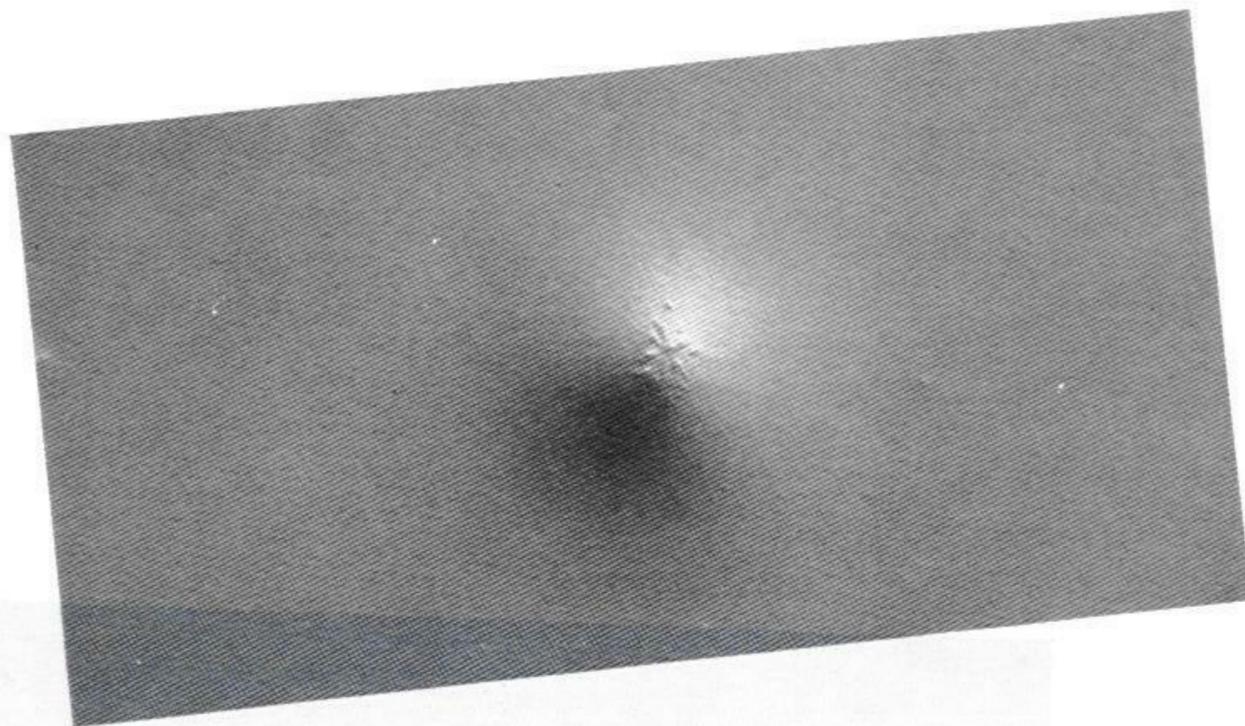
b) Haftfestigkeit, Elastizität, Schlagfestigkeit

Nach 24stündiger Luftlagerung der künstlich gealterten Lacke werden diese nunmehr über einen Dorn von 20 mm \varnothing in gleichmäßigem Zuge um 180° gebogen, nachdem vorher die Lackierung an der Biegestelle mittels Messer bis auf das Blech durchgeschnitten wurde. Ein Abheben des Lackes vom Untergrund oder auch ein Abheben des gesamten Lackaufbaues vom Blech darf auf keinen Fall stattfinden.



Die Elastizität, welche gleichzusetzen ist mit der Schlagfestigkeit (teilweise auch mit der Haftfestigkeit), erfährt eine zweite Prüfung im Schlagprüfgerät. Durch ein Fallgewicht wird dem Prüfblech auf der Lackseite eine Ausbeulung beigebracht, ähnlich einer Steinschlagbeschädigung, wobei der Lack keineswegs absplittern oder auch nur einreißen darf.

Schwere und Form des Gewichtes sowie die Fallhöhe desselben sind veränderlich und werden den jeweiligen Anforderungen angepaßt.



c) Lichtbeständigkeit — Farbechtheit

Für diese Kurzzeitprüfung wird eine Hanauer Quarzlampe verwendet. Abstand der Lampe vom Objekt sowie die Strahlungstemperatur unterliegen einer Norm. Zur Beurteilung der Verfärbung wird ein Teil des Prüfbleches von der Lichteinwirkung abgedeckt, um den Original-Farbtönen für den Vergleich zu erhalten. Die Dauer der Belichtung wird stufenweise unter jeweiliger Verschiebung der Abdeckung vorgenommen, so daß belichtete Felder mit 24, 48 und 72 Stunden Belichtungsdauer entstehen. 24 Stunden nach vollendeter Belichtung und nach erfolgter Aufpolierung darf keine merkliche Verfärbung erkennbar sein. Gemäß den vorliegenden Erfahrungen entspricht eine Belichtungsdauer von 24 Stunden einer natürlichen Sonnenbestrahlung von ca. einem Jahr.



