



zaprojektowana instalacja z osuszaczem i zestawem filtrów. Najprostszym sposobem na sprawdzenia jakości powietrza jest próba lusterkowa, niewymagająca żadnych kosztów. Wystarczy skierować sprężone powietrze przez kilka minut na lustro i następnie obejrzeć jego powierzchnię, by otrzymać pierwszą informację o stanie instalacji. W swojej długoletniej praktyce instruktora często spotykam się z zaniedbaniami systemu sprężonego powietrza i pistoletu, ze zbyt rzadką ich kontrolą i serwisowaniem.

Główne wady powstające w wyniku niesprawności sprzętu to nierównomierne rozłożenie lakieru bazowego (tzw. chmurkowanie), krater, oczka silikonowe i zmatowienie powierzchni lakieru bezbarwnego. Wszystkie wymagają ponownego lakierowania, a koszty tym spowodowane mogą Państwo skalkulować sami...



Łukasz Kelar
Dyrektor
działu szkoleń
Novol

Błędy nowej generacji

Chyba nie ma na świecie lakiernika, który nigdy nic nie poprawiał na naprawianym samochodzie. Doświadczony oko niemal po każdej naprawie znajdzie jakieś ślady działalności lakiernika. Strony WWW i katalogi firm produkujących materiały lakiernicze pełne są informacji na temat wad lakierniczych – przyczyn ich powstawania, zapobiegania i usuwania. Nie ma sensu po raz kolejny na łamach czasopisma publikować całej ich listy – skoncentrujemy się więc tutaj na kilku, z którymi najczęściej spotykamy się podczas szkoleń czy spotkań z klientami.

Wiele błędów lakierniczych znanych jest od bardzo dawna. Inne związane są przede wszystkim ze zmianami tech-

nologicznymi, które trwają od kilku lat, a przede wszystkim od wejścia w życie unijnej dyrektywy ograniczającej emisję lotnych związków organicznych.

Jednym z rodzajów produktów, których wprowadzeniu na rynek towarzyszyło sporo problemów w warsztatach, były lakiery o bardzo wysokiej zawartości części stałych (LZO < 420g/l). Mają one dużo wyższą lepkość niż produkty klasy MS czy HS, do których przez lata przyzwyczaili się lakiernicy. W efekcie, bardzo łatwo jest przy ich użyciu znacznie przekroczyć zalecaną grubość powłoki. Po pierwsze, tracimy przez to wydajność tego typu lakierów, gdyż dodatkowe kilkadziesiąt mikronów grubości to zwyczajnie pieniądze wyrzucone w błoto. Po drugie, zbyt gruba warstwa bezbarwna może zmieniać kolor bazy metalicznej czy perłowej (efekt soczewki – grubsza warstwa lakieru optycznie powiększa ziarno). Kolejny problem – to schnięcie, które drastycznie wydłuża się wraz z każdym niepotrzebnym mikronem grubości. No i w skrajnym przypadku, szczególnie jeśli lakier po aplikacji był od razu wygrzewany, może pojawić się jego gazowanie. Ta wada lakiernicza spowodowana jest zbyt szybkim uwalnianiem się rozcieńczalników. Ryzyko jej powstawania rośnie wraz z temperaturą i grubością warstwy, a co najgorsze – nie da się jej usunąć przez polerowanie czy inne, tak lubiane przez lakierników „działania masekujące”. Jedyną metodą naprawy jest solidne zeszlifowanie lakieru oraz ponowne malowanie.

Obecnie problemy z lakierami typu VHS zdarzają się już rzadziej, ponieważ lakiernicy już się do nich przyzwyczaili.



LAKIER KLASY VHS ZAPEWNI PIĘKNY WYGLĄD I TRWAŁOŚĆ POWŁOKI. DLA WIELU LAKIERNIKÓW JEST JEDNAK DUŻYM WYZWANIEM

Jednak kilka lat temu dość często trafiały do nas uwagi dotyczące tego typu produktów, gdzie problemem było zazwyczaj gazowanie. W wielu przypadkach regularnie przekraczano 100 µm grubości warstwy, a rekordziści dochodzili nawet do 150 mikronów! Najprostszym rozwiązaniem dla lakierników dopiero zaczynających pracę z lakierami VHS jest zmiana dyszy w pistolecie. W większości lakierni przez lata standardem było 1,4 mm, obecnie częściej kupuje się pistolety z dyszą 1,3 mm. Do lakierów typu VHS wystarczy użyć 1,2 mm, co zmniejsza ilość nakładanego lakieru o ok. 25% w porównaniu z dyszą 1,4 mm, więc momentalnie maleje ryzyko przekroczenia zalecanej grubości warstwy.

