

Porady marki Standox

Uszkodzenia na podłożach metalowych



HARALD KLÖCKNER

AXALTA INTERNATIONAL TRAINING LEADER I PRODUCT SPECIALIST
EUROPE, MIDDLE EAST AND AFRICA

WARSZTATY LAKIERNICZE PROSPERUJĄ DZIĘKI DUŻEJ PRZEPUSTOWOŚCI, A ZATEM DROBNYM NAPRAWOM, KTÓRE MOŻNA WYKONAĆ SZYBKO I SPRAWNIE PRZY MINIMALNYM CZASIE OCZEKIWANIA KLIENTA. CZASAMI ZDARZAJĄ SIĘ JEDNAK POWAŻNE USZKODZENIA. POZOSTAWIAJĄ ONE KLIENTA BEZ SAMOCHODU NA DŁUŻEJ I WYMAGAJĄ WIĘCEJ CZASU ORAZ MATERIAŁÓW

Wskazówki dotyczą naprawy poważnych uszkodzeń lakieru na podłożach metalowych i zostały przygotowane na podstawie produktów marki Standox, które oferują wysoką jakość naprawy, już za pierwszym razem.

Przygotowanie podłoża

Bardzo istotne jest przygotowanie podłoża i lakiernicy nie powinni o tym zapominać. W przeciwnym razie doświadczą problemów na późniejszym etapie naprawy. Pierwszym krokiem jest dokładne oczyszczenie powierzchni w celu usunięcia wszystkiego, co może mieć wpływ na przyczepność kolejnych warstw. W tym celu należy użyć zmywacza silikonowego **Standex Silicone Remover 6600**, który wyciera się do sucha ściereczką odtłuszczającą. Następnie powierzchnię trzeba przeszlirować do metalu i ponownie oczyścić przy użyciu preparatu Standox Silicone Remover 6600 oraz ściereczki odtłuszczającej.

Szlifowanie

Po przygotowaniu podłoża, na uszkodzone miejsce aplikujemy szpachlę poliesterową **Standex Soft Stopper U1090**. W kolejnym etapie szlifujemy naprawiany obszar, usuwamy pył i ponownie nakładamy szpachlę na wszystkie niedoskonałości. Jeśli jest to konieczne – aplikujemy cienką warstwę pudru kontrolnego i ponownie szlifujemy. Rysy po szlifowaniu papierem o grubszej gradacji usuwamy



przy użyciu papieru o gradacji drobniejszej o jeden lub dwa poziomy. Dla uzyskania najlepszego rezultatu krawędzie szlifuje się maszynowo, a narożniki ręcznie. Dobrą praktyką jest ponowne oczyszczenie całej powierzchni za pomocą preparatu Standox Silicone Remover 6600 i wytarcie do sucha ściereczką odtłuszczającą.”

Naprawa lakiernicza

Zaczynamy od aplikacji wypełniacza gruntującego, np. **Standex 1K Primer Filler U3010**. Produkt zapewnia znakomitą ochronę przed korozją i bardzo dobrą przyczepność. Jest również dostępny w aerozolu, w poręcznej puszcze 2K-SprayMax – idealnej do mniejszych napraw na przeszlirowanych powierzchniach. Następnie nakładamy wypełniacz, np. **Standex VOC Xtra Filler U7560**. Preparat ten ma bardzo dobre właściwości wypełniające, zapewnia dobrą przyczepność lakieru powierzchniowego, jest łatwy w aplikacji i szybko schnie.

W kolejnym etapie ręcznie szlifujemy narożniki i krawędzie, a pozostałe obszary – maszynowo. Następnie czyszcimy powierzchnię, używając środka czyszczącego **Standex Precleaner 6800**. Na koniec nakładamy lakier bazowy oraz jeden z lakierów bezbarwnych marki Standox.

Chociaż naprawa poważnych uszkodzeń na podłożach metalowych jest bardziej czasochłonna od napraw drobnych, wcale nie musi być trudniejsza. Trzeba jednak wcześniej zapoznać się z wytycznymi producenta i sumiennie ich przestrzegać.



Więcej informacji na temat marki Standox można znaleźć na stronie internetowej: www.standex.pl. Nagrania szkoleniowe Standovision są dostępne na kanale YouTube marki pod adresem: www.youtube.com/standononline.

FOT. STANDEX

Newralgiczny element w zestawie rozrządu

Pompa ciecicy

W DUŻEJ GRUPIE SILNIKÓW SAMOCHODOWYCH POMPA CIECICY JEST NAPĘDZANA PASKIEM ROZRZĄDU. W WYNIKU ZANIEDBAŃ SERWISOWYCH MOŻE OKAZAĆ SIĘ NAJSŁABSZYM PUNKTEM CAŁEGO ZESTAWU I DOPROWADZIĆ DO ZERWANIA ROZRZĄDU LUB PRZYNAJMNIEJ DO JEGO KOLEJNEJ, PRZEDTERMINOWEJ WYMIANY



SKF zaleca wymianę pompy ciecicy chłodzącej przy każdej wymianie rozrządu. Niestety, ponieważ wiąże się to z dodatkowymi, czasochłonnymi czynnościami serwisowymi, niektórzy mechanicy pozostawiają starą pompę, uważając, że „jeszcze jest dobra”. To poważny błąd, ponieważ pompa, która przepracowała np. 90 tys. km, może nie wytrzymać już kolejnych 90 tys. km i zepsuje się po 30 tys. km, co spowoduje konieczność ponownej wymiany zestawu rozrządu, tym razem z pompą. Innym często popełnianym błędem jest zlekceważenie procedury wymiany pompy i pozostawienie nieoczyszczonej powierzchni przylegania pompy do bloku lub niewłaściwe jej uszczelnienie.

