

Inne spojrzenie na wady lakiernicze



JAKUB TOMASZEWSKI

SPECJALISTA DS. RECEPTUR
MULTICHEM

BŁĘDY MOGĄ SIĘ ZDARZAĆ NA KAŻDYM KROKU PRACY LAKIERNIKA I DOTYCZĄ CAŁEGO JEJ ZAKRESU. DOBRA ZNAJOMOŚĆ RZEMIOSŁA POZWALA JE WŁAŚCIWIE IDENTYFIKOWAĆ I ELIMINOWAĆ ZAWCZASU MOŻLIWOŚĆ POWSTAWANIA



WARSZTATOWE LABORATORIUM KOLORYSTYCZNE MARKI PROFIX

Niedobrze jest, gdy się o wadach wykonanej powłoki w ogóle nie dowiemy, tylko klient więcej się nie pojawi w naszym warsztacie. Dlatego warto zwrócić uwagę na kilka problemów, jakie mogą wystąpić przy stosowaniu niektórych kolorów.

Żółty

Na ulicach spotykany jest rzadko. Jeśli nim lakierujemy, pamiętajmy o zastosowaniu odpowiedniego podkładu. Dobrze wiemy, że ten kolor nie należy do ulubionych wśród lakierników. Jest to spowodowane problemami z kryciem i dopasowaniem koloru. Dobierając odcień do samochodu, który ma już kilka lat, trzeba pamiętać, że im bardziej rozjaśnimy kolor, tym bardziej będzie on zauważalny jako zielony, a wersje ciemniejsze mogą wejść w odcień brązu.

Pomarańczowy i czerwony

Są również niezbyt lubiane przez lakierników z powodu słabej siły krycia, co oznacza konieczność zastosowania kolejnej warstwy bazy, czyli podkładu. Bezwarunkowo trzeba sprawdzać natryskiem próbnym dopasowanie koloru. Czerwony nie wybaczają. Zwykle jest to kolor, którego ilościowo w mieszalniku jest najwięcej.

Na wspomnianych kolorach szczególnie widoczne są chmury. Aby ich uniknąć, należy aplikować odpowiednią ilość materiału, a pomocne w tym będzie odpowiednie ciśnienie w pistolecie lakierniczym. Koniecznie też trzeba pamiętać

o droppingu jako ostatniej warstwie wykończeniowej w kolorach efektowych.

Przy dobarwianiu koloru należy uważać na zjawisko metamerii (im więcej składników dodanych, tym kolor staje się bardziej „brudny”). Jeżeli mamy do czynienia z żywą czerwoną barwą i jest ona nieco zbyt ciemna, to można ją rozjaśnić kolorem wyjściowym. Ostrożnie z białym, gdyż zbyt duża jego ilość może przyprowadzić nas o różowy zawrót głowy!

Niebieski

Dobarwiając go, staramy się nie dodawać dużej ilości składników (szczególnie żółtego i czerwonego, gdyż połączenie ich w równych proporcjach daje czerń, czyli kolor będzie brudny i ciemny). Musimy pamiętać o właściwym doborze lakieru bezbarwnego – krystalicznie przejrzystego, jak CP 2016 VHS 2K 4:1 marki Profix. Często pozwala on wyłowić niewidoczną z pozoru głębię kolorów niebieskich. Dlatego tak ważne jest stosowanie pełnej linii produktów jednego producenta.

Biały

Wiemy doskonale, że biały białemu nie jest równy. Dlatego należy odczytać jego kod OEM, ponieważ rozczaruje kolor pierwszy z brzegu. Trzeba też pamiętać o przyszłości, czyli o tym, jak może kolor biały wyglądać na stare lata.

Może on żółknąć. Około 37% samochodów jest w kolorze białym i wiedzie prym od wielu lat w kolorystycznych rankingach. Będzie więc często gościł w naszym warsztacie. Mając to na uwadze, pamiętajmy o zastosowaniu i doborze odpowiedniego lakieru bezbarwnego, który również sam w sobie tworzy powłokę ochronną na niszczące promieniowanie UV. Pamiętajmy również, aby w trakcie przygotowania receptury bardzo dokładnie odlewać ilości kolejnych tonerów z receptury, gdyż trzy krople więcej mogą mieć ogromny wpływ na efekt finalny.

