



PRECYZJA PODCZAS ODMIERZANIA SKŁADNIKÓW KOLORU POZWALA UNIKNĄĆ RÓŻNIC W ODCIENIACH

teriałem porowatym i bardzo chłonnym, a wilgoci pozbywa się z trudem. Nawet wygrzanie lub użycie promiennika nie daje gwarancji sukcesu – może pojawić się rdza. Poza tym niestarannie usunięta szlichta stanowi pożywkę dla pęcherzy i osłabionej przyczepności, a obecność wody nie sprzyja utrzymaniu właściwych warunków w warsztacie.

Zapylenie

Bywają lakiernie, gdzie kurz i pył są wszechobecne i znajdują się również w kabinie, choć panujące w niej nadciśnienie w znacznym stopniu utrudnia wnikanie zanieczyszczeń do wnętrza. Gdy brud jest wszędzie obecny, to trudno utrzymać czystość lakierowanych elementów. Również zapyłony materiał lakierniczy spowoduje, że wykonana nim powłoka nie będzie miała odpowiednich parametrów jakościowych. Pył oznacza też więcej pracy przy polerowaniu.

O halę roboczą trzeba więc dbać i utrzymywać ją w czystości. Pomagają w tym sprawne odciągi pyłu szlifierskiego, szczelne bramy wjazdowe, kurtyny w strefach przygotowawczych, stałe oddzielenie blacharni od lakierni, a przede wszystkim – zachowanie i świadomość pracowników.

Zanieczyszczenia w sprężonym powietrzu

Sprężone powietrze stosowane do aplikacji lakierów powinno być suche i czyste.

tłuszczu, wody oraz drobin pyłu powinien stanowić sprawny filtr kombi, montowany przy każdym ujęciu powietrza w lakierni. Zmniejsza on ryzyko osłabienia przyczepności między warstwami powłoki oraz niebezpieczeństwo pojawienia się oczek w lakierze.

Dobór materiałów lakierniczych

Producent lakierów tak definiuje chemicznie swój produkt, aby po dodaniu odpowiedniej ilości wskazanych składników uzyskać optymalny efekt podczas aplikacji, schnięcia oraz późniejszej eksploatacji powłoki. Wzajemna zgodność różnych lakierów jest zawsze wątpliwa, chyba że producent jasno potwierdza mieszalność produktów. Pod znakiem zapytania stoi też zgodność lakierów z obcymi dodatkami.

Dlatego nie jest rozsądne stosowanie markowego produktu z budżetowymi dodatkami lub zmiana proporcji uzasadniana niefachowo: „bo tak się lepiej rozlewa, schnie, szlifuje...”. Uzyskane w ten sposób oszczędności są pozorne, natomiast realne bywają problemy: zwiększona agresywność chemiczna mieszanki spowoduje reakcję z niższą warstwą powłoki, gazowanie, utratę połysku, pęknięcie, pęcznienie, delaminację lub obniżenie trwałości wykończenia i jego estetyki.

Ewentualna wada nie musi się pojawić od razu ani nawet po tygodniu czy dwóch. Może nie wystąpić na każdym pojeździe.

Dbą o to cała aparatura z filtrami i osuszaczami montowanymi w instalacji.

Jednak, mimo zaawansowanych rozwiązań, całkowite wyeliminowanie z powietrza tłuszczu i wilgoci nie jest możliwe. Prawdopodobnie zaprojektowana i wykonana instalacja umożliwia skuteczne separowanie zanieczyszczeń w odstojnikach, które trzeba regularnie opróżniać.

Ostatnią zaporę dla

Jednak jeżeli defekt zdarzy się tylko raz na sto napraw, to koszty poprawek będą znacznie wyższe niż różnica w cenie zakupu właściwych dodatków.

Pistolet

Pistolet musi być sprawny, dobrze wyregulowany, czysty i przeznaczony do aplikacji produktu, który ma nakładać. Do aplikacji podkładów nie używa się zużytego pistoletu przeznaczonego do lakierów.

Niesprawności są najczęściej spowodowane zużyciem elementów, nieszczelnościami oraz zabrudzeniami, a objawiają się jako zaburzenie obrazu natrysku. Zamiast prawidłowego owalu, umożliwiającego równomierne nakładanie warstw na zakładkę, pistolet daje strumień w kształcie tży, ósemki czy sierpa lub wręcz się krztusi. Wykonana takim narzędziem powłoka będzie miała nierówną grubość, czyli w jednym miejscu jej parametry będą gorsze, a w innym lepsze. Na warstwie koloru trudno wtedy uzyskać jednolite krycie – lakier bezbarwny nie da się położyć na tyle dokładnie, by nie trzeba go było później polerować.

Aplikacja

Wykazanie inwencji przy wykonywaniu napraw jest możliwe, ale ograniczają ją niezmiennie prawa oraz zasady fizyki i chemii. Dlatego każda z warstw powłoki powinna mieć zalecaną przez producenta lakierów grubość, być położona możliwie równomiernie na czystym i suchym podłożu z zachowaniem zalecanych czasów odparowania i schnięcia. Tylko tyle. I aż tyle, żeby zapomnieć o problemach z przyczepnością, odpryskami, korozją, pęcherzami, gazowaniem oraz o kosztownych poprawkach i utraconych zyskach.

Oświetlenie

W procesie doboru koloru kluczową rolę odgrywa odpowiednie oświetlenie. Jest ono ważne w całym procesie aplikacji powłoki oraz – co równie istotne – po naprawie, podczas odbioru samochodu przez klienta. Barwa światła powinna być maksymalnie zbliżona do dziennego, ponieważ lakiernikowi najłatwiej wtedy ocenić, a klientowi docenić wykonaną pracę.



- Oprogramowanie umożliwiające precyzyjne dobarwienie kolorów w zaledwie dwóch krokach.
- Dźwiękowe i wizualne wskaźniki pomagają dokonać pomiaru nawet bardzo małych powierzchni i uniknąć ewentualnych błędów pomiarowych.
- Urządzenie bezprzewodowe. Pamięć do 100 pomiarów (ADAM 7), bateria starcza do 1000 pomiarów (ADAM 7).

- Przyjazny dla użytkownika ekran dotykowy działający nawet w warunkach warsztatowych.
- Ceramiczne panele kalibracyjne gwarantują dokładność i stabilność pomiarów.
- System oparty na chmurze jest dostępny na każdym urządzeniu z przeglądarką internetową, w tym na urządzeniach mobilnych (Android, iOS).