Kolejnym nowoczesnym produktem niosącym ryzyko wystąpienia wad są bazowe lakiery wodorocieńczalne. Tutaj znów głównym czynnikiem ryzyka jest małe doświadczenie. Czas schnięcia tych lakierów zależy w bardzo dużym stopniu od wilgotności powietrza: jeśli jest ona wysoka, a warsztat nie posiada dobrej wentylacji – może on być bardzo długi. A ponieważ lakiernikom zazwyczaj bardzo się spieszy, często zdarza się, że lakier bezbarwny nakładany jest na nie do końca wysuszoną bazę. W efekcie możliwe jest matowienie lakierów bezbarwnych, gazowanie, a w skrajnym przypadku nawet utrata jego przyczepności. Drugim problemem związanym z pracą bazami wodnymi jest kolor. Nie da się go ocenić na mokrej warstwie, wielu lakierników nie lubi „tracić” czasu na natryski próbne – więc dopiero po skończonym malowaniu przekonują się, że efekt ich



TAKI WYGLĄD POWŁOKI TO JUŻ NA SZCZĘŚCIE RZADKI WIDOK. TO EFEKT ZASTOSOWANIA BARDZO NISKIEJ JAKOŚCI MATERIAŁÓW I WIELU BŁĘDÓW PODCZAS APLIKACJI

FOT. NOVOL, SPIES HECKER

FOT. AKZO NOBEL

pracy widoczny jest nawet po ciemku... Związane jest to również z tym, że bazy wodorocieńczalne są znacznie bardziej wrażliwe na metodę aplikacji, niż konwencjonalne (rozcieńczalnikowe). Na kolor mają tu wpływ: grubość warstwy, rodzaj użytego pistoletu, ciśnienie itp. Każde odstępstwo od zaleceń producenta bazy zazwyczaj kończy się źle... Zaradzić temu można właśnie dzięki natryskom próbnym. Pozwalają one ocenić, jak dany kolor zachowa się w warunkach naszej lakierni, наносzony ręką i pistoletem konkretnego lakiernika. Dodatkowym bonusem jest możliwość tworzenia własnej biblioteki kolorów, często spotykanej w porządnym warsztatach.

Nieśmiertelnym problemem wielu warsztatów jest osiadanie powłoki, będące efektem skurczu podczas wysychania i utwardzania. Dotyczy to głównie szpachlówek poliestrowych i podkładów. Podstawową przyczyną jest zazwyczaj pęd lakierników do potaniania i przyspieszenia pracy. Stosowanie nieoryginalnych rozcieńczalników (na czele z królującym w wielu lakierniach nitro), niewystarczające wysuszenie produktu przed obróbką, stosowanie zbyt agresywnych papierów ściernych – zazwyczaj kończą się „pięknymi” rysami, widocznymi na powierzchni lakieru już po skończonej naprawie. Najłatwiej takie wady można znaleźć w dowolnym autokomisie sprzedającym „bezwypadkowe auta z Niemiec”, chociaż niejednokrotnie spotkałem się już z podobnymi niedoróbkami prosto z ASO znanych marek. Niestety, jedyną możliwością naprawy takiej powłoki jest ponowne lakierowanie.

To tylko trzy wybrane przykłady błędów lakierniczych. Analizę pozostałych każdy zainteresowany bez problemu znajdzie w Internecie. Ważniejsze tutaj wydaje mi się podkreślenie, jak bardzo istotne jest poprawne stosowanie technologii zalecanej przez dobrego producenta materiałów lakierniczych. Niestety, polski rynek zalany jest tanimi wyrobami „Made in EU”. Brak na ich etykietkach jakichkolwiek informacji o producencie jest nie tylko sprzeczny z polskim prawem, ale również powinien być ostrzeżeniem o niskiej jakości produktu (sam producent się do niego nie przyznaje!).



Sławomir Bugajski
Dyrektor techniczny
Akzo Nobel
Car Refinishes
Polska

Nieuchronne konsekwencje

Pomimo zastosowania wszystkich możliwych środków ostrożności oraz doświadczonego zespołu posiadającego wszelką niezbędną wiedzę, błędy w czasie naprawy powłok lakierowanych wydają się być nieuniknione. Niektóre wady pojawiają się bezpośrednio przy naprawie, inne będą

widoczne dopiero po pewnym czasie. W każdym przypadku jednak – jeśli wada już się pojawiła – ważne jest, aby umieć ją zidentyfikować, znać przyczyny jej powstania oraz wiedzieć, jak ją usunąć.

Najwięcej błędów związanych jest z procesem przygotowania podłoża. Bazując na naszych doświadczeniach, można z pewnością stwierdzić, iż około 80% wad lakierniczych jest ściśle powiązane z takimi operacjami, jak niedokładne odtłuszczenie powierzchni, niewłaściwe szlifowanie, niezachowanie zalecanych czasów odparowania oraz utwardzania poszczególnych produktów. Bardzo często →

Dayco.
The original power in motion

DAYCO®
MARSH Automotive

www.dayco.com