



mentów i elementów po naprawie blacharskiej (prostowaniu). W obu stosuje się dwie różne technologie naprawy.

W pierwszym przypadku uszkodzony element jest zagruntowany przez producenta podkładem antykorozyjnym w procesie kateforezy. Nie wymaga użycia kitów szpachlowych, dlatego należy zastosować technologię „mokro na mokro”, przy której nie suszymy i nie szlifujemy nakładanych warstw podkładów antykorozyjnych i wypełniających. Jeżeli warstwa podkładu antykorozyjnego (kateforezy) jest uszkodzona podczas transportu lub prac blacharskich, należy wyrównać powierzchnię poprzez szlifowanie papierem ściernym o gradacji P320 (szlifowanie na sucho).

Na miejsca przeszlifowane do gołego metalu i odtłuszczone antysilikonowym zmywaczem Sikkens M700 наносimy podkład antykorozyjny Washprimer CF. Ponieważ jest on наносzony tylko miejscowo, możemy użyć jego wersji aerozolowej. Po 5-minutowym okresie odparowania rozpuszczalników trzeba nałożyć podkład wypełniający.

Na podkłady reaktywne (np. Washprimer CF) nie możemy nanosić podkładów wypełniających na bazie żywic epoksydowych, gdyż powoduje to słabą przyczepność pomiędzy obiema warstwami. Do wyboru mamy więc dwa podkłady wypełniające: Colorbuild Plus i Autosurfacier Rapid. Pierwszy jest mieszalnym podkładem na bazie sześciu kolorowych pigmentów, co pozwala uzyskać jego zabarwienie bardzo zbliżone do koloru samochodu i łatwe przykrycie lakierem bazowym. Drugi jest dostępny w kolorach jasno- i ciemnoszarym. Oba są chemo-utwardzalne. Po zmieszaniu z utwardza-

czem i rozpuszczalnikiem (przy aplikacji metodą „mokro na mokro”), наносimy je jedną albo dwiema warstwami. Po odparowaniu rozpuszczalników, czyli po około 15-20 minutach, aplikujemy lakiery nawierzchniowe.

Jeśli warstwa kateforezy jest nieuszkodzona, wystarczy odtłuścić powierzchnię i pokryć ją tylko podkładem wypełniającym, co bardzo przyspiesza całą naprawę.

Przy lakierowaniu pierwszą czynnością po naprawie blacharskiej jest staranne umycie i odtłuszczenie powierzchni. Następnie usuwa się z niej starą powłokę przez szlifowanie wstępne papierem o gradacji P120, a następnie P220. Pozostawienie zbyt głębokich rys po papierze P120 może spowodować tzw. siadanie powłoki lakierowej i w efekcie – uwidocznienie nierówności.

Jedynym antykorozyjnym podkładem epoksydowym, jaki można nałożyć pod kit szpachlowy, jest Sikkens Primer Surfacer EP II. Nakłada się go jedną warstwą i po suszeniu przez ok. 15 minut w 60°C delikatnie matuje włókniną typu Scotch-Brite.

Przy dużych nierównościach zalecane jest wstępne użycie kitu z włóknem szklanym – Polyfiber, a następnie kitu drobnopiękniowego Polykit IV. Są to produkty poliestrowe chemoutwardzalne. Przy ich mieszaniu z utwardzaczem należy zwrócić uwagę na proporcje: 100 wagowych części kitu i 2-3 utwardzacza. Za duża ilość utwardzacza lub złe wymieszanie powoduje odbarwienia lakieru nawierzchniowego, a napowietrzenie kitu w trakcie mieszania zwiększa jego porowatość. Porowata powierzchnia bywa też skutkiem nakładania zbyt grubych warstw.

Podczas szlifowania utwardzonego już kitu lakiernicy popełniają błędy, stosując nieodpowiednie gradacje papieru ściernego i nie kontrolując powstających rys. Prawidłowe postępowanie polega na wstępnym wyrównaniu powierzchni papierem o gradacji P120, wygładzeniu rys papierem P220 i szlifowaniu końcowym papierem P320. Te prace wykonujemy ręcznie lub mechanicznie „na sucho”, gdyż użycie wody na tym etapie może być przyczyną wielu wad powłoki lakierowej. W trakcie wszystkich prac szlifierskich stosujemy puder kontrolny (np. 3M) w celu wizualnej kontroli gładkości obróbki.

Jeżeli po szlifowaniu widoczne są przetarcia do gołego metalu, to na te miejsca nakładamy podkład antykorozyjny Sikkens Washprimer CF, a następnie (na całe naprawiane miejsce) – podkład wypełniający Colorbuild Plus albo Autosurfacier Rapid.

Podkłady wypełniające służą do końcowego wyrównania powierzchni. Aplikuje się je w wersji „na sucho”, наносząc 2-3 warstwy i susząc do pełnego utwardzenia, a potem szlifując papierami P400-P500 (P800-P1000 przy szlifowaniu na mokro). Opisywaną wcześniej metodą aplikacji „mokro na mokro” uzyskuje się warstwę podkładu o grubości około 30 mikrometrów, wystarczającą przy lakierowaniu nowych elementów. Metoda „na sucho”, zalecana po uprzednim szpachlowaniu, daje warstwę o grubości 130-150 mikrometrów. Możliwe jest też zastosowanie bardzo grubo wypełniającego (około 300 mikrometrów) podkładu Autosurfacier HB. Przy aplikacji podkładów stosuje się pistolet z dyszą o średnicy 1,3-1,4 mm w metodzie „mokro na mokro”, a 1,8-2,0 mm w metodzie „na sucho”.



