



DO APLIKACJI LAKIERÓW WODOROCZIEŃCZALNYCH REKOMENDOWANE SĄ PISTOLETY NISKOCIŚNIENIOWE



LAKIER BEZBARWNY SIKKENS AUTOCLEAR 2.0 JEST NIE TYLKO ZGODNY Z DYREKTYWĄ O LZO. POZWALA RÓWNIEŻ OGRANICZYĆ KOSZTY

i krótkim czasem schnięcia oraz umożliwia idealne dopasowanie koloru. Krótki czas procesu pozwala oszczędzić czas i energię, co znakomicie wpisuje się w ideę zrównoważonego rozwoju realizowaną przez AkzoNobel. Doskonałym uzupełnieniem tego lakieru bazowego jest lakier bezbarwny Autoclear 2.0. Umożliwia on stosowanie różnych metod suszenia, co pozwala zwiększyć elastyczność wykonywanej pracy i oszczędność energii. Zapewnia też doskonały połysk i wygląd końcowy. Produkt wykorzystuje opatentowaną technologię, która pozwoliła podwoić procentowy udział surowców odnawialnych.

Ofertę marki Sikkens dopeniają dwa inne lakiery bezbarwne: Autoclear UV i Autoclear Rapid Air. Pierwszy z nich wymaga jedynie kilkuminutowego utwardzania promieniami UV, po czym element jest gotowy do dalszej pracy bez ryzyka wystąpienia wad lakierniczych. Zwiększona szybkość procesu nie powoduje obniżenia jakości naprawy – uzyskana w ten sposób powłoka jest wyjątkowo trwała. Autoclear Rapid Air to lakier bezbarwny pozwalający na stosowanie wielu metod suszenia (szybko schnący również w temperaturze otoczenia). Nadaje się szczególnie do drobnych napraw, więc umożliwia zwiększenie wydajności serwisu oraz zakresu wykonywanych prac.

Porównanie materiałów

wodorocieńczalnych z tradycyjnymi

Stosowanie technologii wodorocieńczalnej pociąga za sobą pewne wymagania sprzętowe. Warsztat musi być

wyposażony w kabinę lakierniczą i stosować odpowiednie dla lakierów wodnych pistolety. Potrzebny jest również sprzęt wspomagający szybszy proces odparowania, na przykład dysze Venturiego. Wiąże się to z faktem, że aplikacja wodorocieńczalnego lakieru bazowego w pomieszczeniu bez wentylacji jest dość trudna. Świeżo nałożona warstwa odparowuje dłużej niż w przypadku analogicznego materiału rozcieńczalnikowego. Powoduje to zwiększone ryzyko osiadanania pyłu i innych wtrąceń. W wilgotny dzień czas odparowania jeszcze bardziej się wydłuża. Sprawnie funkcjonująca kabina rozwiązuje ten problem, jednak małe lakiernie często jej nie posiadają lub posiadają urządzenia ze zbyt słabym przepływem powietrza, co znacznie ogranicza możliwość stosowania wodorocieńczalnych lakierów bazowych. Dostępne na rynku różnego rodzaju dysze mogą powodować turbulencje powietrza. Co więcej, ich używanie pociąga za sobą konieczność zapewnienia odpowiedniej ilości sprężonego powietrza bez zanieczyszczeń w postaci drobinek wody lub oleju, co jest następnym problemem, z którym borykają się małe lakiernie.

Przechowywanie i transport baz wodorocieńczalnych to kolejne wyzwanie. Przekroczenie granicy minimalnej temperatury przechowywania prowadzi do konieczności potraktowania przemrożonych tonerów lakieru bazowego jako odpadu chemicznego.

Zastosowanie produktów zgodnych z Dyrektywą 2004/42/WE wymaga prze-

strzegania pełnego reżimu technologicznego. Materiały te mają swoją specyfikę, do której trzeba się przyzwyczaić. Dodatkową rekomendacją jest stosowanie pistoletów niskociśnieniowych (pistolety o wysokim wydatku i niskim ciśnieniu). Efektywność nanoszenia tych pistoletów (do 70% materiału na lakierowanym obiekcie) dodatkowo ogranicza emisję LZO i ilość zlewek będących odpadem niebezpiecznym.

