

Wady czy uszkodzenia powłok lakierowych?

data aktualizacji: 2014.04.03



Wady powłok lakierowych fabrycznych czy warsztatowych zawsze były i będą. Wady powłok lakierowych są skatalogowane, opisane, podane są przyczyny ich powstawania oraz sposoby ich usuwania, a także unikania. Każda z firm lakierniczych opracowała swój własny wykaz wad bądź w formie zeszytów, bądź w formie elektronicznej. Lakiernik czy doradca serwisowy może się zapoznać z takimi wadami i przygotować do rozmowy z klientem. Zresztą, o czym tu mówić, gdy wada jest widoczna i naprawa nieunikniona?

Z praktyki warsztatowej można się dowiedzieć, że są także i takie wady, które nie są skatalogowane, są także uszkodzenia, które uznawane są przez klientów jako wady. Jak odróżnić wadę od uszkodzenia. Nie ma przecież takich katalogów, a jak są, to i tak nie uwzględniają wszystkich możliwych przypadków. Wymyślane przez klientów uszkodzenia i zgłaszane jako wady z nadzieją, że zostaną uznane za wady fabryczne lub warsztatowe, są coraz bardziej wyszukane. Wszystko tylko po to, żeby naprawić (cokolwiek się da) za darmo lub nie naprawiać, a uzyskać dodatkowy upust z ceny zakupu.

Do typowych wad powłoki lakierowej zaliczamy te, do których nie ma żadnych wątpliwości. Są to wady wynikające z fabrycznego lub warsztatowego procesu lakierniczego. Poniżej kilka najczęściej spotykanych.

[gallery] [img]11940|1|[/img] [img]11941|2|[/img] [img]11942|3|[/img] [img]11943|4|[/img] [img]11944|5|[/img] [img]11945|6|[/img] [img]11946|7|[/img] [img]11947|8|[/img]/[/gallery]

- Łuszczenie się powłoki - brak przyczepności powłoki do podłoża lub poszczególnych warstw powłoki do siebie. Najczęstszą przyczyną jest niedokładne oczyszczenie podłoża przed lakierowaniem, zastosowanie niewłaściwego podkładu lub zbyt gruba warstwa powłoki, jak również zbyt krótki czas schnięcia między warstwami (fot. 1).

- Spękanie powłoki - pęknięcia różnej długości i szerokości na powierzchni lakieru nawierzchniowego. Takie spękania powstają przy znacznych zmianach temperatury i warunków otoczenia w trakcie szlifowania.

- Odgotowanie powłoki, czyli gazowanie - są to pęcherzyki rozpuszczalnika lub powietrza zamknięte w powłoce lakieru. Przyczyny należy szukać w stosowaniu niewłaściwych rozpuszczalników lub

w czasach ich odparowania. Także niewłaściwy czas wygrzewania lub zbyt wysoka temperatura suszenia.

- Rybie oczka – są to małe, zamknięte kratery w postaci zagłębień. Przyczyną może być niedokładne odtłuszczenie powierzchni lub zanieczyszczone powietrze do natrysku. Mogą to być: olej, tłuszcze, silikon lub wosk.
- Kratery otwarte – małe kratery w postaci otwartych zagłębień w powłoce. Spowodowane przez zbyt grube warstwy lub zbyt krótki czas schnięcia między warstwami.
- Plamy wodne – zaokrąglone, przezroczyste plamy pojawiające się na powierzchni lakieru. Przyczyną jest zawilgocone powietrze natryskowe, a nawet woda.
- Zacieki, czyli podpis lakiernika – nadmierna ilość lakieru, który spływa po lakierowanej powierzchni. Przyczyną jest zbyt duża dysza pistoletu, niewłaściwa technika natrysku, niewłaściwy rozcieńczalnik lub utwardzacz, warstwy nakładane są zbyt szybko po sobie.
- Zmiękczenie w rysach szlifierskich – pojedyncze lub grupowe rysy na powierzchni lakieru. Najczęstsza przyczyna to szlifowanie podkładu zbyt grubym papierem ściernym.
- Wypływanie pigmentu – pigmenty z lakieru bazowego rozkładają się nierównomiernie, dając jaśniejsze i ciemniejsze pola. Poszczególne składniki lakieru nie zostały dokładnie wymieszane. Przyczyną może być także użycie niewłaściwych rozcieńczalników lub nakładanie lakieru na bardzo zimną powierzchnię.
- Słabe krycie – przez warstwę lakieru prześwituje podłoże. Powodem może być niedostateczne wymieszanie lakieru, zbyt cienka warstwa lakieru, zastosowanie zbyt dużej ilości rozcieńczalnika.