4 - Qualitätswerte — Langzeitprüfung

Die vorstehend beschriebenen Kurzzeitprüfungen, welche bestimmend für die Freigabe der Lackchargen sind, werden zu Kontrollzwecken und evtl. Korrekturen ergänzt durch natürliche Bewitterung auf unseren Bewitterungsstationen. Zur Erfassung der verschiedenen klimatischen Verhältnisse befinden sich solche außer in Wolfsburg auch in Addis Abeba/Abessinien.

In Abständen von sechs Wochen erfolgt jeweils eine

Kontrolle der Lackproben, welche sich auf Verfärbung, Auskreidung, Glanzverlust, Versprödung, Ribbildung und Polierfähigkeit erstreckt. Die Bewitterungsdauer beträgt hierbei 24 Monate, wobei nach Ablauf dieser Prüfzeit keinerlei Schäden irgendwelcher Art erkennbar sein dürfen.

Aus Art und Weise der Vielzahl der Prüfungen ist zu erkennen, welche Anforderungen das Volkswagenwerk an das Lackmaterial stellt, bevor es als „Original-VW-Lack“ freigegeben wird.



Allgemeines über „Original-VW-Lack“:

Die Lackierung von Volkswagen erfolgte bis Mitte 1949 mit Nitrozelluloselacken, von diesem Zeitpunkt ab mit Kunstharzlacken.

Diese beiden Lackarten gliedern sich in

- a) Lackkörper (Bindemittel)
- b) Farbkörper (Pigmente)
- c) flüchtige Lösungsmittel

„Original-VW-Grundierfarben und -Spachtel“ als Untergrund bieten Gewähr für die Durchführung einer einwandfreien Gesamtlackierung. Nach dem Lackieren verflüchtigen sich die Lösungsmittel, während die Lack- und Farbkörper den schützenden Lackfilm bilden. Sie verleihen den lackierten Flächen Farbfülle und tiefen

Glanz. Die richtigen Farbtöne unserer Farbkombinationen werden mit „Original-VW-Lack“ und den zugehörigen Mischlacken erreicht. Bei Farbtonabweichungen verwendet man die jeweils zugehörigen **Mischlacke**, um die gewünschte Abtönung zu erzielen. Diese wichtigen Hilfsmaterialien werden in Dosen von 100 g Inhalt abgegeben und sind unter den gleichen Lackarten und Farbbezeichnungen, lediglich mit dem nachgefügt Zusatz „.1“, erhältlich.

Zum Aufhellen von Metalleffektfarben benutzt man die Original-VW-Metall-Effekt-Pasten L 92.1 bzw. LKL 92.1 als Zusatz zum Lack, um hierdurch den gewünschten Farbton zu erhalten.

Zur richtigen Pflege der VW-Lackierung haben wir Konservierungs- und Poliermittel bereitgestellt, die auf die Eigenschaften des Lackes abgestimmt sind und glanzfördernd sowie schützend gegen alle Witterungseinflüsse wirken.

Das Volkswagenwerk hält für Sie jederzeit bereit:



Grundierfarbe

LKL 157 Kunstharzgrundierfarbe dkl.grau, 1-kg-Dose.

Dieses Material ist ein Haftgrund mit ausgezeichneten Fülleigenschaften. Als luft- und ofentrocknende Kunstharzgrundierfarbe ist es universell anwendbar und ergibt eine absolute Haftung zur Metalloberfläche. Ebenso ist bei Verwendung von LKL 157 gewährleistet, daß der Decklack gut haftend, glatt, hochglänzend und strukturfrei auf dieser Grundierfarbe steht.

LKL 157 soll als Haftgrund auf blankem Blech bei Lackgroßreparaturen zur Anwendung kommen.

Grundierfarbe LKL 157 ist nur für eine Kunstharz-Decklackierung verwendbar.

Spritzspachtel

**L 150 Spritzspachtel rotbraun, 2,5-kg-Dose,
LKL 150 Kunstharz-Spritzspachtel dkl.grau, 2,5-kg-Dose.**

Für komplette Lackierungen stehen als Zwischenfüllung unsere Spritzspachtel L 150 und LKL 150 zur Verfügung. Beides sind hochpigmentierte und füllkräftige Materialien, welche dem Gesamt-Lack-Aufbau sorgfältig angepaßt sind. Sie ergeben eine feste Bindung zwischen den einzelnen Schichten und gewährleisten einen guten Stand der Emaille.