Zielony

To drogi pigment, uważajmy więc na łączenie go z bielą, ponieważ można taki kolor pozbawić prawie dosłownie życia. Ważne, aby kolor oglądać przy różnym oświetleniu, najlepiej pod światłem D65

(jest to temperatura barwy bieli najbardziej zbliżona do światła dziennego), ponieważ oglądając go przy D50, można odnieść pozorne wrażenie, że kolor jest żółtawy.

Czarny

Można się śmiać (niektórzy pewnie płaczą), ale na czarnym widać wszystko. Szczególnie brud. Dbając o czystość kabiny lakierniczej, unikamy czasochłonnego polerowania nowej powłoki. Tutaj należy wspomnieć, że wielu klientów chce uzyskać czerń o wyjątkowej głębokości i nasyceniu. Dlatego spotykamy wiele rozwiązań umożliwiających dobór odpowiedniego koloru, np. BlackPlus czy JetBlack marki Profix.

Kolor metaliczny

Tutaj potrzebna jest wprawa. Odpowiednie wylanie materiału stanowi podstawę, by uniknąć problemów z ułożeniem ziarna. Kolor bardzo łatwo staje się zbyt ciemny w porównaniu z oryginałem, jeśli zaaplikuje się zbyt dużą ilość materiału. Światło będzie naszym pomocnikiem, ale będzie też nieubłagany kontrolerem, gdyż defekty po jego odbiciu stają się łatwo widoczne. Czasem wystarczy zmienić proporcje pigmentów metalicznych bez korygowania pigmentów typu solid.

Kwestia ziaren metalicznych wygląda w ten sposób, że drobne ziarna wydają się jasne na wprost, a ciemniejsze pod kątem, natomiast grube ziarna są jaśniejsze pod kątem, a ciemniejsze na wprost. Jeżeli odejmiemy z receptury nieco ziarna, którego jest najwięcej, i będzie to drobne ziarno, to kolor się przyciemni na wprost, ale widziany pod kątem pozostanie bez zmian.

Należy też wspomnieć o środowisku pracy, które ma znaczny wpływ na idealne wykonanie powłoki i jej kolor.

Oświetlenie

Jest to często główny klucz do lakierniczego sukcesu. Kolor na taśmie produkcyjnej powinien wg zaleceń być sprawdzany przy świetle D65. Warsztatowe źródła światła muszą więc jak najlepiej odtwarzać te warunki, by zapewnić komfort i skuteczność naprawy. Oprócz



SKOMPUTERYZOWANE STANOWISKO MIESZANIA LAKIERÓW

miejsca, gdzie dokonuje się lakierowanie, światło odgrywa także ważną rolę przy doborze koloru. Kolor najlepiej jest oceniać przy świetle jak najbardziej zbliżonym do dziennego, czyli naturalnego. Warto zatem postawić się lampami emitującymi właśnie takie światło o temperaturze barwy bieli (D65).

Pistolet lakierniczy

Odpowiednie mycie pistoletów przyczynia się do zmniejszenia wad lakierniczych. Zdarzają się bowiem podczas nakładania lakieru bazowego lub bezbarwnego niepokojące wtrącenia wylatujące z pistoletu. To nic innego, jak zbierające się pozostałości lakierów na ściankach pistoletu, przez który przepływa lakier. Dlatego po każdym malowaniu konieczne jest przemywanie pistoletu.

Powietrze

Powinno się zwracać szczególną uwagę na filtrację sprężonego powietrza. Instalacja powinna posiadać filtry oczyszczające powietrze z wody i oleju. Czystość powietrza można sprawdzić bardzo znanym sposobem, niewymagającym specjalistycznego sprzętu. Należy wpiąć w wąż złączkę „męską” i dmuchać powietrzem na lustro. Jeżeli nie zauważymy na nim żadnych zanieczyszczeń, oznacza to, że powietrze jest czyste.

Mam nadzieję, że przybliżyłem problem wad lakierniczych z punktu widzenia kolorysty i dobieranie odpowiedniego koloru nie będzie już tak trudne. ■