

# Wady lakiernicze



**ŁUKASZ KELAR**

DYREKTOR DZIAŁU SZKOLEŃ  
NOVOL

**CHYBA NIE MA NA ŚWIECIE LAKIERNIKA, KTÓRY NIGDY NICZEGO NIE KORYGOWAŁ NA NAPRAWIANYM SAMOCHODZIE. DOŚWIADCZONE OKO NIEMAL PO KAŻDYM WYKONANYM ZABIEGU ZNAJDZIE JAKIEŚ ŚLADY POPEŁNIONYCH BŁĘDÓW**

Strony www i katalogi firm produkujących materiały lakiernicze pełne są informacji na temat wad lakierniczych i przyczyn ich powstawania oraz sposobów zapobiegania i usuwania. Nie ma sensu po raz kolejny na łamach czasopisma publikowanie całej ich listy, więc skoncentrujemy się tutaj raczej na zagadnieniach ogólnych, niż na dokładnej analizie kilku wybranych.

## Główne rodzaje usterek

Najogólniej, wady powłok lakierniczych można podzielić na: aplikacyjne i eksploatacyjne. Dużo prostsze do analizy

są te drugie, gdyż zaliczają się do nich np. kredowanie powłoki, utrata połysku, odbarwienia, odpryski, rysy, korozja itp. Pojawiają się one wskutek zwykłych uszkodzeń mechanicznych lub po upływie dłuższego czasu użytkowania pojazdu, z powodu działania czynników atmosferycznych. Jeśli pojawiają się w stosunkowo krótkim czasie, to mogą być spowodowane złą jakością użytych materiałów lakierniczych lub złą technologią naprawy.

Jeśli nawet wszystko zostało wykonane prawidłowo, niektóre wady są nieuchronne i jest tylko kwestią czasu i wa-

runków, kiedy się pojawią (na przykład kredowanie i degradacja lakierów pod wpływem promieniowania UV). W krajach południowej Europy, w bardzo gorącym i słonecznym klimacie, nawet nowe, fabrycznie polakierowane auta często już po 6-8 latach zaczynają wyglądać jak stare rupiecie! Samochód łaciaty, z każdym elementem w innym stadium skredowania, idealnie pokazuje historię wykonanych na nim napraw lakierniczych. Przy czym niekoniecznie najbardziej błyszczący element musiał być naprawiany jako ostatni, gdyż różna jakość lakierów renowacyjnych powoduje, że najbardziej wypłowiały fragment mógł być lakierowany najpóźniej.

W przypadku wszystkich wad eksploatacyjnych jedynym ratunkiem jest ponowne polakierowanie uszkodzonych elementów, a często – wręcz całego samochodu. Absolutnie nie ma sensu lakierowanie np. samego dachu i pokrywy silnika (elementy najbardziej narażone na działanie promieni UV, więc zawsze najszybciej skredowane). I tak będą się one odróżniały od reszty blach samochodu, które w dodatku za rok czy dwa osiągną ten sam stopień wyblaknięcia, jak dach przed naprawą.

## Błędy aplikacyjne

Znacznie więcej wad lakierniczych powstaje w trakcie aplikacji powłok. Do tego ich rodzaju należą: gazowanie, osiadanie, rybie oczka, rysy szlifierskie, →

FOT. NOVOL



CZĘSTO SPOTYKANA WADA LAKIERNICZA NAZYWANA „EFEKTEM HOLOGRAMU”

**NOWOŚĆ!** INNOWACYJNE  
SYSTEMY MIESZALNIKOWE

**SPECTRAL**  
COLOR TECHNOLOGY

# Uwolnij Kolor !



## Spectral WAVE 2.0

- szybka aplikacja i odparowanie
- krótkie czasy schnięcia
- łatwy i wydajny w użyciu system take-shake-use
- stale powiększająca się baza kolorów
- łatwe cieniowanie i dobór kolorów

spectral.pl