

# Zabezpieczenie antykorozyjne elementów nowych od strony wewnętrznej

data aktualizacji: 2014.06.02



**Jedną z wielu czynności wykonywanych podczas naprawy blacharsko-lakierniczej jest antykorozyjne zabezpieczenie nowych elementów montowanych do nadwozia podczas naprawy. Jest to czynność, która nie mieści się w zakresie „czystego” blacharstwa, jak i lakiernictwa. Poza tym są to powierzchnie, których nie widać, to po co zabezpieczać? Czy klient doceni nasze starania?**

Każda naprawa blacharsko-lakiernicza powinna odtworzyć fabryczny stan sprzed naprawy. A to oznacza, że zabezpieczamy tylko te powierzchnie, które były zabezpieczone w fabryce. I takie czynności powinny być wykonane w warsztacie bez względu na to, czy klient je doceni, czy nie. Jeżeli wykonujemy dodatkowe czynności, to powinniśmy uzgodnić ich wykonanie z klientem i jasno określić, czy będą odpłatne, czy gratisowe.

Do najczęściej wymienianych elementów nadwozia podczas naprawy blacharsko-lakierniczej zaliczamy:

- elementy mocowane na stałe: tylne błotniki, tylny pas, progi, części podłogi, podłużnice; elementy te zabezpieczamy po montażu do nadwozia;
- elementy przykręcane: błotniki przednie, pokrywy, drzwi; elementy te zabezpieczamy przed montażem do nadwozia, jeżeli stosujemy preparaty kauczukowe lub polimerowe; tylko w przypadku preparatów woskowych zabezpieczamy dopiero po polakierowaniu nadwozia.

[gallery] [img]12306|1|[/img] [img]12307|2|[/img] [img]12308|3|[/img] [img]12309|4|[/img][[/gallery]

Każdy z tych elementów wymaga innego zabezpieczenia antykorozyjnego, w zależności od rodzaju preparatu, jak i od sposobu zabezpieczania. Oczywiście poza powłoką lakierową, która nakładana jest na każdy nowy element. Wszystkie elementy mocowane na stałe nie są zabezpieczane od strony wewnętrznej żadnymi preparatami przed ich montażem. Są to powierzchnie profili zamkniętych, a te zabezpieczane są preparatami woskowymi. A jak wiemy, wszystkie woski nakładane są dopiero po polakierowaniu nadwozia. Jedynym zabezpieczeniem w przypadku tych elementów może być cynk w sprayu, pasty cynkowe lub masy uszczelniające stosowane na krawędzie blach przed zgrzewaniem

lub spawaniem. Pozostałe powierzchnie zabezpieczane będą dopiero po polakierowaniu pojazdu. Podobnie postępujemy przy wymianie progów i podłużnic. Także drzwi i pokrywy zabezpieczane są preparatami woskowymi dopiero po polakierowaniu. Zatem do zabezpieczania antykorozyjnego przed montażem pozostają nam tylko przednie błotniki. Elementy podłogi oraz tylny pas zabezpieczamy po montażu. Przy czym powierzchnie wewnętrzne stają się w tym przypadku powierzchniami od spodu pojazdu. Pozostałe powierzchnie nowych elementów pokrywane są tylko powłoką lakierową.

Do zabezpieczania antykorozyjnego tych elementów stosuje się antykorozyjne masy podwoziowe, chroniące przed uderzeniami kamieni, piasku, silnego strumienia wody oraz przed innymi zanieczyszczeniami znajdującymi się na drodze. Stosowane są tu najczęściej masy kauczukowe, kauczukowe z dodatkiem żywicy lub masy polimerowe MS. Uwaga, technologia związana z „chemią samochodową” odbiega trochę od technologii naprawy „blach” chociażby pod względem przygotowania powierzchni, która musi być odpowiednio przygotowana, czyli czysta, odrdzewiona i odtłuszczona.

### **Preparaty stosowane przed spawaniem**

Już przy pierwszych pracach spawalniczych blacharz powinien stosować preparaty chemiczne do zabezpieczania antykorozyjnego. Chodzi tu o zabezpieczanie antykorozyjne połączeń blach przed ich zgrzewaniem. Blachy pokrywamy cienką warstwą cynku z pojemnika spray, który umożliwia szybkie użycie i nałożenie cienkiej, równej warstwy. Jest to najczęściej spotykany przypadek, ponieważ dotyczy wszystkich prac wykonywanych przez blacharza. Cynk jest doskonałym materiałem zabezpieczającym antykorozyjnie, odpornym na działanie zewnętrznych czynników atmosferycznych i wysokich temperatur – do około 500°C.

