



OSIADANIE MGŁY LAKIERNICZEJ W SĄSIĘDZTWIE NAPRAWIANEJ STREFY



OBECNOŚĆ ZANIECZYSZCZEŃ W APLIKOWANYM MATERIALE LAKIERNICZYM

zacieki, chmurki na srebrnych kolorach... Lista ta jest znacznie dłuższa, a połowę z jej pozycji można znaleźć na prawie każdym samochodzie w polskich autokomisach. Przyczyną zdecydowanej większości z aplikacyjnych wad lakierniczych są prawie zawsze sami lakiernicy, pracujący często z całkowitym brakiem poszanowania najprostszych reguł technologicznych...

Proces naprawy lakierniczej składa się zazwyczaj z kilkunastu operacji: oczyszczenia, szlifowania, nakładania kolejnych

warstw, suszenia itd., w których trzeba ściśle przestrzegać procedur przewidzianych dla różnych materiałów. Ogromne znaczenie dla końcowej jakości mają też warunki pracy: temperatura powietrza i lakierowanych elementów, wilgotność powietrza, jakość (czystość) sprężonego powietrza, a te nie zawsze spełniają wymagane standardy. Kolejne błędy mogą wynikać z nieprzestrzegania proporcji mieszania, braku kompatybilności różnych produktów, a czasami też z bardzo niskiej jakości materiałów lakierniczych.

Wykonywanie poprawek

Zaledwie kilka aplikacyjnych wad lakierniczych jest możliwych do naprawy zaraz po ich powstaniu. Zacieki, wtrącenia, zbyt silną skórkę pomarańczową oraz mgłę natryskową można zeszlifować i wypolerować. I to tyle! Wszystkie inne wady wymagają, niestety, ponownego lakierowania. Niektóre, jak np. obfoczek na bazie, plamy przebijające z podłoża (niewystarczająco pokrytego przez nowy lakier), niezgodność koloru – są jeszcze stosunkowo łatwe do szybkiej poprawy. Wystarczy zmatowić lakier nawierzchniowy i ponownie polakierować. Kilka innych, jak duże rysy szlifierskie, podnoszenie się powłoki, spękanie – czasami wymagają całkowitego usunięcia starych powłok aż do gołego metalu i przeprowadzenia całej pracy od nowa!

Część błędów aplikacyjnych powstaje, oczywiście, z niewiedzy lakierników, ewentualnie używania przez nich skrajnie niskiej jakości produktów, do czego są zmuszeni wymaganiami klientów – głównie handlarzy sprowadzających „bezwypadkowe” auta z Niemiec... Niestety, wiele z wad jest efektem typowego lenistwa. Klasyczny przykład to rysy szlifierskie. W większości przypadków, wystarczy poświęcić 5 minut na porządniejsze przeszlifowanie powierzchni drobniejszym papierem ściernym, by ryzyko ich powstania obniżyć prawie do zera. Wielu fachowców woli tracić później 2 dni na naprawę. Zdecydowana większość lakierników po prostu się tym nie przejmuje, licząc na to, że nieświadomy klient po prostu się nie zna i nie zauważy wad na samochodzie. Niestety, wielu lakierników zapomina, że każda poprawka na naprawianej powłoce to dla nich podwójna strata pieniędzy. Po pierwsze, chodzi o czas i materiał niezbędne na ponowne lakierowanie. Po drugie, to utrata potencjalnych zarobków możliwych do uzyskania dzięki naprawie kolejnego auta!

Opisy wad lakierniczych, zarówno aplikacyjnych, jak i eksploatacyjnych, wraz z sugerowaną metodą naprawy można znaleźć na stronie *professional.novol.pl*.

FOT. NOVOL

Multichem Sp. z o.o. | ul. Przemysłowa 2 | PL62-030 Luboń | tel. +48 61 893 37 31 | fax +48 61 893 37 32 | info@multichem.pl

PROFIX



Podkład izolujący, który pozwala na szybkie przelakierowanie starych powłok lakierniczych bez szlifowania. Eliminuje konieczność pracochłonnego i kosztownego szlifowania podłoża. Produkt możemy wstępnie zabarwić dodając 5% lakieru **Acryl** lub **Aqua 2G**.

www.multichem.pl/pl/CP_363

