

Oszczędność czasu i materiału



ŁUKASZ KELAR

DYTEKTOR DZIAŁU SZKOLEŃ
NOVOL

ANGIELSKA NAZWA TEJ LAKIERNICZEJ TECHNOLOGII TŁUMACZONA JEST NA JĘZYK POLSKI JAKO „MOKRO NA MOKRO” I OZNACZA NAKŁADANIE NASTĘPNEJ WARSTWY POWŁOKI PRZED UTWARDZENIEM POPRZEDNIEJ I BEZ JEJ SZLIFOWANIA

Obecnie na rynku usług blacharsko-lakierniczych maleje popyt na poważne naprawy, zastępowane coraz częściej kasacją pojazdów. Rośnie natomiast zapotrzebowanie na tzw. poprawki polegające na usuwaniu skutków drobnych stłuczek, otarć i rys na lakierze, powstających zazwyczaj w intensywnym ruchu na ulicach miast. Usługowe lakiernie nie nadążają z realizacją tego typu zleceń, lakiernicy narzekają na nadmiar pracy niesprzyjający jej dobrej jakości, a ich potencjalnych klientów denerwuje wydłużające się oczekiwanie w kolejkach. Zadowalającym rozwiązaniem tych wszystkich problemów może być tylko wdrażanie nowoczesnych technologii, a wśród nich zwłaszcza podkładów nanoszonych metodą „mokra na mokro”.

Konkretny przykład

Korzyści płynące z umiejętności stosowania tego rodzaju produktów pozwolą sobie zaprezentować na przykładzie podkładu akrylowego Spectral Under 325 firmy Novol. Potrafi on zaoszczędzić wiele cennego czasu bez pogorszenia właściwości tworzonej powłoki. W dodatku jako jeden z nielicznych umożliwia aplikację metodą „mokra na mokro” przy zawartości lotnych związków organicznych poniżej dopuszczalnej normy wynoszącej 540 g/l.

Podkład ten odznacza się znakomitą przyczepnością do typowych podłoży spotykanych w nadwoziach samochodów, a więc blach stalowych zwykłych

i ocynkowanych, a także aluminiowych. Zawarte w nim żywice o wysokiej jakości i specjalne dodatki antykorozyjne nadają uzyskiwanym powłokom nie tylko dobre właściwości izolacyjne i odporność chemiczną, lecz zabezpieczają również stal przed korozją.

Technologia „mokra na mokro”...

...polega w tym wypadku na aplikacji lakieru nawierzchniowego na świeżo położony, nieutwardzony jeszcze podkład. Prawidłowo wykonana warstwa podkładowa jest stosunkowo cienka, gdyż zazwyczaj nie przekracza 30-40 μm . Dzięki temu jej schnięcie trwa zaledwie kilka minut, a potem już można ją lakierować. W tym momencie podkład nie jest jeszcze utwardzony, gdyż reakcje chemiczne z utwardzaczem zachodzą w nim dopiero później, wraz z utwardzaniem się lakieru.

Na tym właśnie polega wspomniana oszczędność czasu. W tradycyjnej bo-

wiem technologii trzeba czekać nawet kilka godzin (w temperaturze 20°C) do momentu, w którym podkład będzie już nadawał się do szlifowania. Sama obróbka ścierna zabiera oczywiście kolejne cenne minuty zarówno na jej wykonanie, jak i na sprzątnięcie dużych ilości pyłu. Ma to szczególne znaczenie w lakierniach, które nie dysponują specjalnymi strefami przygotowawczymi wyposażonymi w systemy odsysania pyłów.

Schnięcie podkładu można wprawdzie przyspieszyć promiennikami podczerwieni lub wygrzewaniem samochodu w kabinie lakierniczej, ale są to operacje kosztowne ze względu na konieczność zakupu odpowiedniego oprzyrządowania i duże zużycie energii.

Zalecane zastosowania

Pierwszym rodzajem naprawy, w której korzystna staje się technologia „mokra na mokro”, jest wymiana całych elementów

nadwozia na nowe. Oryginalne części zamienne mają zazwyczaj dobrą fabryczną ochronę antykorozyjną. Wystarczy więc lekko ją przeszliować, pokryć podkładem Under 325, odczekać kilka minut i polakierować. W ten sposób można nanosić zarówno barwne emalie akrylowe, jak i lakiery bazowe tradycyjne i wodorozcieńczalne.

Materiał Under 325 produkowany jest w 3 kolorach: białym, czarnym i najbardziej popularnym szarym, co pozwala dostosowywać jego odcień do barwy tworzonej powłoki, zmniejszając przy tym zużycie lakieru nawierzchniowego. Oszczędność ta jest tym większa, im bardziej transparentnym kolorem pokrywa się warstwę podkładową.

Podkład „mokra na mokro” może być również użyty do ujednoczenia koloru różnobarwnych elementów przed ich lakierowaniem. Sytuacja taka pojawia się najczęściej podczas napraw wykonywanych z użyciem części z odzysku.

Większość lakierników usiłuje pokryć tę pstrokaciznę samym lakierem bazowym, co nie daje zamierzonych efektów, choć bardzo zwiększa zużycie grubo nakładanego materiału (np. 50 μm zamiast standardowych 15 czy 20 μm). Tymczasem wystarczyłoby tuż przed naniesieniem koloru pokryć całą powierzchnię podkładem Under 325, który już przy jednej cenniejszej warstwie tworzy jednobarwne i jednolite podłoże.

Innym bardzo ważnym zastosowaniem podkładu „mokra na mokro” jest zabezpieczenie antykorozyjne podłoża, poprzedzające nakładanie baz wodorozcieńczalnych. Nie można w żadnym wypadku nanosić ich na czysty metal, a z drugiej strony – nie da się uniknąć obnażenia fragmentów blachy przy szlifierskim przygotowaniu powierzchni pokrytej fabrycznie warstwą antykorozyjną. Zabezpieczanie miejsc oszlifowanych do gołego metalu zwykłym podkładem jest mało skuteczne, gdyż on także wymaga

szlifowania. Przy użyciu podkładu „mokra na mokro” nie ma w ogóle takich problemów.

Omawiane tu podkłady nadają się również do napraw niewielkich uszkodzeń. Jeśli lakier jest tylko lekko porysowany, można – zamiast czekać kilka godzin na utwardzenie się standardowego podkładu – zastosować wspomniany już materiał Spectral Under 325 na bardzo dokładnie przeszliwowaną powierzchnię szpachlówki wykańczającej. Do uzyskania odpowiedniej gładkości powierzchni w zupełności wystarcza wówczas warstwa tego podkładu o grubości 50 μm . Jest to metoda znacznie skracająca czas całej naprawy, lecz nie można jej stosować przy poważniejszych uszkodzeniach powłoki i podłoża.

Technologia „mokra na mokro” jest poza tym na tyle łatwa, że pozwala mniej wprawnym lakiernikom unikać wielu błędów popełnianych przy tradycyjnych naprawach. ■



Dayco.
The original power in motion

www.dayco.com

DAYCO®