Tomasz Piejek
Dyrektor
ds. handlowych
Auto-Color
Witkowsky

Kity szpachlowe Nexa Autocolor

Wszystkie szpachle Nexa Autocolor łączy gładkość uzyskiwanych powierzchni, szybkość i łatwość aplikacji oraz obróbki szlifierskiej. Nowoczesne ich receptury uwzględniają unijny limit zawartości LZ0 250g/l i równocześnie minimalizują ryzyko słabej przyczepności, „osiadania” powłoki lub przebarwień lakieru nawierzchniowego. Efekt zależy więc głównie od doboru właściwego produktu do typu wykonywanej naprawy.

P551-1052 – to wysokiej jakości uniwersalna szpachla, charakteryzująca się wysoką przyczepnością do podłoża metalowych, włącznie z blachami ocynkowanymi ogniowo i galwanicznie. Podobne zastosowania ma produkt o symbolu P551-1077, odznaczający się mniejszą masą właściwą (lżejszy).

P551-1057 – dzięki zawartości włókna szklanego może służyć do wypełniania

większych ubytków lub do napraw części z tworzyw sztucznych wzmocnionych włóknem szklanym.



Po zaaplikowaniu musi być pokryta dwuskładnikową szpachlą poliesterową Nexa Autocolor.

P551-1058 – jest to szpachla z opłakami aluminium, stosowana dla uzyskania bardzo wytrzymałej i twardej powierzchni. Nadaje się do wypełniania ubytków na elementach narażonych na częste zmiany temperatur, ponieważ dobrze odprowadza ciepło.

P551-1071 – łatwa w obróbce, drobna szpachla wykończeniowa. Wypełnia płytkie ubytki podłoża. Daje gładką powierzchnię bez porów i może stanowić warstwę wykończeniową dla każdej innej szpachli.

P551-1080 – to drobna i elastyczna szpachla, wykazująca doskonałą przyczepność zarówno do sztywnych, jak i elastycznych podłoży z tworzyw sztucznych.

Szpachlę należy nakładać na dobrze oczyszczone, wyszlifowane i odtłuszczone podłoże. Do najczęściej popełnianych błędów należy dodawanie utwardzacza w niewłaściwych proporcjach, czego efektem są przebarwienia i spękania. Do powstawania plam i przebarwień kompletnej już powłoki przyczyniają się także zbyt krótkie czasy odparowania kolejnych warstw.

Niewłaściwa gradacja papieru ściernego powoduje niedostateczną gładkość podłoża i zjawisko „osiadania” szpachli. Istotna jest także chemiczna zgodność sąsiednich warstw powłoki renowacyjnej. Dlatego szpachle poliesterowe 2K koniecznie wymagają po wyszlifowaniu pokrycia dowolnym podkładem 2-składnikowym Nexa Autocolor.



Łukasz Kelar
Dyrektor
działu szkoleń
Novol

Kryteria doboru szpachłówek

Szpachlówki to kilka rodzajów materiałów używanych w lakiernictwie renowacyjnym do wypełniania i wyrównywania dużych nierówności podłoża. Ich odmiany zawierające włókno szklane stosowane są do wzmocnienia i usztywnienia osłabionych miejsc, „łatania” niewielkich, spowodowa-

nych korozją dziur w blasze oraz wypełniania głębszych wgnieceń.

Z kolei szpachlówki wypełniające to główny produkt do wyrównywania podłoża. Umożliwiają nakładanie grubych warstw materiału. Muszą zapewniać szybkie i łatwe szlifowanie oraz (przynajmniej teoretycznie...) dobrą przyczepność do podłoża. Natomiast odpowiednią gładkość, potrzebną do nałożenia następnych warstw powłoki, zapewniają szpachlówki wykańczające (np. natryskowa) po obróbce drobnopiękniowymi papierami ściernymi. Są także wyroby specjalne, z pyłem aluminiowym (o podwyższonej odporności na wysokie temperatury), lub bardzo elastyczne, przeznaczone do napraw elementów z tworzyw sztucznych.

Wśród szpachłówek stosowanych w powypadkowej renowacji samochodów 99% bazuje na nienasyconych żywicach poliestrowych. Pozostałe to wykańczające szpachlówki akrylowe lub nitrocelulozowe, dostępne jedynie na rynkach nieobjętych unijną dyrektywą o emisji lotnych związków organicznych, oraz sporadycznie używane wyroby na bazie żywic epoksydowych. Wszystkie szpachlówki bazujące na poliestrach utwardzane są nadtlakami organicznymi w postaci pasty (szpachlówki tiksotropowe) lub cieklej (szpachlówki natryskowe).

Zaletą żywic poliestrowych jest przede wszystkim szybkie utwardzanie (więk- →

RepSetDMF Zestawy sprzęgła „All inclusive”

Service. Power. Partnership.

Schaeffler Group Automotive Aftermarket



Oryginalne części i know-how
Serwis „All inclusive”
RepSetDMF to kompletny zestaw sprzęgła, zawierający wszystkie potrzebne do naprawy elementy, które są do siebie dopasowane. RepSetDMF gwarantuje właściwy dobór części dla pojazdu. Oferta składa się z ponad 50 referencji.

Telefon: (022) 878 31 65
Fax: (022) 878 31 64
E-Mail: aaminfo.pl@schaeffler.com
www.schaeffler-aftermarket.pl
www.luk-as.pl