Ekologiczne i ekonomiczne skutki niższej emisji LZO

Określone warunki aplikacji produktów wodorocieńczalnych (kabina lakiernicza, dysze Venturiego, pistolety niskociśnieniowe), specjalne wymagania związane z ich transportem i przechowywaniem, a także konieczność przeprowadzenia dodatkowych szkoleń lakierników – oznaczyły konkretne koszty dla właścicieli serwisów blacharsko-lakierniczych. Zmiana technologii wiązała się również z przełamaniem barier mentalnych. Wiele serwisów podjęło trud wdrażania produktów zgodnych z Dyrektywą oraz dostosowało swoje lakiernie do jej wymagań, dzięki czemu dzisiaj mogą wykonywać naprawy o bardzo wysokiej jakości. W wielu przypadkach takie działania wymagały dodatkowych, wcale niemałych inwestycji, nierzadko z wykorzystaniem środków unijnych. Jednak dotyczące ich decyzje przyniosły widoczne efekty. Dzisiaj ta grupa serwisów lakierniczych nie ustępuje swoim odpowiednikom w krajach zachodniej Europy. ■

FOT. AKZONOBEL

GDY ISKRA MUSI BYĆ SILNIEJSZA...



Małgorzata Kluch
Marketing manager
GG Profits

W silnikach z instalacjami LPG napięcie w układzie zapłonowym jest zwykle wyższe, więc trzeba stosować przewody o lepszej jakości lub specjalnie przeznaczone przez producenta do współpracy z zasilaniem gazowym.

Wokół przewodów zapłonowych o rdzeniu ferromagnetycznym krąży różne opinie, które niestety niewiele mają wspólnego z prawdą. Nie ma wątpliwości, że samochody zasilane gazem są bardziej narażone na wszelkie nieprawidłowości działania układu zapłonowego. Niezawodny zapłon zależy zaś w dużej mierze od stanu i jakości przewodów zapłonowych. Dlatego tak ważną rolę odgrywa właściwy dobór tych elementów.

Dobre kable powinny charakteryzować się małym oporem elektrycznym, by przekazywać jak najwięcej energii na świecę, dzięki czemu iskra staje się silniejsza. Ma to szczególnie znaczenie w autach zasilanych LPG, w których ze względu na właściwości



mieszanki do przeskoaku iskry na świecy zapłonowej potrzebne jest wyższe napięcie.

Montaż instalacji LPG w samochodzie pociąga za sobą takie konsekwencje, jak:

- konieczność zapewnienia odpowiedniego napięcia na świecy zapłonowej,
- wzrost temperatury spalania mieszanki,
- gwałtowniejsze spalanie mieszanki,
- nieznaczny wzrost średniej temperatury silnika,
- zmiana składu gazów wylotowych.

Zasilanie LPG przyczynia się też do szybszego zużycia się niektórych elementów układu zapłonowego. Użytkownik samochodu „na gaz” powinien więc szczególnie dbać (bardziej niż zwykli to robić właściciele samochodów benzynowych) o to, by stan poszczególnych jego części był regularnie sprawdzany, a zużyte elementy wymienione na nowe. Przede wszystkim należy sprawdzić świece, a jeżeli wykazują już one symptomy zużycia – bezwzględnie je wymienić.

Jeśli mimo to silnik wciąż nie chce pracować poprawnie, trzeba koniecznie zwrócić uwagę na przewody wysokiego napięcia. To właśnie one mogą być przyczyną nierównomiernej pracy silnika na wolnych obrotach oraz „szarpania” auta podczas przyspieszania. Używanie starych, zużytych kabli bądź zastosowanie przewodów zapłonowych niespełniających wymagań wynikających z zasilania gazem powoduje, że napięcie na świecach nie osiąga odpowiednio wysokiej wartości. Przyczyną tego stanu są m.in. przebicia izolacji lub jej nad-

wierzenie, skutkujące „ucieczką” prądu. W przewodach z rdzeniem węglowym zachodzi dodatkowo naturalny proces jego „wypalania”. Powoduje to wzrost oporności przewodów, a tym samym – spadek napięcia. Coraz więcej mechaników dostrzega zalety przewodów z rdzeniem ferromagnetycznym, ponieważ w przeciwieństwie do kabli węglowych i miedzianych, sprawdzają się one idealnie w pojazdach z instalacją gazową, gwarantują bowiem niezawodny zapłon i znacznie dłuższą trwałość eksploatacyjną.