Die Anwendung erfolgt je nach vorliegenden Erfordernissen in bezug auf Trockenzeit bzw. Trockentemperatur. Spritzspachtel L 150 kann bei kompletten Nitrolackierungen gleichzeitig als Haftgrund verwendet werden.

L 153 Fleckspachtel rotbraun, 1-kg-Dose.

Dieser Ziehspachtel ist ein füllkräftiges, schnelltrocknendes, leicht bearbeitbares und gut schleifbares Nitrozellulose-Material. Es dient für den Ausgleich größerer Unebenheiten und kann in mehreren Schichten aufgetragen werden. In Verbindung mit dem darauffolgenden Spritzspachtel wird eine einwandfreie glatte Lackfläche erzielt.

Nitrozelluloselack

Vor der laufenden Ersatzteile-Nummer Nitrolacke steht als Kennzeichen für die Lackart der Buchstabe „L“. Die Lieferung erfolgt in Dosen zu 1 kg, jeweils zu 24 Stück im Karton verpackt.

Gegenüber Kunstharzlacken trocknet der Nitrolack in kürzester Zeit restlos durch. Die Qualität gewährleistet absoluten Korrosionsschutz, hervorragende Witterungsbeständigkeit und gute Glanzerhaltung bei genügender Pflege. Infolge seines Gehaltes an Nitro-

zellulose gehört er zu den leicht brennbaren Flüssigkeiten und somit zur Gefahrenklasse 1. Im Umgang mit Nitrolack ist deshalb besondere Sorgfalt geboten. Zu seiner Verdünnung ist nur der von uns vorgesehene „Original-VW-Verdünner“ L 160 zu verwenden.

Um festzustellen, ob es sich bei einer Lackierung um eine Nitrozelluloselackierung handelt, reibe man an einer nicht ins Auge fallenden Stelle mit einem in Verdünner getauchten nicht fasernden Wattebausch leicht über den Lack. Eine Nitrolackierung hinterläßt auf dem Wattebausch Rückstände der betreffenden Farbe, eine Kunstharzlackierung dagegen nicht.



Lufttrocknender Kunstharzlack

Die Kennzeichnung vor der Ersatzteile-Nummer der Farbe lautet „LKL“.

Kunstharzlack trocknet bei absoluter Füllkraft und gutem Verlauf hochglänzend aus. Er erfordert somit keine Nachbehandlung durch Polieren. Seine Witterungsbeständigkeit, Lichtehtheit und Schlagfestigkeit sind unübertroffen.

Die Anwendung von Kunstharzlack erfordert allerdings eine Lufttrockenzeit von 12 Stunden oder eine Ofentrockenzeit von einer Stunde bei 70 bis 80° C.

Im Volkswagenwerk ist in der Serienfertigung seit Mitte 1949 eine ofentrocknende Qualität im Einsatz.

Kunstharzlacke sind weniger leicht brennbar und gehören daher zur Gefahrenklasse 2.

Verdünner

L 160 Verdünner für Nitrolackierung, 2,5-kg-Kanister LKL 160 Verdünner für Kunstharzlackierung, 2,5-kg-Kanister verpackt in Kartons zu 10 Kanistern.

„Original-VW-Lacke“ kommen in einer so hohen Viskosität zur Lieferung, daß auch bei längerer Lagerzeit ein Absetzen der Farbkörper oder Ausscheiden der Bindemittel nicht erfolgen kann. Vor der Verarbeitung ist somit eine Verdünnung auf die erforderliche Spritzviskosität notwendig.

Die Verdünner sind Gemische unterschiedlich leichter Lösungsmittel, die den im „Original-VW-Lack“ enthaltenen entsprechen. Der beste Lack kann durch eine ungeeignete Verdünnung derart verändert werden, daß er völlig unbrauchbar wird. Demzufolge dürfen für die vom Volkswagenwerk freigegebenen Lacke außer den Original-VW-Verdünnern L 160 für Nitrolackierungen und LKL 160 für Kunstharzlackierungen keine anderen Verdünner verwendet werden. Verdünner sind feuergefährlich. Sie gehören der Gefahrenklasse 1 an. Da der Flammpunkt von Verdünnern unter 21° C liegt, entwickeln sich noch unterhalb dieser Temperaturgrenze brennbare Dämpfe, die sich bei Annäherung einer offenen Flamme entzünden. Bei Lagerung und Verarbeitung von Verdünnern sind das „Merkblatt über die Gefahren bei der Verwendung leichtflüssiger Spritzlacke“ sowie die ortspolizeilichen Vorschriften unbedingt zu beachten.



Polierpaste

L 180 Polierpaste, 1-kg-Dose *)

Die Polierpaste L 180 ist speziell auf „Original-VW-Nitrolack“ abgestimmt und darf wegen ihrer leicht schleifenden Bestandteile nicht für Kunstharzlackierungen verwendet werden.

Polierwasser

L 175 Polierwasser, 1-kg-Dose *),
L 175.5 Polierwasser, 1/2-kg-Dose **)

Dieses Polierwasser ist nur für Nitrozelluloselackierungen geeignet. Es enthält polierende Bestandteile, die der Oberfläche des Lackes Glätte und Glanz verleihen.

L 170 Polierwasser, 1-kg-Dose *),
L 170.5 Polierwasser, 1/2-kg-Dose **)

Polierwasser für Kunstharzlackierungen soll ebenso wie das für Nitrolackierungen nur dann verwendet werden, wenn die Lackierung bei vernachlässigter Pflege unter Regen, Spritzwasser, Straßenschmutz und Sonneneinstrahlung stark gelitten hat. Das Polierwasser für Kunstharzlackierungen ist anders zusammengesetzt als das für Nitrolackierungen. Bei der Verwendung ist größte Vorsicht geboten.

Polierwasser fremder Herkunft eignen sich nicht immer zur Behandlung des Original-VW-Lackes. Sie können leicht zu Zerstörungen der äußeren Lackschicht und damit zu einer Herabsetzung der Lebensdauer der Lackierung führen.

Konservierungsmittel

L 190 Konservierungsmittel, 1-kg-Dose *),
L 190.5 Konservierungsmittel, 1/2-kg-Dose **)

Zur Pflege des tiefen Glanzes und zur Erhaltung der spezifischen Eigenschaften unseres Lackes wurde das „Original-VW-Konservierungsmittel“ entwickelt. Es ist eine Wachsemulsion mit genau auf den Lack abgestimmten Bestandteilen. Die regelmäßige Anwendung dieses Pflegemittels verlängert das gute Aussehen des Lackes durch seine Glanzerhaltung, wirkt wasserabstoßend und verhindert die schädlichen Einflüsse der intensiven Sonnenbestrahlung und des Straßen- und Industrieschmutzes.

*) Verpackt in Kartons zu 20 Dosen

***) Verpackt in Kartons zu 50 Dosen

Farbkombinationen

Für Typ 2 — VW-Transporter, gültig ab März 1955, ab Fahrgestell-Nr. 20 — 117 902

Modell	Achtsitzer	Achtsitzer-„Sonder-Modell“
Wagenfarbe Oberteil	palmgrün	kastanienbraun
Wagenfarbe Unterteil	sandgrün	siegelrot

Wagen-Oberteil:

Nitro-Lack	L 312 palmgrün	L 73 kastanienbraun
Nitro-Mischlack	L 312.1 palmgrün	L 73.1 kastanienbraun
Lufttrocknender Kunstharz-Lack	LKL 312 palmgrün	LKL 73 kastanienbraun
Lufttrocknender Kunstharz-Mischlack	LKL 312.1 palmgrün	LKL 73.1 kastanienbraun

Wagen-Unterteil:

Nitro-Lack	L 311 sandgrün	L 53 siegelrot
Nitro-Mischlack	L 311.1 sandgrün	L 53.1 siegelrot
Lufttrocknender Kunstharz-Lack	LKL 311 sandgrün	LKL 53 siegelrot
Lufttrocknender Kunstharz-Mischlack	LKL 311.1 sandgrün	LKL 53.1 siegelrot
Radscheiben	L 311 sandgrün	L 73 kastanienbraun
Polsterkunstleder	K 147 lindgrün	K 146 hellbraun
Köder für Sitze	Kö 7 dunkelgrün	Kö 8 dunkelbraun
Himmelstoff	H 108 beige	H 110 braunbeige
Unterstoff	U 110 beige	U 117 braunbeige
Verdeckstoff	V 33 palmgrün	V 4 dunkelbraun
Verkleidung oben und unten	K 147 B lindgrün	K 146 B hellbraun
Verkleidung Mitte	K 148 hellgrün	K 149 hellbeige
Armlehne	Ks 14 lindgrün	Ks 15 hellbraun

Für Typ 1 — VW-Export-Limousine, gültig ab 4. 8. 1955 bis 1. 4. 1956,
ab Fahrgestell-Nr. 1 — 929 746 bis Fahrgestell-Nr. 1 147 999

