

Prawidłowa naprawa to czysty zysk



BŁĘDY LAKIERNICZE POJAWIAJĄ SIĘ DOSYĆ CZĘSTO. ZŁE NAWYKI, POŚPIECH, NIEUWAGA, BRAK CZYSTOŚCI – SKAZUJĄ PRACĘ LAKIERNIKA NA PORAŻKĘ. CZASEM ZBYT UFAMY, ŻE DOBRY PRODUKT „SAM SOBIE DA RADĘ” MIMO ZŁYCH WARUNKÓW

Nie zwracamy też niekiedy uwagi na zalecenia producenta, wychodząc z założenia, że proces jest nam znany i nie ma potrzeby jego konsultacji z metryczką techniczną. Tymczasem producenci lakierów na podstawie rozległych testów i badań udostępniają nam informacje o optymalnym procesie naprawy oraz kompatybilności wykorzystywanych w niej produktów. Lekceważenie tych zaleceń oznacza ryzyko niepowodzenia, a przecież wyspecjalizowany warsztat nie może sobie dziś pozwolić na jakiegokolwiek usterki, a późniejsze poprawianie błędów jest trudne, pracochłonne i nie zawsze skuteczne.

Doradcy Techniczni marki Cromax zidentyfikowali kilka błędów lakierniczych najczęściej popełnianych w warsztatach. Należy do nich utrata przyczepności lakieru bezbarwnego, łatwa do wykrycia w myj-

ni. Odchodzenie tej warstwy może być skutkiem zbyt krótkiego czasu odparowania końcowego lub międzywarstwowego, zbyt grubo naniesionego lakieru bazowego bądź złych proporcji mieszania lakieru bezbarwnego. Uniknięcie tych błędów jest bardzo proste: wystarczy przestrzegać proporcji, czasów schnięcia oraz grubości warstw określonej w metryczkach technicznych. Usuwanie takich usterek polega na zeszlifowaniu wadliwej powłoki i ponownym lakierowaniu.

Odbarwienia

Przy ich wystąpieniu przez nową powłokę przebija stary lakier lub szpachla poliestrowa (fot. 1). Może to być wynikiem reakcji zachodzącej pomiędzy oryginalnym lakierem a nową powłoką, gdy materiał nie został odpowiednio odizolo-

wany, lub skutkiem nieprawidłowego wymieszania szpachli. Naprawa polega na zeszlifowaniu powierzchni, dokładnym jej oczyszczeniu oraz starannym przygotowaniu szpachli z zachowaniem proporcji określonych w karcie technicznej.

Pęcherzyki

Małe, punktowe wzniesienia powłoki nazywane pęcherzykami (fot. 2) to problem wynikający z obecności wody pozostającej w kątach, załamaniach, rowkach i pod listwami. Przyczyną powstania pęcherzy mogą być również: wysoka wilgotność powietrza w kabine, zanieczyszczone podłoża bądź brak odizolowania materiałów poliestrowych i nieprawidłowe przygotowanie podłoża. Najmniejsze zanieczyszczenia lakieru działają niczym gąbka, wchłaniając wilgoć. Poza tym w pośpiechu aplikujemy zbyt grube warstwy materiałów lakierniczych, nie dając im później wystarczająco wyschnąć i odparować. Woda zostaje wtedy uwięziona w powłoce. Później wilgoć narasta, a powstałe ciśnienie uszkadza lakier.

Zapobieganie takim błędom polega na starannym zdemontowaniu wszelkich elementów wykończeniowych pojazdu przed rozpoczęciem naprawy. Należy zadbać o odpowiednie ciśnienie oraz o czystość powietrza w instalacji. Lakierowana powierzchnia musi być przed aplikacją dokładnie oczyszczona i całkowicie sucha. Nie sprawdzamy suchości palcem, bo nasza skóra zawiera naturalny tłuszcz mogący zanieczyścić podłoże. Naprawa pęcherzyków zależy od głębokości tych uszkodzeń. Przy dużej – konieczne będzie zeszlifowanie powłoki aż do gołego metalu. Przystępując do ponownej naprawy, trzeba rygorystycznie przestrzegać zaleceń producenta lakieru.

Chmurzenie

Zdarza się najczęściej przy naprawach powłok metalicznych, zwłaszcza srebr-

nych, „Chmurki” (fot. 3) powstają na skutek nieodpowiedniej techniki aplikacji (braku prawidłowej odległości pistoletu od lakierowanego elementu oraz niewłaściwego tempa lakierowania). Problemy może również powodować nieodpowiednie ciśnienie, źle dobrany pistolet, niewłaściwa lepkość oraz źle dobrany rozcieńczalnik. W celu usunięcia tej wady trzeba po wyschnięciu lakieru bezbarwnego zeszlifować powierzchnię i na nowo polakierować.

Zacieki i „skórka pomarańczy”

Nieprawidłowa lepkość lakieru lub wadliwy pistolet mogą doprowadzić również do innych komplikacji, na przykład do powstawania zacieków (fot. 4) czy efektu „skórki pomarańczy” (fot. 5). Zacieki powstają również na skutek nierównomiernej aplikacji lakieru lub aplikacji zbyt dużej ilości materiału. Zakłócenia rozlewności, często określane „skórką pomarańczy”, to z kolei rezultat niewystarczającej ilości materiału lub zastosowania zbyt szybko schnącego rozcieńczalnika. W obu przypadkach ważną rolę odgrywa temperatura podczas aplikacji. Wspomniane wady można usunąć poprzez szlifowanie. Przy dużych ich powierzchniach lub w przypadku zbyt mocnego przeszlifowania konieczne będzie ponowne lakierowanie.

Igielkowanie

Tak nazywane są małe zagłębienia wyglądające jak po ukłuciu igłą (fot. 6). Powstają, jeśli w warstwie szpachli, podkładu czy też lakieru zostały uwięzione: rozcieńczalnik, powietrze lub wilgoć. Przyczyna leży najczęściej w nieprawidłowym oczyszczeniu i przygotowaniu powierzchni. Należy też bardzo dokładnie wymieszać utwardzacz i szpachlę, aby do materiału nie dostało się powietrze. Z tego również powodu nie wolno podsuszać pistoletem świeżo zaaplikowanej warstwy. Do igielkowania może przyczynić się także szereg innych, równie istotnych niedopatrzeń, jak: niewłaściwe przeszlifowanie i wypełnienie porów, nieodizolowanie materiałów poliestrowych, nieprzestrzeganie czasów odparowania pomiędzy poszczególnymi



warstwami oraz zalecanych grubości warstw. Powstałe na powierzchni dziurki usuwamy poprzez szlifowanie, ewentualną aplikację wypełniacza oraz ponowne lakierowanie.

Małe błędy – duże kłopoty

Opisane problemy mogą dotyczyć zarówno osób początkujących w zawodzie lakiernika, jak i doświadczonych mistrzów. Są to błędy, których można w bardzo łatwy sposób uniknąć. Samo przestrzeganie informacji zawartych w metryczkach technicznych to już połowa sukcesu. Zalecane przez producenta materiałów lakierniczych proporcje, czasy schnięcia oraz produkty zostały ustalone na podstawie rozległych testów chemicznych oraz praktycznych obliczeń pozwalających osiągać optymalne rezultaty.

Dbając o czystość i sprawny sprzęt, zmniejszamy współczynnik błędów o kolejne kilka procent. Jeśli pojawiają się wątpliwości dotyczące metod i technik aplikacji, warto jest zapisać się na odpowiednie szkolenie. Wiodący producenci lakierów, na przykład marka Cromax, organizują dla swoich klientów bezpłatne szkolenia techniczne.

Poza tym należy dokładnie planować swoją pracę i pracować według tego planu. Bez pośpiechu, bez chodzenia na skróty. Dokładnie wykonany proces naprawy za pierwszym razem powinien być udany. Z kolei naprawa większości błędów lakierniczych wiąże się z ponownym wykonaniem całego procesu, więc w rezultacie tracimy czas i zwiększamy koszt renowacji. Prawidłowo wykonana naprawa to zatem czysty zysk!

Artykuł opracowany przez ekspertów marki Cromax

FOT. CROMAX

FOT. CROMAX