

kolejne warstwy: podkładu akrylowego i systemu koloru lub bezpośrednio na podkład zwiększający przyczepność emalii akrylowej bądź farby bazowej i następnie lakieru bezbarwnego.

W przypadku elementów z aluminium istnieje konieczność usunięcia z ich powierzchni warstwy tlenków (powstających na skutek oksydacji), które powodują osłabienie przyczepności warstw lakierniczych. Zalecana procedura przygotowawcza: odtuszczenie za pomocą zmywacza do usuwania silikonu; obróbka maszynowa na sucho papierem o gradacji P240 (krawędzie i zakamarki dokładnie zmatować za pomocą włókniny ścierniej); ponowne odtuszczenie za pomocą zmywacza do usuwania silikonu.



W technologii gwarancyjnej możemy zastosować dwie alternatywne metody, mające na celu doskonałą przyczepność i dodatkowe zabezpieczenie antykorozyjne: nałożenie warstwy podkładu epoksydowego lub nałożenie warstwy podkładu reaktywnego, a następnie podkładu akrylowego.

Kolejny etap to wyrównanie ewentualnych defektów za pomocą szpachlówki poliestrowej, wysuszenie i wyszlifowanie szpachlówki maszynowo na sucho papierem o gradacji wstępnej P120 i wykańczającej P220-P240. Potem konieczne jest dokładne wydmuchanie pyłu z rys szlifierskich i odtuszczenie za pomocą zmywacza do usuwania silikonu.

W technologii gwarancyjnej obowiązkowe jest nałożenie cienkiej warstwy podkładu epoksydowego w miejscach, gdzie była aplikowana szpachlówka (doskonała izolacja – zabezpieczenie przed otokami, przebitkami ze szpachlówki).

Potem w celu wyrównania powierzchni nakładamy podkład wypełniający, który po wysuszeniu szlifujemy mechanicznie na sucho papierami o gradacji wstępnej P280-P320 i wykańczającej P400 i P500, i znów odtuszczaemy za pomocą zmywacza do usuwania silikonu przed nałożeniem warstwy dekoracyjnej (baza lub emalia akrylowa) i lakieru bezbarwnego (tylko dla systemu bazowego).

W przypadku elementów z niepowlekaniej stali bardzo ważne jest zapewnienie odpowiedniego stopnia ochrony antykorozyjnej (zalecane użycie podkładu epoksydowego lub podkładu reaktywnego w połączeniu z podkładem akrylowym). Zalecana procedura przygotowawcza zasadniczo nie różni się od technologii stosowanej przy elementach aluminiowych, z tym że do przygotowania podłoża używamy papieru o gradacji P180 – obróbka maszynowa na sucho (krawędzie i zakamarki trzeba dokładnie zmatować za pomocą włókniny ścierniej).

Szpachlowanie przed gruntowaniem jest zdecydowanie niedopuszczalne przy technologiach gwarancyjnych. Warstwa podkładu ma za zadanie zapewnienie właściwości antykorozyjnych, które w procesie fabrycznym są uzyskiwane w wyniku procesu fosforanowania cynkowego i kateforezy. W praktyce bywa różnie, tzn. w większości (ponad 90%) napraw szpachlówka jest nakładana bezpośrednio na gołą blachę. Z punktu widzenia przyczepności dobra szpachlówka nie ma z tym najmniejszych problemów, gorzej z zabezpieczeniem przed korozją, gdyż szpachlówka nie ma w swoim składzie żadnych dodatków antykorozyjnych. Większość lakierników pracujących metodą „jutro giełda” lub „gwarancja do bramy” ze względów ekonomicznych (czas pracy i koszt podkładu) etap podkładowania pomija, choć równie często zdarza się to w dobrych serwisach ze względu na „brak czasu”.

Czy zrezygnować ze szlifowania na mokro? Przy obecnym rozwoju technologii lakierniczych możliwa jest całkowita rezygnacja ze szlifowania na mokro. Z całą pewnością nigdy nie powinno się szlifować na mokro szpachli poliestrowych i natryskowych z powodu ich wysokiej higroskopijności (zdolności do wchłaniania wody). Na pewno też nie można

zalecać techniki szlifowania na mokro do warsztatów o dużej mocy przerobowej ze względu na dużą czasochłonność procesu suszenia. Szlifowanie na mokro jest jednak odpowiednią techniką usuwania mniejszych defektów już utwardzonej powłoki.

Błędy najczęściej popełniane przez lakierników podczas przygotowywania powierzchni to: stosowanie papierów o zbyt dużej gradacji oraz niewłaściwe jej stopniowanie. Na przykład lakiernik kończy obróbkę szpachlówki poliestrowej i powierzchni dokoła szpachlówki papierem P120-P150 i próbuje później zalać powstałe warstwy grubymi warstwami podkładu albo na początku robi głębokie rysy papierem np. P120 i później próbuje je zagładzić papierem np. P320. Przeskok w gradacji nie może być większy niż o 100, czyli po papierze o gradacji P120 powinien być papier o gradacji P220.

Kolejny błąd występujący przy aplikacji warstw podkładowych powoduje tzw. siadanie produktów (szczególnie podkładów). Złe przygotowanie powierzchni i próba „zamaskowania” 5-6 grubymi warstwami podkładu wypełniającego, dodatkowo rozcieńczonego „uniwersalnym rozcieńczalnikiem” dobrym na wszystko, czyli nitro, kończy się z reguły zawsze tak samo. Rozcieńczalnik uwieczony w podkładzie (za krótkie odparowanie między warstwami, szybkie nitro, podsuszanie powietrzem z pistoletu) prędzej czy później będzie próbował się uwolnić, a efektem tego jest właśnie to „siadanie”.

Częstym błędem jest też złe przygotowanie samego podkładu pod warstwę dekoracyjną lub podkład „mokro na mokro” i widoczne po aplikacji rysy na podkładzie. Warto wiedzieć, że obróbka ręczna powierzchni średnio pozostawia rysy dwa razy większe w porównaniu z obróbką mechaniczną, a jeśli obrabiamy na mokro, rysa jest jeszcze większa. Należy pamiętać, że warstwy lakiernicze są w stanie zakryć rysę o określonej wielkości. Na przykład podkład „mokro na mokro” jest w stanie zakryć rysę o wielkości 5-5,5 μm uzyskiwaną przy szlifowaniu maszynowym papierem P320, farba bazowa jest w stanie zakryć rysę 4-5 μm , uzyskaną przez szlifowanie maszynowo na sucho papierem z zakresu P400-P500. ■

FOT. NOVOL

W nowych promocjach, od naszych najlepszych dostawców, otrzymasz bony uprawniające do ponownych zakupów w IC. Zapytaj Twojego sprzedawcę o promocje „z bonami”!

Szczegóły na: www.intercars.com.pl

Podwójna radość z zakupów!

Kupuj produkty premiowane „Bonami Zakupowymi” i otrzymasz „kasę” na następne zakupy w IC

inter cars części do samochodów