Wagenfarbe	schwarz	stratosilber	nilbeige	polarsilber	schilfgrün	dschungelgrün
Nitro-Lack	L 41 schwarz	L 227 stratosilber	L 370 nilbeige	L 324 polarsilber	L 313 schilfgrün	L 315 dschungelgrün
Nitro- Mischlack	—	L 227.1 stratosilber	L 370.1 nilbeige	L 324.1 polarsilber	L 313.1 schilfgrün	L 315.1 dschungelgrün
Lufttrocknender Kunstharz-Lack	LKL 41 schwarz	LKL 227 stratosilber	LKL 370 nilbeige	LKL 324 polarsilber	LKL 313 schilfgrün	LKL 315 dschungelgrün
Lufttrocknender Kunstharz- Mischlack	—	LKL 227.1 stratosilber	LKL 370.1 nilbeige	LKL 324.1 polarsilber	LKL 313.1 schilfgrün	LKL 315.1 dschungelgrün
Radscheiben	L 328 stahlgrau	L 82 silberweiß	L 277 silberbeige	L 87 perlonweiß	L 87 perlonweiß	L 83 weißgrün
Teppichstoff	T 107 blaugrau	T 107 blaugrau	T 106 graubeige	T 108 graugrün	T 108 graugrün	T 108 graugrün
Polsterstoff	P 126 grau	P 125 blau	P 127 rostrot	P 128 grün	P 128 grün	P 128 grün
Köder für Sitze	Kö 11 grau	Kö 9 blau	Kö 10 rotbraun	Kö 12 grün	Kö 12 grün	Kö 12 grün
Trittschutzleder	K 152 grau	K 150 blau	K 151 rotbraun	K 153 grün	K 153 grün	K 153 grün
Himmelstoff	H 108 graubeige	H 109 grau	H 110 braunbeige	H 108 graubeige	H 108 graubeige	H 108 graubeige
Unterstoff	U 110 graubeige	U 111 grau	U 117 braunbeige	U 110 graubeige	U 110 graubeige	U 110 graubeige
Verdeckstoff	V 1 schwarz	V 24 stratosilber	V 34 nilbeige	V 35 polarsilber	V 36 schilfgrün	V 37 dschungelgrün
Armlehne	Ks 5 grau	Ks 3 blau	Ks 4 rostrot	Ks 6 grün	Ks 6 grün	Ks 6 grün
Halteschlaufe	Ks 8 graubeige	Ks 9 grau	Ks 7 braunbeige	Ks 8 graubeige	Ks 8 graubeige	Ks 8 graubeige
Polsterkunstleder (bei M-Ausstattung)	K 171 hellbeige	K 171 hellbeige	K 171 hellbeige	K 171 hellbeige	K 171 hellbeige	K 171 hellbeige
bzw.	K 168 rot	K 150 blau	K 168 rot	K 153 grün	K 153 grün	K 153 grün

Für Typ 1 — VW-Export-Limousine, gültig ab 1. 4. 1956, ab Fahrgestell-Nr. 1 148 000

Wagenfarbe	schwarz	polarsilber	horizontblau	korallenrot	diamantgrün	präriebeige
Nitro-Lack	L 41 schwarz	L 324 polarsilber	L 331 horizontblau	L 351 korallenrot	L 412 diamantgrün	L 378 präriebeige
Nitro-Mischlack	—	L 324.1 polarsilber	L 331.1 horizontblau	L 351.1 korallenrot	L 412.1 diamantgrün	L 378.1 präriebeige
Lufttrocknender Kunstharz-Lack	LKL 41 schwarz	LKL 324 polarsilber	LKL 331 horizontblau	LKL 351 korallenrot	LKL 412 diamantgrün	LKL 378 präriebeige
Lufttrocknender Kunstharz-Mischlack	—	LKL 324.1 polarsilber	LKL 331.1 horizontblau	LKL 351.1 korallenrot	LKL 412.1 diamantgrün	LKL 378.1 präriebeige
Radscheiben	L 81 pergamentweiß	L 87 perlonweiß	L 82 silberweiß	L 277 silberbeige	L 277 silberbeige	L 277 silberbeige
Radfelgen	L 41 schwarz	L 328 stahlgrau	L 33 graublau	L 74 rotbraun	L 211 blaugrün	L 77 dunkelbeige
Teppichstoff	T 107 blaugrau	T 107 blaugrau	T 107 blaugrau	T 106 graubeige	T 106 graubeige	T 106 graubeige
Polsterstoff	P 129 hellgrau	P 129 hellgrau	P 125 blau	P 131 hellbeige	P 131 hellbeige	P 130 kupferrot
Köder für Sitze	Kö 27 hellgrau	Kö 27 hellgrau	Kö 26 hellblau	Kö 25 hellbeige	Kö 25 hellbeige	Kö 28 hellbraun
Trittschutzleder	K 175 B graugrün	K 153 B grün	K 177 B blau	K 176 B braun	K 176 B braun	K 176 B braun
Himmelstoff	H 121 hellgrün	H 121 hellgrün	H 122 hellgrau	H 120 hellbeige	H 120 hellbeige	H 120 hellbeige
Unterstoff	U 131 hellgrün	U 131 hellgrün	U 132 hellgrau	U 130 hellbeige	U 130 hellbeige	U 130 hellbeige
Verdeckstoff	V 1 schwarz	V 35 polarsilber	V 44 horizontblau	V 43 korallenrot	V 42 diamantgrün	V 41 präriebeige
Armlehne	Ks 16 graugrün	Ks 6 grün	Ks 18 blau	Ks 17 braun	Ks 17 braun	Ks 17 braun
Halteschlaufe	Ks 20 hellgrün	Ks 20 hellgrün	Ks 21 hellgrau	Ks 19 hellbeige	Ks 19 hellbeige	Ks 19 hellbeige

