

Lakiernictwo renowacyjne (cz. VII)

Błędy i wady lakiernicze

WADLIWIE WYKONANE POWŁOKI TO Z REGUŁY EFEKT TECHNOLOGICZNYCH NIEPRAWIDŁOWOŚCI I ZANIEDBAŃ POPEŁNIANYCH W LAKIERNIACH PODCZAS PRZYGOTOWYWANIA PODŁOŻA, GRUNTOWANIA, WYPEŁNIANIA-SZPACHLOWANIA ORAZ APLIKACJI LAKIERU BAZOWEGO I NAWIERZCHNIOWEGO. ZAWODOWE KWALIFIKACJE LAKIERNIKA SPROWADZAJĄ SIĘ WIĘC GŁÓWNIEM DO UMIEJĘTNOŚCI ICH UNIKANIA, A W MNIEJSZYM STOPNIU DO KORYGOWANIA ZAISTNIAŁYCH JUŻ USTEREK. O PRAKTYCZNYCH WNIOSKACH WYNIKAJĄCYCH Z TEJ OGÓLNEJ ZASADY PISZĄ DZIŚ CZŁOWI POLSCY SPECJALIŚCI, REPREZENTUJĄCY RÓŻNE FIRMY, MARKI I TECHNOLOGIE LAKIERNICZE



Marek Lemiszewski
Technik lakiernik
szkoleniowiec
Multichem

Lepiej zapobiegać niż naprawiać

Błędy w procesie naprawy lakierniczej mogą pojawić się na każdym etapie pracy. Dobrze, jeżeli możemy je szybko i poprawnie zidentyfikować, a następnie usunąć. Większy problem stanowią wady, które mogą ujawnić się po określonym czasie – w tym przypadku ich usunięcie może się okazać niemożliwe. Jedyne wyjście to ponowne lakierowanie. Dlatego ważniejsze jest zapobieganie powstawaniu błędów niż ich usuwanie.

Na etapie przygotowania podłoża należy stosować odpowiednie zmywacze. Jeśli nie zostaną usunięte przez nie pozostałości wosków, asfaltu lub silikonów, mogą wystąpić problemy z przyczepnością. Nie jest dobrym środkiem czyszczącym benzyna ekstrakcyjna, ponieważ nie zmywa wszystkich zanieczyszczeń, a tylko je rozpuszcza po powierzchni.

W technologii renowacyjnej mamy dwa bardzo dobre materiały, pełniące funkcję warstwy antykorozyjnej: grunt reaktywny i epoksydowy. Bardzo często lakiernicy ze złe pojętej oszczędności stosują tylko podkład wypełniający. Niektóre takie produkty zawierają składniki antykorozyjne, lecz nie mogą zastępować oddzielnej warstwy antykorozyjnej.

Po pracach blacharskich większe nierówności wyrównuje się za pomocą szpachłówek poliesterowej. Tutaj najczęstszą wadą jest niezgodne z zaleceniami producenta dozowanie utwardzacza. Przy zbyt dużej jego ilości mogą powstać przebarwienia lakieru, co ujawnia się dopiero w kolejnych etapach pracy. Pamiętajmy również, iż nie należy stosować szpachłówek poliesterowych bezpośrednio na grunt reaktywny.

Następny etap renowacji powłoki lakierniczej to podkłady wypełniające.

W tym wypadku często powielanym błędem jest zastosowanie niewłaściwego koloru podkładu. Powinien on być identyczny z użytym przez producenta samochodu. Pozwoli to dodatkowo na mniejsze zużycie farby wierzchniej.

Podczas aplikacji lakieru bazowego lakiernik musi być ubrany w odpowiedni, czysty kombinezon, aby nie przenikały do świeżej powłoki pozostałości prac szlifierskich.

Obszar, w którym nałożony ma być lakier bazowy, trzeba szlifować papierami o gradacjach wskazanych w instrukcjach technicznych. Przejścia pomiędzy nowym a starym fragmentem powłoki wymagają stosowania papieru o mniejszej gradacji. Alternatywnie można korzystać z włókniwy szarej lub „miodowej”, użytej wraz z żelową pastą do matowania. Żle dobrana gradacja papieru powoduje konieczność zużycia większej ilości lakieru, ponowne szlifowanie i pojawienie się rys pod warstwą lakieru bezbarwnego.

