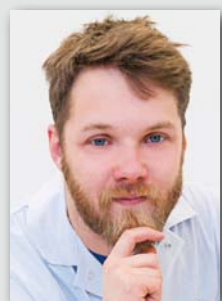


Jak unikać błędów?



JAKUB TOMASZEWSKI

KONSULTANT DS. PRODUKTÓW I SYSTEMÓW KOLORYSTYCZNYCH
PROFIX MULTICHEM

NIEZALEŻNIE OD POWZIĘTYCH ŚRODKÓW OSTROŻNOŚCI ORAZ KOMPETENCJI ZAPRAWIONEGO W BOJACH ZESPOŁU, BŁĘDY W CZASIE NAPRAWY POWŁOK LAKIERNICZYCH SĄ NIEUNIKNIONE. KLUCZOWA JEST IDENTYFIKACJA PROBLEMU, BO TO ONA OKREŚLA DALSZE POSTĘPOWANIE

Zamiast naprawiać błędy lakiernicze, lepiej zapobiegać ich powstaniu. Wady, które ujawniają się po pewnym czasie, stanowią duży problem, ponieważ ich usunięcie może okazać się niemożliwe i wtedy jedynym wyjściem pozostanie ponowne lakierowanie. Zawodowe kwalifikacje la-

kiernika sprowadzają się więc głównie do umiejętności ich unikania, a w mniejszym stopniu – do korygowania istniejących już usterek. Niemniej w każdym przypadku – jeśli wada się pojawi – konieczne jest jej zidentyfikowanie, poznanie przyczyny oraz odpowiednia wiedza, by ją usunąć.

Przygotowanie powierzchni

W pierwszym rzędzie należy zwrócić uwagę na dokładne oczyszczenie (wyszlifowanie) podłoża po pracach blacharskich. Nie wolno do tego celu używać agresywnego materiału ściernego o zbyt grubym ziarnie, gdyż z jednej

strony, spowoduje to powstanie głębokich rys trudnych do pokrycia, a z drugiej – usunięcie nadmiernej ilości materiału nieuszkodzonego, np. zebranie warstwy kataforezy. Błędem szlifowania jest też niedokładne wyrównanie rys, będące przyczyną tzw. siadania materiału naprawczego.

Przygotowanie podłoża to jeden z najważniejszych etapów pracy lakiernika i powinno być wykonane szczególnie starannie. Jeśli nie zostaną zdjęte pozostałości wosków, asfaltu lub silikonów, mogą wystąpić problemy z przyczepnością. Podstawową rolę w tym procesie odgrywa zmywacz. Powszechna kiedyś benzyna ekstrakcyjna nie jest skutecznym środkiem, ponieważ nie usuwa wszystkich zanieczyszczeń, a tylko rozprawdza je po zmywanej powierzchni.

Lakiernicy ze źle pojętej oszczędności często stosują jedynie podkład wypełniający. Zdarza się, że produkt ten zawiera składniki antykorozyjne, ale to nie może zastąpić oddzielnego położenia warstwy antykorozyjnej. W technologii renowacyjnej Profix znajdują się dwa bardzo dobre materiały pełniące funkcję warstwy antykorozyjnej: grunt reaktywny i epoksydowy.

Po zakończeniu prac blacharskich wyrównuje się większe nierówności szpachlówką poliestrową. Tutaj też można popełnić błędy. Najczęstszym jest dozowanie utwardzacza niezgodne z zaleceniami producenta. Przy zbyt dużej jego ilości istnieje ryzyko przebarwień lakieru, co ujawni się dopiero w kolejnych etapach pracy, zwykle w postaci żółtych plam. Nie należy również stosować szpachlówek poliestrowych bezpośrednio na grunt reaktywny, a jedynie na goły metal bądź na podkład epoksydowy.

Na tym etapie ważna jest ochrona powierzchni przed utlenianiem (korozją). Powłokę zabezpiecza się kompleksowo przy użyciu przeznaczonych do tego produktów.

Podkład

Jest to produkt, który spełnia rolę izolatora materiałów, np. poliestrowych, oraz zapewnia odpowiednią przyczepność

kolejnej warstwy. Przy aplikacji podkładu wypełniającego należy pamiętać, że nadmiernie gruba warstwa sprzyja jego niedosychaniu, a także wchodzeniu w niepożądane reakcje z warstwą wcześniejszą. Błędem jest również niecierpliwość i nadmierny pośpiech przy aplikacji poszczególnych warstw. Przy ograniczonym czasie skuteczne wysuszenie poszczególnych warstw można zapewnić, używając promiennika podczerwieni.

Nieodpowiedni w stosunku do temperatury dobór rozcieńczalnika (bądź użycie produktu innej firmy), niewłaściwe proporcje, nieprzemysłane eksperymenty z utwardzaczem – to błędy, których należy się wystrzegać. Można ich uniknąć, sięgając po katalog produktów czy choćby czytając uważnie etykietę puszek z preparatem.

Wady powstające w wyniku niewłaściwego szlifowania podkładu są podobne do tych, jakie powstają w czasie szlifowania szpachlówek. Istotne jest zwłaszcza właściwe stopniowanie papieru ściernego (w tym wypadku np. P320/P400/P500).

Kolor podkładu powinien być w miarę możliwości zbliżony do użytego przez producenta samochodu. Pozwoli to na mniejsze zużycie farby wierzchniej.

Lakier bazowy

Obszar, w którym nałożony ma być lakier bazowy, trzeba szlifować papierami o gradacjach wskazanych w instrukcjach technicznych. Twardość i dokładność szlifowania ma wpływ na rozlewność i wygląd lakieru bazowego. Przejścia pomiędzy nowym a starym fragmentem powłoki wymagają stosowania papieru o mniejszej gradacji. Alternatywnie można korzystać z włókniny szarej lub „miodowej”, użytej wraz z żelową pastą do matowania. Źle dobrana gradacja papieru powoduje zużycie większej ilości lakieru, potrzebę ponownego szlifowania i pojawienie się rys pod warstwą lakieru bezbarwnego. Przy lakierach bazowych duże znaczenie ma używanie oryginalnych rozcieńczalników, gdyż w ten sposób unika się kłopotów z uzyskaniem właściwego odcienia koloru (zgodnego z wzorcem producenta). Stosowanie się do zaleceń wytwórcy materiałów lakierniczych może zapobiec wielu błędom. Należy również zadbać o sprzęt. Sprężarka i instalacja pneumatyczna muszą dostarczać powietrze czyste i w odpowiedniej ilości. W trakcie czyszczenia pistoletów lakierniczych nie powinno się zalewać rozcieńczalnikiem kanałów powietrznych. Do przedmuchiwania elementów trzeba używać specjalnych pistoletów. Najczęstszymi wadami powodowanymi przez defekty sprzętu są: nierównomierne rozłożenie lakieru bazowego (tzw. chmury, szczególnie przy srebrach), kraterki, oczka silikonowe i zmatowienie powierzchni lakieru bezbarwnego.

Podczas lakierowania należy używać materiałów jednego producenta, ponieważ daje to gwarancję niezawodności także w przypadku stosowania metody „mokro na mokro”, a schnięcie produktów przebiegnie prawidłowo i we właściwym czasie.

Fachowość

W Polsce kwalifikacje lakiernika uzyskuje się w cechu rzemiosł lub szkołach zawodowych, gdzie piekarz siedzi w ławce z blacharzem. Niestety, nie jest to edukacja wystarczająca. Lakiernik powinien również poznać prawo, określające warunki pracy na jego stanowisku. Podstawą kalkulacji, według której określone są zarobki, jest stosowany przez większość ubezpieczycieli system Audatex. Według niego praca lakiernika zaczyna się od momentu, gdy do naprawy trafia pojazd lub element wstępnie wyszpachlowany i wyszlifowany po pracach blacharskich gradacją p80 – jest to tzw. stan dostarczenia i oddania. ■