Bei Bestellung von Verkleidungsteilen in P 129 ist gleichzeitig die Farbe des Trittschutzleders anzugeben.

Kunstlederkombinationen (bei M-Ausstattung)

Polsterkunstleder	K 171 hellbeige	K 171 hellbeige	K 150 blau	K 179 hellgrau	K 178 grün	K 168 rot
Köder für Sitze	Kö 25 hellbeige	Kö 25 hellbeige	Kö 26 hellblau	Kö 27 hellgrau	Kö 25 hellbeige	Kö 28 hellbraun
Armlehne	Ks 11 hellbeige	Ks 11 hellbeige	Ks 10 blau	Ks 24 hellgrau	Ks 23 grün	Ks 12 rot
bzw. Polsterkunstleder	K 168 rot	K 168 rot	K 171 hellbeige	K 171 hellbeige	K 171 hellbeige	K 171 hellbeige
Köder für Sitze	Kö 28 hellbraun	Kö 28 hellbraun	Kö 25 hellbeige	Kö 25 hellbeige	Kö 25 hellbeige	Kö 25 hellbeige
Armlehne	Ks 12 rot	Ks 12 rot	Ks 11 hellbeige	Ks 11 hellbeige	Ks 11 hellbeige	Ks 11 hellbeige

Für Typ 1 — VW-Cabriolet, gültig ab 4. 8. 1955, ab Aufbau-Nr. 24 511

Wagenfarbe	mandelgrün	sepiasilber	shetlandgrau	schwarz	inkarot	irisblau
Nitro-Lack	L 316 mandelgrün	L 374 sepiasilber	L 329 shetlandgrau	L 41 schwarz	L 258 inkarot	L 232 irisblau
Nitro-Mischlack	L 316.1 mandelgrün	L 374.1 sepiasilber	L 329.1 shetlandgrau	—	L 258.1 inkarot	L 232.1 irisblau
Lufttrocknender Kunstharz-Lack	LKL 316 mandelgrün	LKL 374 sepiasilber	LKL 329 shetlandgrau	LKL 41 schwarz	LKL 258 inkarot	LKL 232 irisblau
Lufttrocknender Kunstharz-Mischlack	LKL 316.1 mandelgrün	LKL 374.1 sepiasilber	LKL 329.1 shetlandgrau	—	LKL 258.1 inkarot	LKL 232.1 irisblau
Radscheiben	L 87 perlonweiß	L 81 pergamentweiß	L 87 perlonweiß	L 328 stahlgrau	L 81 pergamentweiß	L 233 dunkelblau
Verdeckstoff	V 17 saharabeige	V 16 texasbraun	V 31 hellgrau	V 1 oder V 2 schwarz grau	V 17 saharabeige	V 29 dunkelblau

Stoffkombinationen:

Teppichstoff	T 106 graubeige	T 106 graubeige	T 108 graugrün	T 107 blaugrau	T 106 graubeige	T 107 blaugrau
Polsterstoff	P 127 rostrot	P 127 rostrot	P 128 grün	P 126 grau	P 127 rostrot	P 125 blau
Köder für Sitze	Kö 10 rotbraun	Kö 10 rotbraun	Kö 12 grün	Kö 11 grau	Kö 10 rotbraun	Kö 9 blau
Trittschutzleder	K 151 rotbraun	K 151 rotbraun	K 153 grün	K 152 grau	K 151 rotbraun	K 150 blau
Unterstoff	U 118 hellbraun	U 118 hellbraun	U 119 graubeige	U 119 graubeige	U 118 hellbraun	U 111 grau