Przy lakierach bazowych niebagatelne znaczenie ma używanie oryginalnych rozcieńczalników. Używając tych produktów, unika się kłopotów z uzyskaniem odcienia koloru zgodnego z wzorcem producenta.

Stosowanie się do zaleceń producenta materiałów lakierniczych może zapobiec wielu błędom. Należy również zadbać o sprzęt. Sprężarka i instalacja pneumatyczna muszą dostarczać czyste powietrze w odpowiedniej ilości. W trakcie czyszczenia pistoletów lakierniczych nie powinno się zalewać rozcieńczalnikiem kanałów powietrznych. Do przedmuchiwania elementów trzeba używać specjalnych pistoletów.

Odpowiednie procedury pozwalają wykonać lakierowanie z możliwie najlepszym efektem. Komplet materiałów jednego producenta daje gwarancję niezawodności całej technologii, także w przypadku stosowania metody „mokro na mokro”,

a schnięcie produktów będzie przebiegać prawidłowo i we właściwym czasie.

Powszechną dziś przyczyną powstawania większości wad lakierniczych jest niechęć do czytania jakichkolwiek instrukcji.



Mariusz Safarzyński
Konsultant
techniczny
Spies Hecker

Wiele zależy od sprzętu

Najczęstszym błędem podczas przygotowania powierzchni przed rozpoczęciem budowania powłoki lakierowej jest niedostateczne oczyszczenie (wyszlifowanie) podłoża po pracach blacharskich. Usunięcie uszkodzonej powłoki w tych miejscach ma znaczący wpływ na przyczepność warstw naprawczych i ich wygląd zewnętrzny. Powierzchnia, na którą będą наносzone szpachle poliesterowe, powinna być oczyszczona do gołej blachy.

Gruntowanie to bardzo często pomijana operacja, mająca duży wpływ na przyczepność kolejnych warstw i zabezpieczenie antykorozyjne. Niestety większość podkładów wypełniających nie posiada tych cech i nie powinniśmy stosować ich bezpośrednio na powierzchnię stalową lub ocynkowaną. Konieczne jest zastosowanie gruntu epoksydowego lub reaktywnego na bazie żywic PVB.

Podczas prac szlifierskich należy pamiętać o właściwych gradacjach materiałów ściernych. Aby uniknąć powstawania rys, na każdym kolejnym etapie wymagana jest drobniejsza gradacja. Szczególnie jest to ważne podczas przygotowania powierzchni i szlifowania szpachli przed nanoszeniem wypełniacza. Spotykam się z tym że, mniej doświadczeni lakiernicy pozostawiają rysy po gradacji P150-P180 zamiast P240-P280. W połączeniu z niedostatecznym wysuszeniem materiału powoduje to powstawanie wad powłoki w ciągu kilku tygodni. Ekonomicznym i skutecznym na-

rzędziem do suszenia wszelkich warstw na etapie przygotowania jest promiennik podczerwieni.

Dobrze przygotowana powierzchnia jest podstawą w nakładaniu kolejnych warstw. Twardość i dokładność szlifowania ma wpływ na rozlewność i wygląd lakieru bazowego.

Podczas jego aplikacji należy zwrócić szczególną uwagę na stan sprzętu natryskowego, mam tu na myśli pistolet i instalację sprężonego powietrza. W momencie pojawienia się problemów z aplikacją bazy (koloru) proponuję rozpocząć szukanie przyczyny od sprawdzenia pistoletu. Możemy to zrobić w prosty sposób, natryskując strumieniem o różnej wysokości na papier i sprawdzając równomierność ich rozłożenia.

Jeśli pistolet został sprawdzony, kontrolujemy instalację sprężonego powietrza. Powietrze dostarczane do pistoletów lakierniczych powinno być wolne od oleju, wody i kurzu. Zapewnia to tylko dobrze →

FOT. SPIES HECKER

NAJLEPSI SPECJALIŚCI W DZIEDZINIE WYWAŻANIA KÓŁ NA RYNKU POLSKIM

WIMAD Sp. j.
51-511 Wrocław, ul. Strachocińska 27, tel/fax: 71 346 66 26
e-mail: info@wimad.com.pl, www.wimad.com.pl

