

Lakiernictwo renowacyjne (cz. I)

Przygotowanie podłoża

OBCENA MODA PREFERUJE JEDNOLITE POWŁOKI LAKIERNICZE, OBEJMUJĄCE ELEMENTY NADWOZI WYKONYWANE Z RÓŻNYCH MATERIAŁÓW. DO TYCH WYMOGÓW MUSZĄ BYĆ DOSTOSOWANE RÓWNIEŻ TECHNOLOGIE NAPRAWCZE



OBCENA MODA SPRAWIA, ŻE POD JEDNOLITĄ POWŁOKĄ LAKIERNICZĄ CAŁEGO NADWOZIA KRYJĄ SIĘ RÓŻNE RODZAJE PODŁOŻY

Zmienił się także zakres napraw zleczanych usługom lakierniom. Z jednej strony zdecydowanie większa trwałość samych powłok lakierniczych, jak i pokrywanych nimi podłoży, a z drugiej – rosnąca wraz z intensywnością ruchu częstotliwość drobnych kolizji drogowych – sprawiają w sumie, iż główne zapotrzebowanie klientów dotyczy tzw. napraw częściowych o małym lub średnim zakresie. Jednak wymieniane w ich trakcie fragmenty lakierniczych pokryć muszą być identyczne z oryginalnymi nie tylko pod względem kolorystyki, lecz także w świetle kryteriów technicznych, począwszy od prawidłowego przygotowania podłoża.

Identyfikacja materiałów nadwoziowych

Każdy rodzaj tworzywa przeznaczonego do lakierowania wymaga specyficznej obróbki wstępnej przy użyciu odpowiednich narzędzi i materiałów. Przedstawiona na załączonym schemacie współczesnego nadwozia samochodu różnorodność występujących w nim podłoży lakierniczych to tylko jeden z możliwych przykładów stosowanych w nich kombinacji różnorodnych elementów. Ich dokładna identyfikacja jest w przypadku podejmowanej naprawy lakierniczej konieczna, lecz równocześnie w praktyce niemożliwa bez oryginalnej dokumentacji fabrycznej.

Tradycyjne metody rozpoznawania rodzajów użytych materiałów okazują się tutaj zawodne nawet w odniesieniu do części metalowych. Na przykład popularne niegdyś badanie obecności żelaza za pomocą magnesu daje podobnie negatywny wynik w przypadku blach aluminiowych, magnezowych, jak i wielu gatunków stali szlachetnych. Z kolei wyraźne cechy ferromagnetyczne wykazują blachy ze stali węglowej niezależnie od swego zabezpieczenia antykorozyjnego jedynie środkami gruntującymi, czy też powłokami z innych metali bardziej odpornych na korozję, a przecież mamy tu do czynienia z całkowicie odmiennymi podłożami malarskimi.

W przypadku podłoży metalowych szczególnego traktowania wymagają połączenia aluminium ze stalowymi elementami mocującymi (np. śrubami), ponieważ przy ich bezpośrednim kontakcie mogą się tworzyć ogniska korozji galwanicznej. Dla eliminacji tego rodzaju zjawisk producenci nadwozi stosują specjalne systemy izolujące, konieczne także podczas przeprowadzanych renowacji.

Jeszcze większe trudności dotyczą stosowanych w motoryzacji tworzyw sztucznych, gdyż przy zbliżonych cechach fizycznych mogą mieć one bardzo zróżnicowane właściwości chemiczne. Tak więc na przykład materiał oznaczany symbolem: ABS zawiera składniki akrylowe, butadienowe i styrenowe; PP – polipropylenowe; EPDM jest elastomerem (wulkanizowanym kauczukiem syntetycznym); RTM i SMC zaś to laminaty zbrojone włóknem szklanym, a handlową nazwą Karbon określa się kompozyty z włókna węglowego...

