

Ile kosztuje naprawa?

Koszty lakierowania



MAREK LEMISZEWSKI

KIEROWNIK DZIAŁU SZKOLEŃ MULTICHEM

CZĘSTO SPOTYKAM SIĘ Z PYTANIEM O KOSZT NAPRAWY LAKIERNICZEJ LUB POTRZEBNYCH PRODUKTÓW NA JEDEN ELEMENT SAMOCHODU. TRUDNO O JEDNOZNACZNĄ ODPOWIEDŹ, PONIEWAŻ ZALEŻY TO OD RODZAJU LAKIERU EFEKTOWEGO ZASTOSOWANEGO W DANYM AUCIE. W TYM ARTYKULE NA PRZYKŁADZIE CITROËNA EZR PRZEDSTAWIĘ KOSZTY MATERIAŁÓW LAKIERNICZYCH, JAKIE MOGĄ WYSTĄPIĆ PRZY NAPRAWACH SAMOCHODÓW

Proces renowacji powłok lakierowych powinien pozwolić odtworzyć powierzchnie nałożoną w fabryce przy produkcji samochodu, a naprawa musi spełniać podstawową funkcję antykorozyjną, zabezpieczając powierzchnie elementu. Może on być wykonany z różnych metali lub tworzyw sztucznych. Powłoka antykorozyjna nie jest widoczna, ale to ona decyduje o trwałości dobrego wyglądu karoserii samochodowej. Należy podkreślić, że w lakierowaniu fabrycznym warstwa antykorozyjna jest aplikowana zupełnie inaczej niż w trakcie naprawy lakierniczej.

Następnym etapem jest odtworzenie warstw dekoracyjnych, czyli lakiery jedno-, dwu-, trzy- i czterowarstwowe z różnymi efektami optycznymi (metalik, perła, xyralic, candy itd.). Efekty zmienno-optyczne występują w formułacjach metalicznych, perłowych oraz xyralikach. W przypadku lakierów metalicznych za efekt odpowiada dodanie odpowiedniej ilości drobinek pyłu aluminiowego. Firmy produkujące lakiery samochodowe korzystają z dokumentacji kolorystycznych – tzw. colorboxów, posegregowanych według marki samochodu oraz koloru (chromatycznie). Pierwszy rodzaj wzornika ma wymalowania oznaczone kodem OEM oraz marką samochodu. Łatwo można więc sprawdzić, czy dany kolor pasuje do

użytego na karoserii. Problem pojawić się może jedynie w przypadku, gdy numer OEM jest nieznan, nie występuje natomiast przy dokumentacji chromatycznej. Zwróćmy uwagę, że liczący się dostawcy lakierów posiadają w ofercie colorboxy pokryte tymi samymi lakierami, które znajdują się na mieszalniku.

Ostatnim etapem jest nałożenie lakieru bezbarwnego. Na konwencjonalne lakiery bazowe można nakładać wszystkie typy lakierów bezbarwnych: LS, MS, HS oraz VHS. Zależy to jedynie od decyzji lakiernika. Natomiast w przypadku lakierów bazowych wodorozcieńczalnych zalecam stosowanie lakierów bezbarwnych HS i VHS, ponieważ zawierają więcej cząstek stałych, a mniej rozcieńczalników, które mogą penetrować lakier bazowy i rozpuścić warstwę bazy, co wpłynie na wygląd i jakość powłoki.

Przykładowy proces naprawy

Przykład dotyczy nowego pojedynczego elementu – przedniego błotnika oraz kosztów faktycznie zastosowanych materiałów lakierniczych koniecznych do zbudowania kompletnej powłoki ochronno-dekoracyjnej. Element jest fabrycznie nowy oraz zabezpieczony gruntem kataforezy. Powierzchnię należy oczyścić i odtłuścić oraz dokonać oceny powłoki. Na gruncie widać zarysowania i zanie-

czyszczenia, na szczęście powierzchnia blachy nie jest uszkodzona i nie trzeba jej prostować ani szpachlować.

Błotnik należy przygotować poprzez szlifowanie P240 na sucho maszyną oscylacyjno-obrotową, by usunąć wady powierzchni: zarysowania podkładu i drobiny śmieci. Szlifowanie zabezpiecza też przyczepność następnych warstw. Następnie odmuchuje się powierzchnię, ponownie odtłuszcza zmywaczem CP015 i metodą natryskową nakłada grunt reaktywny CP595 na cały błotnik. Teraz bez konieczności szlifowania można natrysnąć następny produkt – podkład wypełniający „mokro na mokro” CP385 tak, aby utworzył właściwą powłokę ochronną.

Po odparowaniu rozcieńczalnika z podkładu w czasie podanym w TDS błotnik jest gotowy do nałożenia powłoki dekoracyjnej.

Lakier bazowy wodorozcieńczalny w kolorze srebrnym Citroën EZR nakłada się za pomocą pistoletu HVLP z dyszą 1,3 mm. Po odparowaniu rozcieńczalników przez 10 min w temperaturze 20°C można przystąpić do nałożenia ostatecznej warstwy ochronnej, czyli lakieru bezbarwnego spełniającego normy LZO/VOC CP2016. Całość powłoki należy wysuszyć przez 10 godzin w temperaturze 20°C lub przez 30 minut w 60°C.

FOT. MULTICHEM

FOT. MULTICHEM



NOWY BŁOTNIK – ZARYSOWANA KATOFOREZA



PRZYGOTOWANY DO GRUNTOWANIA ELEMENT ZMATOWANY I ODTŁUSZCZONY ZMYWACZEM CP015



CP595 – GRUNT REAKTYWNY



CP385 – PODKŁAD „MOKRO NA MOKRO”



KOMPLETNA POWŁOKA Z BAZĄ WODOROZCIEŃCZALNĄ AQUA 2G I BEZBARWNYM CP2016



POMIAR GRUBOŚĆ WSZYSTKICH WARSTW OCHRONNYCH I DEKORACYJNYCH

Po zakończeniu tego procesu element jest gotowy do montażu i ma takie warstwy, jak fabryczne. Grubość powłoki również wynosi tyle samo, co fabryczna (90 mikronów), i charakteryzuje ją wymagana odporność antykorozyjna. W razie konieczności, po wysuszeniu i ostudzeniu lakierowanego obiektu można jeszcze wykonać polerowanie dla usunięcia ewentualnych wad (np. zacieków).

Koszt materiałów lakierniczych potrzebnych do lakierowania takiego elementu wynosi około 50 zł przy cenach detalicznych brutto. Ilość materiałów w gotowych mieszankach kształtuje się następująco: grunt cp595 – około 60 ml, podkład cp385 – około 100 ml, lakier bazowy AQUA 2G – około 100 ml, lakier bezbarwny cp2016 – około 100 ml. Wszystkie zastosowane produkty spełnia-

ją europejskie normy LZO/VOC. Przykład pokazuje, że koszty materiałów lakierniczych (a zatem i całej naprawy) nie muszą być wysokie. Rynek dostępnych materiałów lakierniczych dla napraw renowacyjnych pojazdów jest szeroki i nie trzeba się ograniczać tylko do wąskiej grupy dostawców. Koszt ubezpieczenia samochodów dzięki tańszym produktom też może być niższy. ■