Kunstlederkombinationen:

Teppich	T 108 graugrün	T 106 graubeige	T 106 graubeige	T 106 graubeige	T 106 graubeige	T 107 blaugrau
Polsterkunstleder	K 157 gelbbeige	K 158 hellbeige	K 159 tomatenrot	K 159 tomatenrot	K 155 rötlichbeige	K 134 blau
Köder für Sitze	Kö 13 metallbeige	Kö 14 dunkelbeige	Kö 15 schwarz	Kö 15 schwarz	Kö 13 metallbeige	K 133 metallblau
Unterstoff	U 118 hellbraun	U 118 hellbraun	U 119 graubeige	U 118 hellbraun	U 118 hellbraun	U 114 blau

Achtung: Die Wagen der Fertigung bis Januar 1956 besitzen eine andere Innenausstattung. Die Ersatzteile der Innenausstattung für diese Fahrzeuge sind unter Angabe der Wagenfarbe und der Aufbau-Nr. zu bestellen.

Wagenfarbe	schwarz	gazellenbeige	forellenblau	eidechsgrün	pelikanrot	antilopenbraun
Nitro-Lack	L 41 schwarz	L 376 gazellenbeige	L 330 forellenblau	L 317 eidechsgrün	L 259 pelikanrot	L 375 antilopenbraun
Nitro-Mischlack	—	L 376.1 gazellenbeige	L 330.1 forellenblau	L 317.1 eidechsgrün	L 259.1 pelikanrot	L 375.1 antilopenbraun
Lufttrocknender Kunsthartz-Lack	LKL 41 schwarz	LKL 376 gazellenbeige	LKL 330 forellenblau	LKL 317 eidechsgrün	LKL 259 pelikanrot	LKL 375 antilopenbraun
Lufttrocknender Kunsthartz- Mischlack	—	LKL 376.1 gazellenbeige	LKL 330.1 forellenblau	LKL 317.1 eidechsgrün	LKL 259.1 pelikanrot	LKL 375.1 antilopenbraun
Dach:						
Nitro-Lack	—	—	—	L 318 tiefgrün	L 41 schwarz	L 377 tiefbraun
Nitro-Mischlack	—	—	—	L 318.1 tiefgrün	—	L 377.1 tiefbraun
Lufttrocknender Kunsthartz-Lack	—	—	—	LKL 318 tiefgrün	LKL 41 schwarz	LKL 377 tiefbraun
Lufttrocknender Kunsthartz- Mischlack	—	—	—	LKL 318.1 tiefgrün	—	LKL 377.1 tiefbraun
Radscheiben	L 328 stahlgrau	L 379 braun	L 82 silberweiß	L 87 perlonweiß	L 277 silberbeige	L 277 silberbeige
Radfelgen	L 41 schwarz	L 41 schwarz	L 41 schwarz	L 41 schwarz	L 41 schwarz	L 41 schwarz
Teppichstoff	T 107 graublau	T 106 graubeige	T 107 graublau	T 108 graugrün	T 106 graubeige	T 106 graubeige
Polsterstoff	K 200 hellgrau	K 201 kupferrot	K 202 dunkelblau	K 203 hellgelb	K 200 hellgrau	K 205 khakibeige
	P 200 dunkelgrau	P 205 braun	P 202 grau	P 203 dunkelgrün	P 204 schwarz	P 205 braun
Himmelstoff	H 150 hellgrau	H 151 beige	H 152 graublau	H 153 hellgrün	H 151 beige	H 151 beige

Bei Bestellung von Sitzen und Seitenverkleidungen ist sowohl die K-Nummer (für Kunstleder) als auch die P-Nummer (für Cordstoff) anzugeben.