Ma także dobrą przewodność elektryczną, co przesądza o jego zastosowaniu do zabezpieczania połączeń zgrzewanych. Np. podczas wymiany poszycia dachu (fot. 1).

Oprócz cynku lub innych mieszanek cynkowo-aluminiowych stosowane są często specjalne pasty spawalnicze, którymi pokrywa się powierzchnie łączonych blach przed zgrzewaniem lub spawaniem. Pasty, oprócz zabezpieczenia antykorozyjnego, spełniają także rolę uszczelniającą. Do zabezpieczania połączeń blach zgrzewanych zastosowane mogą być także masy klejąco-uszczelniające lub klejące na bazie MS-polimerów. Zastosowanie takiej masy nie tylko zabezpiecza antykorozyjnie łączone blachy, ale także uszczelnia i dodatkowo wzmacnia połączenie przez ich sklejenie.

### **Masy do zabezpieczania antykorozyjnego podwozia i błotników**

Nowoczesne samochody mają na podwoziu bardzo mało powierzchni, które narażone są na bezpośrednie działanie zewnętrznych czynników, jak woda, piasek i kamienie. Osłony w nadkolach, osłony układu wydechowego, zbiornik paliwa, osłona podsilnikowa i pompy paliwa skutecznie chronią podwozie samochodu. Powierzchnie podwozia nad tymi osłonami traktuje się jak profile zamknięte i do ich zabezpieczenia antykorozyjnego stosuje się masy woskowe, a nie typowe masy podwoziowe na bazie bitumiczno-kauczukowej lub kauczuku. Dlatego też blacharz nie musi przed montażem zabezpieczać antykorozyjnie całych elementów nadwozia lub podwozia: błotniki, podłużnice, progi itp. W przypadku błotników przednich nakładamy masę antykorozyjną tylko na ich dolne, wewnętrzne krawędzie (fot. 2). Pozostałą powierzchnię, chronioną przez plastikowe nadkole, zabezpieczymy po pracach lakierniczych podczas antykorozyjnego zabezpieczenia profili zamkniętych.

Najbardziej rozpowszechnioną masą do zabezpieczania antykorozyjnego nowych elementów, która bardzo dobrze łączy się także z PCW, jest masa na bazie kauczuku lub na bazie kauczuku i żywicy. Domieszka żywicy zwiększa odporność masy kauczukowej na ścierające działanie piasku, wody i kamieni.

Przy stosowaniu mas antykorozyjnych należy zwrócić uwagę na ilość zawartych w nich rozpuszczalników, bowiem decyduje to o grubości powłoki antykorozyjnej po wyschnięciu masy.

Oznacza to, że po nałożeniu na podwozie pozostaje na nim tylko tyle masy, jaka jest zawartość w niej ciał stałych. Reszta to rozpuszczalniki, które odparowują do atmosfery. Zawartość ciał stałych decyduje więc o wydajności masy. Ilość ciał stałych wpływa także na wyrazistość nałożonej struktury: mniej ciał stałych, a więcej rozpuszczalnika to powierzchnia płaska i gładka; więcej ciał stałych, czyli mniej rozpuszczalników, to struktura bardzo ostra i wyraźna, odpowiadająca strukturze fabrycznej. Masy kauczukowe nakładane są pistoletem podciśnieniowym, nakręcanym bezpośrednio na pojemniki z masą (fot. 3). Pistolet taki ma regulowaną dyszę, umożliwiającą nakładanie drobnej lub grubej struktury zewnętrznej powierzchni masy. Chronią stalowe blachy nadwozia przed korozją, przed uderzeniami kamieni, jak również tłumią hałas i drgania. Najnowszą masą do zabezpieczania antykorozyjnego jest masa natryskowa MS. Masa ta może być nakładana w postaci wałka lub w postaci wąskiego „baranka”, jako uszczelnienie połączenia blach oraz w postaci „baranka” na duże powierzchnie blach, jako zabezpieczenie antykorozyjne (fot. 4).

Do nakładania mas natryskowych MS potrzebny jest specjalny pistolet umożliwiający natryskiwanie gęstej masy pakowanej w kartusze o pojemności 310 ml, jak większość mas uszczelniających. Zabezpieczenie antykorozyjne nadwozia jest najważniejszym składnikiem naprawy blacharsko-lakierniczej. Nie jest tak widoczne jak wyprostowanie czy wymiana blach nadwozia lub nałożenie powłoki lakierowej, ale decydujące o jakości naprawy trwałości nadwozia. Tak dalece, że niekiedy skutki nieprawidłowego zabezpieczenia antykorozyjnego widoczne są już po kilku tygodniach po naprawie.

**Wiesław Wielgołaski**

Źródło: