

Przygotowanie podłoża



SZEREG BŁĘDÓW ZWIĄZANYCH JEST Z PROCESEM PRZYGOTOWANIA PODŁOŻA. JEDNE MOŻNA ZAUWAŻYĆ PODCZAS NAPRAWY, INNE UJAWIAJĄ SIĘ DOPIERO PO PEWNYM CZASIE. W KAŻDYM PRZYPADKU JEDNAK – JEŚLI WADA JUŻ SIĘ POJAWIŁA – WAŻNE JEST, ABY UMIEĆ JĄ ZIDENTYFIKOWAĆ, ZNAĆ PRZYCZYNY JEJ POWSTANIA I WIEDZIEĆ, JAK UNIKAĆ PODOBNYCH KŁOPOTÓW W PRZYSZŁOŚCI

Najczęstszym błędem podczas przygotowania powierzchni przed rozpoczęciem nakładania powłoki lakierowej jest niedostateczne wyszlifowanie i oczyszczenie podłoża po pracach blacharskich. Usunięcie uszkodzonej powłoki w tych miejscach ma istotny wpływ na przyczepność warstw naprawczych i ich późniejszy wygląd. Powierzchnia, na którą będą nanoszone szpachle poliestrowe, powinna zostać oczyszczona do gołej blachy.

Dobrze przygotowana powierzchnia stanowi podstawę do nakładania kolejnych warstw. Twardość i dokładność szlifowania ma wpływ na rozlewność i wygląd lakieru bazowego.

Najwięcej wad lakierniczych wiąże się z takimi operacjami, jak niedokładne odtłuszczenie powierzchni, niewłaściwe szlifowanie, niezachowanie zalecanych czasów odparowania oraz utwardzania poszczególnych produktów. Wielu na-

wet doświadczonych lakierników popada w tej pracy w rutynę lub szuka oszczędności, świadomie łamiąc reżim technologiczny. Tymczasem sporo błędów popełnionych na etapie przygotowania podłoża widocznych jest dopiero na lakierze nawierzchniowym. Późniejsze usuwanie wad oznacza co najmniej podwojenie czasu naprawy, konieczność zużycia dodatkowych materiałów i stratę kolejnych roboczogodzin.

Do przygotowania podłoża należy stosować odpowiednie zmywacze. Pozostawione resztki wosków, asfaltu lub silikonów często powodują problemy z przyczepnością. Benzyna ekstrakcyjna nie jest dobrym środkiem czyszczącym, ponieważ nie usuwa wszystkich zanieczyszczeń, lecz rozmazuje je po obrabianej powierzchni. Istnieją lepsze materiały pełniące funkcję warstwy antykorozyjnej: grunt reaktywny i epoksydowy. Bardzo często lakiernicy ze źle pojętej oszczędności stosują tylko podkład wypełniający.

Wprowadź niektóre z tych produktów zawierają składniki antykorozyjne, ale nie zastąpią one oddzielnej warstwy antykorozyjnej.

Większe nierówności wyrównuje się za pomocą szpachłówki poliestrowej, a częstym błędem tej fazy jest niewłaściwe dozowanie utwardzacza. Zbyt duża jego ilość może spowodować przebarwienia lakieru, co ujawni się dopiero w kolejnych etapach pracy. Trzeba pamiętać, że szpachłówek poliestrowych nie nanosi się bezpośrednio na grunt reaktywny.

Błędem powielanym równie często jest zastosowanie niewłaściwego koloru podkładu. Powinien on być identyczny z użytym przez producenta samochodu. Dodatkowo pozwoli to zmniejszyć zużycie farby wierzchniej.

Podczas aplikacji lakieru bazowego lakiernik musi być ubrany w odpowiedni, czysty kombinezon, aby pozostałości prac szlifierskich nie osiadały na świeżej powłoce. Należy również zadbać o sprzęt. Sprężarka i instalacja pneumatyczna powinny dostarczać czyste powietrze w odpowiedniej ilości. W trakcie czyszczenia pistoletów lakierniczych nie powinno się zalewać rozcieńczalnikiem kanałów powietrznych.

Powierzchnię, na którą nałożony ma być lakier bazowy, trzeba szlifować papierami o gradacjach wskazanych w instrukcjach technicznych. Przejścia pomiędzy nowym a starym fragmentem powłoki wymagają stosowania papieru o mniejszej gradacji. Źle dobrana gradacja spowoduje konieczność zużycia większej ilości lakieru, ponowne szlifowanie i pojawienie się zarysowań pod warstwą lakieru bezbarwnego. Przy lakierach bazowych duże znaczenie ma używanie oryginalnych rozcieńczalników. Używając tych produktów, unika się kłopotów z uzyskaniem odcienia koloru zgodnego z wzorcem producenta.

Dla uniknięcia niespodzianek należy korzystać z materiałów jednego wytwórcy. Stosowanie się do jego zaleceń mogłoby zapobiec wielu błędom, lecz na przeszkodzie stoi powszechna niechęć do czytania jakichkolwiek instrukcji.