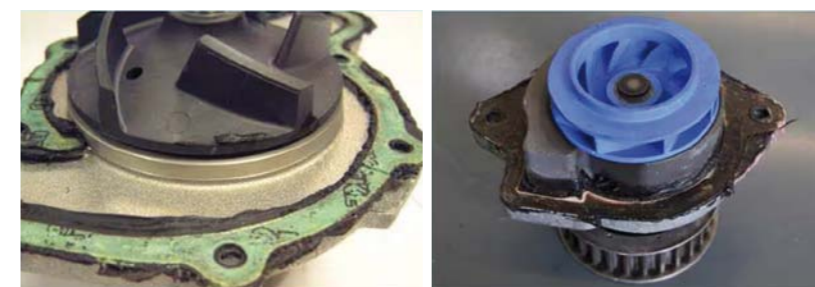
Silikon nie jest potrzebny

W pompach ciecicy chłodzącej wyposażonych w uszczelkę lub O-ring zazwyczaj nie używa się żadnej dodatkowej substancji uszczelniającej, np. silikonu (o ile

instrukcja montażowa nie mówi inaczej). Niezmiernie ważne jest natomiast prawidłowe oczyszczenie miejsc przylegania nowej pompy. W większości przypadków trzeba w tym celu wcześniej spuścić płyn chłodniczy (cały lub przynajmniej poniżej poziomu pompy).

Uszczelnienia pastą

Jeśli konstrukcja danego modelu pompy nie przewiduje uszczelki, w jej zastępstwie używa się pasty uszczelniającej. Tu również kluczowe jest oczyszczenie miejsca przylegania i odtłuszczenie go, aby pasta przylegała do uszczelnianych powierzchni. Ważne jest nałożenie odpowiedniej ilości pasty. Jeśli będzie jej zbyt mało – nie wytworzy się szczelne połączenie. Jeśli za dużo – może to spowodować zanieczyszczenie wnętrza układu i doprowadzić do uszkodzeń mechanicznych. Często skutkuje to przedwczesnym zużyciem pompy i powoduje dalsze uszkodzenia, prowadzące ostatecznie do awarii silnika.



TEGO TYPU USZCZELNIENIA WSKAZUJĄ NA PONOWNY MONTAŻ STAREJ POMPY, CO ZAZWYCZAJ PRZYNOŚI WIĘCEJ SZKODY NIŻ POZYTYKU. NOWĄ POMPĘ USZCZELNIAMY ZWYKLE ALBO FABRYCZNĄ USZCZELKĄ ALBO SPECJALNĄ PASTĄ. JEŚLI POWIERZCHNIE PRZYLEGANIA SĄ OCZYSZCZONE, INNE KOMBINACJE NIE SĄ POTRZEBNE

FOT. SKF

Nowa pompa, nowy płyn?

Jeśli jakość spuszczonego płynu chłodniczego budzi jakiegokolwiek wątpliwości, niezbędna jest jego wymiana na nowy. Nie chodzi wyłącznie o temperaturę krzepnięcia, ale o czystość i skład chemiczny. Właśnie skład chemiczny płynu ma wpływ na trwałość nowej pompy i jakość uszczelnienia. Zanieczyszczenia mechaniczne, brązowe „plamy” rozpuszczonej korozji, zaolejenie – wady te dyskwalifikują stary płyn. Winę za zanieczyszczenie płynu chłodniczego ponosi często przeciekająca uszczelka głowicy cylindra lub wewnętrzny wyciek z chłodzonego wodą układu EGR. Niepokojący wygląd płynu chłodniczego może być zatem sygnałem informującym o innych usterkach silnika. Bardzo często zdarza się, że po wymianie pompy ciecicy chłodzącej mechanik decyduje się wyłącznie na uzupełnienie płynu chłodniczego. Należy w takiej sytuacji pamiętać, że do mieszania nadają się tylko nieliczne płyny i jest to zawsze wyraźnie zaznaczone na opakowaniu. W pozostałych przypadkach „dolewki” należy wykonywać tym samym rodzajem płynu, którym zalany jest układ, albo, jeśli trudno określić jego rodzaj, należy wymienić cały płyn na nowy.

Jeśli pompa ciecicy jest napędzana paskiem rozrządu, trzeba ją wymieniać razem z całym zestawem. W niektórych modelach samochodów producent zaleca wymianę pompy starego typu z wirnikiem plastikowym na pompę nowego typu z wirnikiem metalowym.