

Przygotowanie podłoża – uwagi ekspertów



Wiesław Szewczyk
Konsultant
techniczny
**Akzo Nobel Car
Refinishes**
Polska sp. z o.o.

Elementy z tworzyw sztucznych

W przypadku uszkodzeń oryginalnej powłoki na plastikowym podłożu polecamy na ogół inne technologie naprawcze, aby uzyskać optymalny efekt wykonanej usługi. Niedogodność tę w znacznej mierze rekompensujemy, dostarczając klientom łatwe i niezawodne w użyciu materiały lakiernicze.

Jeśli mamy na przykład do czynienia z przetarciem wszystkich warstw powłoki i ubytkiem w podłożu na zderzaku malowanym w kolorze całego nadwozia, pracę rozpoczynamy od starannego umycia i wysuszenia naprawianej strefy. Następną czynnością jest jej odtuszczenie i szlifowanie papierem P220 – aż do odsłonięcia pełnej warstwowej struktury lakierniczej powłoki. Potem konieczne jest ponowne odtuszczenie i wyrównanie powierzchni specjalnym kitem o nazwie Polysoft Plastic.

Miejsce szpachlowane wymaga po wyschnięciu oszlifowania papierem P220, po czym jego krawędzie wygładza się dodatkowo, stosując kolejno papiery P320 i P400. Oszlifowaną powierzchnię znów odtuszcza się i maskujemy graniczącą z nią strefę folią i taśmą malarską. Na tak przygotowane podłoże nanosimy preparat 2K Plastic Primer, dwukomponentowy podkład na tworzywa sztuczne, lub Sikkens 1K All Plastics Primer, czyli jednokom-

ponentowy podkład, odpowiedni dla większości tworzyw sztucznych. Jest to materiał bezbarwny, gotowy do użycia i szybko schnący. Dostępny w puszkach 1l oraz w formie aerozolu do drobnych napraw. Oba podkłady zapewniają odpowiednią przyczepność warstw lakieru do tworzyw sztucznych. Mogą być pokrywane metodą „mokra na mokro” lakierami nawierzchniowymi oraz innymi produktami do przygotowania powierzchni w technologii Sikkens. W niektórych przypadkach do podkładów wypełniających należy zastosować dodatek uplastyczniający.

Poza tym, do naprawy tworzyw sztucznych nadaje się również bardzo dobrze uniwersalny podkład Sikkens Colorbuild Plus z dodatkiem na plastiki CBPlus Plastic Additive.



Paweł Wąs
Doradca techniczny
Pro-West sp. z o.o.

Niektóre sprawy widzę inaczej

Nie do końca zgadzam się z niektórymi tezami redakcyjnego artykułu na temat przygotowywania podłoża. Rzeczywiście w przypadku elementów mocno skorodowanych lub zniszczonych najbardziej popularnym rozwiązaniem są rotacyjne szlifierki proste używane w lakierniach głównie do napędu szczotek, ale nie tylko drucianych, lecz także nylonowych. Usuwa się nimi rdzę, smary i inne zanieczyszczenia z podłoża stalowych. Metoda piaskowania ma zastosowanie raczej w zakładach przemysłowych.

Do intensywnej wstępnej obróbki lakierniczej najlepiej nadają się szlifierki rotacyjno-mimośrodowe. Występują one w różnych szerokościach roboczych tarcz szlifierskich: duże, zazwyczaj o średnicy 150 mm, do pracy na większych po-

wierzchniach i bardzo wąskie, np. 90 mm, do szlifowania miejsc trudno dostępnych oraz do szybkiego wykonywania drobnych napraw lakierniczych.

W porównaniu elektrycznego i pneumatycznego napędu narzędzi trzeba uwzględnić fakt, że większość lakierni jest już wyposażona w wydajne instalacje sprężonego powietrza. Poza tym, niezależnie od rodzaju zasilania szlifierek, przy obydwu systemach zaleca się korzystanie z zewnętrznych instalacji odsysania pyłów, ponieważ czystość w miejscu pracy eliminuje dodatkowe prace związane z usuwaniem wtrąceń lakierniczych.

Nie polecam szlifowania na mokro, gdyż wzrastający postęp technologiczny umożliwia ograniczenie stosowania wody w procesach szlifierskich. Dzięki temu wyeliminowane są dodatkowe czynności, np. sprzątanie, suszenie oraz zmniejszone jest prawdopodobieństwo wystąpienia ognisk rdzy.

