

Lakierowanie pojazdów zabytkowych



MARCIN MASIKOWSKI

TECHNICAL BRAND COORDINATOR
STANDOX

LAKIERNICZA RENOWACJA SAMOCHODÓW KLASYCZNYCH, CZYLI TZW. OLDTIMERÓW, WYMAGA ZASTOSOWANIA SPECJALNYCH TECHNOLOGII, RÓŻNIĄCYCH SIĘ DIAMETRALNIE OD PROCEDUR STOSOWANYCH W PRZYPADKU AUT WSPÓŁCZESNYCH

Powierzenie naprawy ukochanego, starego pojazdu osobie traktującej to zadanie na równi z innymi bieżącymi zleceniami nie jest najlepszą decyzją, ponieważ sukces takiej konserwatorskiej wręcz pracy zależy od trzech głównych czynników. Są nimi:

- ▶ czas, cierpliwość i dokładność;
- ▶ możliwość konsultacji z ekspertem specjalizującym się w tej dziedzinie;
- ▶ technologia lakiernicza odpowiednia dla restaurowanego samochodu.

Przykładowe różnice w naprawie pojazdu klasycznego i współczesnego

1. Grubość powłoki lakieru

Musi ona wynosić około 200 mikronów, by auto spełniało wymogi określonej klasy cenowej. W przeciwnym razie samochód automatycznie jest przypisywany do innego przedziału cenowego, tracąc tym samym na wartości.

Mimo że dla rzeczoznawców czynnik ten nie ma aż takiego znaczenia, dla

klubu jest jednym z pierwszorzędných. Dlatego eksperci w dziedzinie renowacji „klasyków” zawsze mierzą grubość powłoki celem ustalenia, ile mogą jeszcze ją zmatowić. Takie właśnie zasady poleca m.in. Robert Sieradzki, ekspert w dziedzinie renowacji samochodów zabytkowych, Regionalny Doradca Techniczny marki Standox w firmie A-Z Silesia.

2. Nowe a stare elementy

W przypadku renowacji samochodów współczesnych, naprawiane elementy karoserii są względnie nowe. Przy oldtimerach natomiast może okazać się po piaskowaniu, że elementy wymagają nałożenia większej ilości szpachli czy podkładu.

Ponadto, nowe elementy są zabezpieczone w procesie kateforezy. Stare należy odpowiednio zabezpieczyć podkładem epoksydowym spełniającym funkcję izolatora, który nadaje odpowiednią twardość, odporność i przyczepność.



3. Technologia lakiernicza

W przypadku restaurowania samochodu klasycznego ma zastosowanie całkiem inna technologia. Bardzo ważne jest przygotowanie podłoża. Często powłoka lakieru jest wyblakła, matowa, pod wpływem warunków atmosferycznych utraciła połysk.

Zdarza się również, że właściciele pragną odnowić swojego „klasyka” w pełni zgodnie z oryginałem. Oznacza to m.in. potrzebę zastosowania starszej technologii produktowej, np. 1-składnikowej, która charakteryzuje się znacznie mniejszą odpornością chemiczną i mechaniczną.

Ponadto proces technologiczny trwa znacznie dłużej, ponieważ nową powłokę nakłada się wówczas na gołe powierzchnie metalowe, a szpachluje się całe auto. Każdą warstwę należy dokładnie utwardzić.

4. Czas, praca i ryzyko niespodzianek

Renowacja aut współczesnych jest prostsza, mniej pracochłonna, podczas gdy w przypadku oldtimera trwa od kilku do kilkunastu miesięcy. Trzeba rozebrać i obejrzeć każde miejsce, wymieniać się blachy, a nawet często wstawiać się całe płyty blachy (np. gdy jest dziura na błotniku).

Podczas renowacji oldtimerów pojawia się też ryzyko wystąpienia korozji podpowłokowej i innych niemyłych niespodzianek.

Restaurowany „klasyk” powinien być doprowadzony do stanu oryginalnego, począwszy od blachy, na powłoce lakieru o określonym kolorze kończąc. Nawet zmiana oryginalnego koloru może prowadzić do spadku wartości auta. Bezwzględnie wymagana jest najwyższa staranność i troska o detale.

Przed odrestaurowaniem oldtimery są z reguły poważnie skorodowane, dlatego całość powłoki jest usuwana aż do gołej blachy. Należy wykonać cały proces lakierowania od zera. Stare, syntetyczne lakiery są bardzo wrażliwe na chemię. Aby nie pojawiły się wady lakiernicze, proces trzeba w całości przeprowadzić od nowa, zrywając starą powłokę. Piaskowanie, odtwarzanie całej powłoki trzeba więc przeprowadzić od nowa – warstwa po warstwie. Wszystko musi bezwzględnie zgadzać się z pierwowzorem. Podkład również powinien być w kolorze oryginalnym. Od śrubki po każdy detal...

Opis technologii rekomendowanej przez markę Standox:

Przygotowanie podłoża

1. Przeszlifowanie gołego metalu.
2. Oczyszczenie zmywaczem Silicon-Entferner marki Standox.
3. Przeszlifowanie na sucho papierem o gradacji P120-P280.
4. Oczyszczenie powierzchni ściereczką nasączoną zmywaczem Silicon Entferner, a następnie dokładne przetarcie powierzchni suchą ściereczką. Wskazówka: Przed naniesieniem gruntu antykorozyjnego EP-Grundierfüller 3:1 konieczne jest ponowne ręczne szlifowanie na sucho papierem P220-P280.
5. Aplikacja gruntu antykorozyjnego EP-Grundierfüller, zgodnie z metryczkami technicznymi.

Szpachlowanie i przygotowanie przed lakierowaniem

1. Po wyschnięciu gruntu epoksydowego EP-Grundierfüller 3:1 przeszlifowanie gruntu papierem o gradacji P400.

2. Szpachlowanie przy użyciu Soft-Spachtel marki Standox.
3. Przeszlifowanie na sucho powierzchni papierem P80-P180.
4. Oczyszczenie zmywaczem Silicon-Entferner.
5. Naniesienie zamkniętej warstwy gruntu epoksydowego EP-Grundierfüller 3:1 (15-20 µm) w miejscach przeszlifowań do gołej blachy.
6. Pozostawienie naniesionego gruntu do wyschnięcia, zgodnie z metryczką techniczną.
7. W razie potrzeby nałożenie szpachli VOC-Spritzplastic marki Standox, zgodnie z metryczką techniczną.
8. Szlifowanie na sucho papierem P120-P240
9. Oczyszczenie zmywaczem Silicon-Entferner.

Wypełnianie

1. Aplikacja gruntu EP-Grundierfüller 3:1.
2. Szlifowanie na sucho papierem P400-P500.
3. Oczyszczenie zmywaczem Silicon-Entferner. Wskazówka: Przed aplikacją lakieru bazowego element należy dokładnie umyć za pomocą Standox Pre Cleaner, wycierając powierzchnię do sucha.

Lakierowanie

1. Aplikacja lakieru bazowego Standox lub Standohyd zgodnie z metryczką techniczną.
2. Aplikacja lakieru bezbarwnego Standocryl VOC Platinum Klarlack

Wykończenie

1. Polerowanie zgodnie z S13. ■