Gdy na wierzchniej warstwie lakieru pojawiają się **miejscowe przebarwienia**, ich przyczyną mogą być nieusunięte za-

nieczyszczenia naprawianej powierzchni (np. plamy bitumiczne), nadmiar utwardzacza dodanego do produktów poliestrowych, źle zmieszane składniki lub aplikacja bazowych lakierów wodorozcieńczalnych na podłożu przeszlifowane do gołego metalu.

Zapobieganie przebarwieniom polega na dokładnym odtłuszczeniu naprawianej powierzchni i przyległego obszaru, zastosowaniu właściwych proporcji i mieszaniu składników aż do uzyskania jednorodnej mieszaniny o jednolitym kolorze. Ważne jest również, by bazowy lakier wodorozcieńczalny nakładać wyłacznie na warstwę podkładu lub izolatora.

Po pewnym czasie od wykonania naprawy mogą ujawnić się **pęcherzyki** rozłożone lokalnie lub na większym obszarze. Ich przyczyną bywają nieusunięte zanieczyszczenia (np. pył z matowania), a także skraplające się, wilgotne powietrze.

Aby do tego nie dopuścić, należy zarówno przed, jak i po oczyszczeniu obejrzeć dokładnie podłożę. Przed naprawą samochód powinien przebywać w komorze przez czas potrzebny do osiągnięcia temperatury 22-24°C. Bezpośrednio po matowaniu należy sflukać i osuszyć całe nadwozie oraz pamiętać, by zawsze matować kity szpachlowe na sucho, a pojemniki z utwardzaczem szczelnie zamknąć.

Jako efekt niewłaściwego szlifowania poprzednich warstw lub użycia nieodpowiedniej szpachłówki może się pojawić usterka zwana **konturem** (jest to obwódka wokół naprawianego miejsca widoczna pod wierzchnią warstwą lakieru).

Przed matowaniem trzeba starannie odtłuścić i sprawdzić podłożę, zanim zostanie zastosowana szpachłówka. Szpachłóvkę poliestrową nakłada się na gołą stal lub na podkład epoksydowy.

Kolejną wadą lakierniczą spowodowaną złym przygotowaniem podłoża jest **igielkowanie** widoczne na powierzchni lakieru jako małe wgłębienia o średnicy 0,5 mm. W powiększeniu da się zobaczyć warstwę produktu, od której rozpoczęło się tworzenie tego zjawiska. Jego przyczyną jest powietrze zamknięte w szpachłowce podczas jej nakładania.

Zamknięcie powietrza bywa spowodowane złą techniką mieszania produktów lub przekroczonym terminem ich ważności. Należy stosować poprawną aplikację szpachłówek wypełniających (optymalny kąt szpachelki względem powierzchni wynosi ok. 60°) i nie używać przeterminowanego kitu szpachlowego. Trzeba również dobrze wymieszać szpachłóvkę, wykluczając możliwość zamykania w niej powietrza. W trakcie aplikacji lakieru nawierzchniowego używa się odpowiednich dysz. Lakier miesza się we właściwych proporcjach, używając miarki. Nie wolno przekraczać okresu jego przydatności. Istotne są również: czas odparowania między warstwami, temperatura otoczenia, intensywność przepływu powietrza i rodzaj rozpuszczalnika.

Rysy pod lakierem mogą pojawić się natychmiast lub dopiero po kilku tygodniach. Są to tzw. **ślady matowania** pozostawione przez szlifierkę lub ręczny blok szlifierski, gdy zabieg wykonano zbyt gruboziarnistym papierem albo warstwy podkładu/szpachłówki nie były wystarczająco utwardzone. Należy używać papierów o odpowiedniej gradacji (kolejno np. 120, 220, 320 itd.), a po skończonej pracy pozostawić powierzchnię do osiągnięcia właściwego stwardnienia.

Gdy jedna warstwa lakieru lub podkładu ma słabą przyczepność oraz przy dużej różnicy twardości pomiędzy warstwami powstają **odpryski lakieru**. Zawsze należy przestrzegać prawidłowej technologii zgodnej z zaleceniami producenta materiałów lakierniczych.

Krater (rybie oczko) tworzą się, jeśli świeży lakier nie rozlewa się na całej powierzchni, a w jego warstwie pozostają niewielkie zagłębienia. Powodowane jest to zwykle nieprawidłowym odtłuszczeniem naprawianego nadwozia. Trzeba pamiętać, by przed lakierowaniem przemyć dokładnie samochód za pomocą specjalnych zmywaczy, a naprawianą powierzchnię odtłuścić przy użyciu czystych ściereczek. W kabinie i na stanowisku przygotowawczym nie powinno się używać produktów zawierających silikon ani zostawiać pyłochłonnej ściereczki w kabinie podczas suszenia polakierowanego pojazdu. ■