Inne są też moje zalecenia w zakresie ziarnistości materiałów ściernych. Te poniżej 80 nie są zazwyczaj stosowane w lakiernictwie renowacyjnym pojazdów. Z kolei do stwierdzenia, iż szlifowanie miejsc wyrównanych szpachlówką wymaga materiałów w zakresie ziarnistości P120-240, a pokrytych wypełniaczem – P320-400, dodałbym, że nawet do P500 w przypadku wodnych lakierów metalicznych. Po lakierowaniu, wtrącenia lakiernicze oraz zacieki eliminujemy ziarnistościami P1500-2000 lub specjalnymi cyklonami wycinającymi. Matowanie przed polerowaniem wykonujemy materiałami na gąbczastych nośnikach P2000-4000.

Gruntowanie podłoża plastikowych można wykonywać wyłącznie środkami przewidzianymi do tworzyw sztucznych. W przypadku naprawy zderzaka plastikowego zalecamy stosowanie specjalnego podkładu przyczepnościowego do two-

ryw sztucznych 1K nanoszonego w cienkich warstwach (maks. 5 µm), np. Mipa 1K Kunststoffprimer, lub podkładu 2K z lepszymi właściwościami wypełniającymi, np. Mipa 2K Plastic Grundierfiller. Dla uzyskania większego wypełnienia warstwa podkładu 1K najlepiej powinna być pokryta akrylowym podkładem wypełniającym 2K. Dla zwiększenia elastyczności powłoki lakierniczej stosuje się do podkładu, a także do lakierów, specjalne dodatki uelastyczniające, np. Mipa 2K Elastic.

W przypadku naprawy maski z aluminium i błotnika z niepowlekaniej stali, po uprzednim przygotowaniu powierzchni, podłoże należy gruntować podkładem reaktywnym 1K lub 2K bądź podkładem epoksydowym 2K, następnie stosować wypełniacze podkłady akrylowe 2K, np. Mipa 4+1 Acrylfiller HS. W przypadku konieczności stosowania szpachli poliesterowych trzeba pamiętać, aby nie łączyć ich bezpośrednio z podkładami reaktywnymi i nie stosować ich na podłożach termoplastycznych.

W sprawie szpachlówek: mimo że w praktyce lakiernicy stosują ją bardzo często bezpośrednio na blachę, to jednak optymalnym rozwiązaniem, zwłaszcza w przypadku podłoża nieżelaznych (ocynk, aluminium), jest wcześniejsze zagruntowanie podłoża. Ważne są również czynności wstępne, czyli dokładne usunięcie starej powłoki lakierniczej i podkładu.



SZLIFIERKA
ROTACYJNO-
MIMOŚRODOWA
DO DROBNYCH
NAPRAW
LAKIERNICZYCH

Błędów najczęściej popełnianych przez lakierników wymienić można sporo. Należą do nich: niedokładne szlifowanie/matowanie podłoża, dobór i stosowanie niewłaściwych granulacji papieru ściernego, niedokładne odtuszczenie podłoża.

Nagminną praktyką jest mieszanie między sobą produktów pochodzących od różnych dostawców. W poszczególnych warstwach powłoki lakierniczej występują produkty niekompatybilne chemicznie, co prowadzi do problemów z przyczepnością, zgodnością odcienia czy np. odchodzeniem lakieru bezbarwnego od warstwy bazowej.



Tomasz Tomczyk
Wykładowca
Dział szkoleń
Novol

Nasze zalecenia

W przypadku nowego zderzaka wykonanego z tworzywa sztucznego (z wyjątkiem PE i PTFE) zaleca się następującą procedurę przygotowawczą: umycie elementu ciepłą wodą z detergentem; odtuszczenie go za pomocą specjalistycznego zmywacza do usuwania silikonu, najlepiej w wersji antystatycznej; wygrzanie w temperaturze 50° przez 20 minut w celu usunięcia środków antyadhezyjnych z warstwy wierzchniej zderzaka; ponowne odtuszczenie zmywaczem antystatycznym.

Ponieważ zderzaki z tworzywa sztucznego są w większości napełniane włóknem szklanym w celu zwiększenia wytrzymałości, co powoduje przy obróbce papierem ściernym wychodzenie włókien na powierzchnię, zaleca się mechaniczną obróbkę powierzchni za pomocą włókniny ścierniej z pastą matującą.

Następne czynności to ponowne odtuszczenie za pomocą zmywacza antystatycznego i użycie preparatu zwiększającego przyczepność (obowiązkowy w przypadku PP i EPDM, zalecany dla pozostałych tworzyw).

Na podkład zwiększający przyczepność nie możemy bezpośrednio nakładać szpachlówek (jeśli istnieje taka konieczność, przed szpachlówką musimy nałożyć warstwę podkładu akrylowego). W zależności od wymagań nanosimy →

**Weź udział
w wyścigu
pełnym
nagród!**



**DELPHI
TEAM CLUB**

Kupuj produkty promowane,
zbieraj punkty i odbieraj
atrakcyjne nagrody
w Programie!



Innovation for the Real World

www.delphi-teamclub.pl