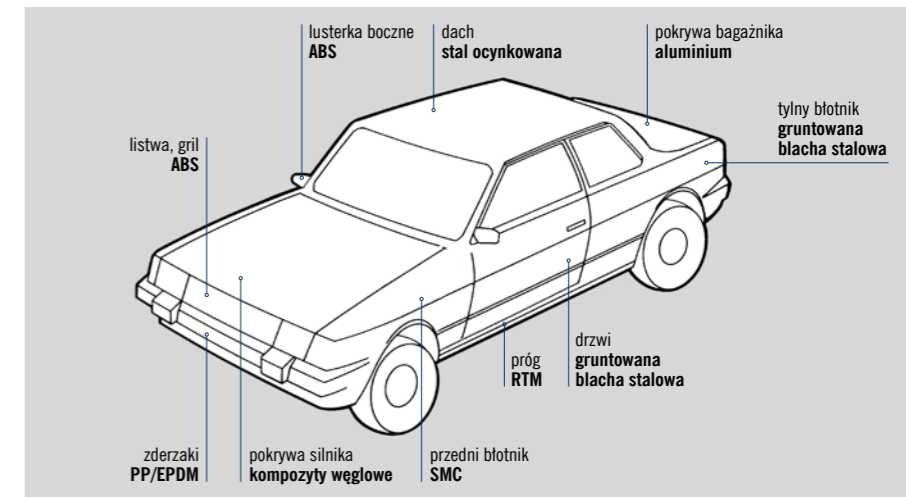
Obróbka szlifierska

Pierwszą operacją przygotowującą podłoże, na które nanoszony ma być naprawczy fragment powłoki, jest jego dokładne oczyszczenie z resztek uszkodzonych warstw lakierniczych, a także z produktów ewentualnej korozji. Przy naprawach czę-

ściowych efekt ten uzyskuje się z reguły za pomocą metod szlifierskich na tyle wydajnych, by w jak najkrótszym czasie usunąć zbędny materiał z naprawianego obszaru, i równocześnie wystarczająco precyzyjnych, by nie naruszać znajdujących się pod nim bardzo cienkich warstw galwanicznych, a tym bardziej nie powodować dodatkowych ubytków we właściwym podłożu.

Większość opisanych tu narzędzi znajduje zastosowanie także i w dalszych fazach wykonywanych prac, aż do obróbki wykończeniowej nowych fragmentów powłoki. Należą do nich przede wszystkim rozmaite rodzaje szlifierek. Do intensywnej obróbki wstępnej (zgrubnej) najlepiej nadają się szlifierki taśmowe o różnych roboczych szerokościach taśmy ściernej: dużych, do pracy na większych powierzchniach, i bardzo wąskich, do szlifowania miejsc trudno dostępnych.

Szlifierki wibracyjne, w których prostokątna płyta z napiętym na niej papierem



PRZYKŁAD WSPÓŁCZESNEJ STRUKTURY MATERIAŁOWEJ NADWOZIA SAMOCHODU OSOBOWEGO

ściernym przemieszcza się szybkim ruchem posuwisto-zwrotnym, używane są przy średniej wielkości uszkodzeniach, usytuowanych w miejscach odległych od krawędzi strukturalnych elementów nadwozia. Przy skrajnych bowiem położeniach płyty jej ruch ulega spowolnieniu aż do całkowitego zatrzymania, a później stopniowemu przyspieszeniu, więc wydajność i jakość obróbki stają się niewystarczające.

Tej wady nie mają szlifierki mimośrodowe, gdyż ich okrągłe tarcze jednocześnie obracają się i wibrują w kierunku promieniowym, co zapewnia równomierne

→

NOWOROCZNA PROMOCJA:
Taniej o stary VAT !

WIMAD Sp. j.

WIMAD

W

„Szczegółowe informacje o promocji zawiera się na naszej stronie wimad.com.pl.

Taniej o stary VAT oznacza sprzedaż z 22% podatkiem vat zliczonym od cen netto.

“WIMAD” Sp. j.
51-511 Wrocław, ul. Strachocińska 27, tel/fax: 71 346 66 26,
e-mail: info@wimad.com.pl, <http://www.wimad.com.pl>

FOT. MAZDA

FOT. ARCHIWUM