Verwendung der Lacke, Spachtel, Grundierfarbe und Pflegemittel

	Nitro- zellulose-Lack	Lufttrocknender Kunstharz-Lack	Farbe	in Dosen abgepackt zu	Bemerkungen
Spritzspachtel	L 150	—	rotbraun	2,5 kg	
Fleckspachtel	L 153	—	rotbraun	1 kg	
Kunstharzspritzspachtel	—	LKL 150	dunkelgrau	2,5 kg	
Kunstharzfleckspachtel	—	LKL 152	dunkelgrau	1 kg	
Kunstharzgrundierfarbe	LKL 157	LKL 157	dunkelgrau	1 kg	
Lack	L	LKL	nach Farbtafel	1 kg	LKL-Lacke können bei 70° ofengetrocknet werden
Misch-Lack bzw.	L 1	LKL 1	nach Farbtafel	100 g	
Metall-Effekt-Paste	L 92.1	LKL 92.1	—	100 g	Ist den Lacken mit Metalleffekt zum Nachtonen zuzusetzen
Verdünner	L 160	LKL 160	—	2,5 kg	
Polierpaste	L 180	—	—	1 kg	
Polierwasser	L 175	L 170	—	1 kg	
	L 175.5	L 170.5	—	0,5 kg	
Konservierungsmittel	L 190	L 190	—	1 kg	
	L 190.5	L 190.5	—	0,5 kg	

**Das Rauchen
ist
verboten!**

Lacke, Verdünner und Konservierungsmittel sind feuergefährlich. Das Lacklager ist daher entsprechend der „Polizeiverordnung über den Verkehr mit brennbaren Flüssigkeiten“ räumlich vom Ersatzteilleger zu trennen. Die Tafel „Das Rauchen ist verboten!“ erinnert an die Einhaltung der Feuerverhütungs-Vorschriften und ist in jedem Farblager an gut sichtbarer Stelle anzubringen.



Lagerung der Lacke

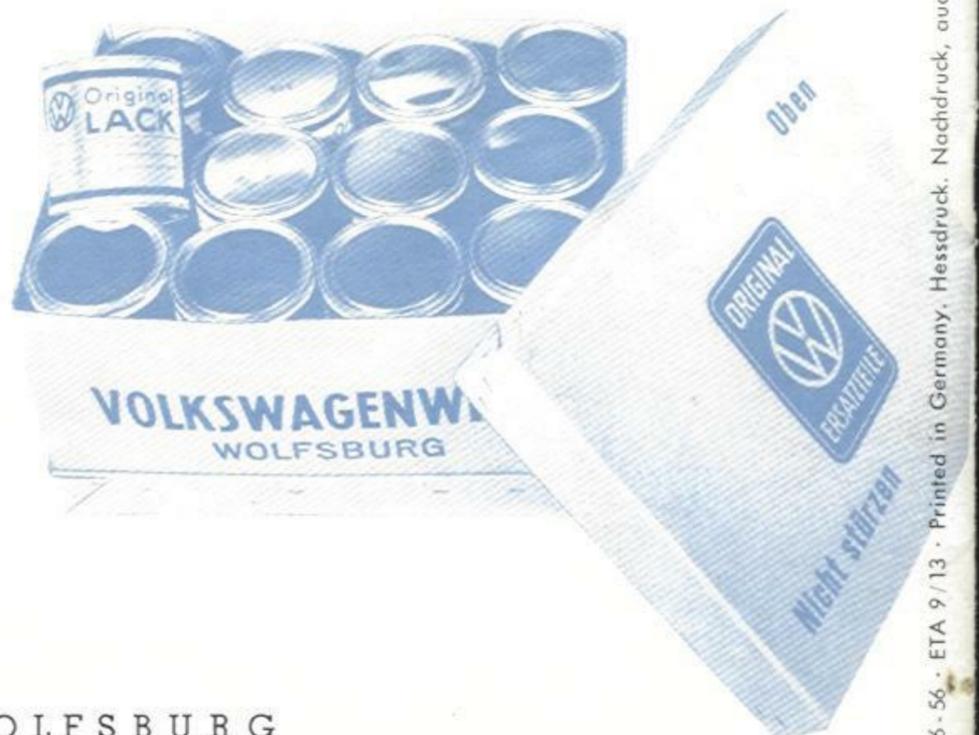
(Das Lacklager in der Ersatzteile-Abteilung des Volkswagenwerkes)

Zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Grundfläche ist das Lacklager aufgestockt. Als Bodenbelag dienen verzinkte Stahlroste, die mit hydraulischen Gabel-Hubwagen befahren werden können. Eine Palette mit 20 Kartons wiegt immerhin 500 kg.



Sauberkeit und Ordnung herrschen im gut sortierten Lager unserer Ersatzteile-Abteilung für Original-VW-Lacke und -Pflegemittel. Wenn alles übersichtlich gelagert ist, wird das „Greifen“ zur Freude. Für Ihre monatlichen Abrufe sind wir wohl vorbereitet.

24 Dosen zu 1 kg sind in diesen festen Kartons verpackt und kommen darin zum Versand. Die Dosen stehen aufrecht und können beim Transport keinen Schaden erleiden.



VOLKSWAGENWERK GMBH WOLFSBURG