Niektóre z wad lub uszkodzeń powłoki lakierowej mogą, ale nie muszą być zakwalifikowane jako wady. Należą do nich niżej wymienione.

- Skórka pomarańczy – powierzchnia lakieru nawierzchniowego nie jest idealnie gładka, tylko pokryta drobnymi wgłębieniami podobnymi do skórki pomarańczy. Jeżeli skórka pomarańczy jest zgodna ze strukturą lakieru oryginalnego, to nie jest traktowana jako wada powłoki lakierowej.
- Inny odcień lakieru na elementach z tworzyw sztucznych – lakier bazowy, szczególnie metaliczny, inaczej się rozkłada na powierzchni metalowej, a inaczej na powierzchni z tworzywa sztucznego. Poza tym elementy z tworzyw sztucznych lakierowane są na innej linii produkcyjnej, gdzie panują inne warunki niż na linii lakierniczej, na której lakierowane są nadwozia. Mała różnica w odcieniu nie jest wadą (fot. 2).
- Odpryski lakieru w miejscach, w których takie odpryski nie powinny się pojawiać. Ich nasilenie zależy od warunków eksploatacyjnych, ale także od niewłaściwej konstrukcji nadwozia. Np. zbyt mocno wpuszczone drzwi tylne względem tylnego błotnika, a właściwie tylnego nadkola. W takim przypadku na krawędzi nadkola będą powstawały odpryski lakieru z tak zwanego piaskowania.

Wady te najczęściej są wynikiem działania eksploatacyjnych czynników zewnętrznych: mechanicznych, środowiskowych, eksploatacyjnych. Jednak wg klientów, gdyby ukształtowanie elementów nadwozia było trochę inne, to takie odpryski czy wypięskowanie nie występowałyby. Możliwe, ale spowodowałyby to inne wady czy uszkodzenia lub inny wygląd nadwozia.

- Rdza – drobne ogniska korozji na krawędziach łączonych na zakładkę blach lub na przednich powierzchniach pojazdu. Najczęściej są to uszkodzenia powłoki lakierowej pod wpływem piasku, kurzu lub innych zanieczyszczeń znajdujących się na drodze. Często jest to zbyt cienka warstwa lakieru na krawędziach blach lub brak ochrony z warstwy cynkowej.
- Korozja podpowłokowa – drobne bąble i purchle na lakierze. Nie zawsze są to skutki korozji wynikającej z zanieczyszczeń pozostawionych na lakierowanej powierzchni. Mogą to być także drobne uszkodzenia powłoki lakierowej powstałe od uderzeń kamieni, piasku czy innych drobin zawartych w powietrzu. Jest to raczej uszkodzenie, które mylone jest z korozją podpowłokową, której przyczyną jest złe przygotowanie powierzchni, niskiej jakości stal, zmiany strukturalne w stali, itp. (fot. 3).

Trzecia grupa wad powłoki lakierowej to zgłaszane przez klientów różnego rodzaju uszkodzenia, z którymi klienci nie chcą się pogodzić, których nie chcą zaakceptować. Nawet jeżeli będą musieli dochodzić swoich praw w sądzie.

- Agresywne działanie czynników alkalicznych, jak wapno, cement i stężone środki myjące (fot. 4).
- Przebarwienia pod wpływem działania mszyc.
- Kwaśne deszcze (fot. 5).
- Agresywne działanie odchodów pszczelich.
- Agresywne działanie odchodów ptasich (fot. 6).
- Agresywne działanie żywic z drzew.
- Agresywne działanie płynów eksploatacyjnych.
- Plamy na lakierze – nie zawsze plamy na powłoce lakierowej muszą oznaczać jej wadę. Kupując różnego rodzaju elementy mocowane do nadwozia, nie sprawdzamy i nie zastanawiamy się, czy podkładki gumowe lub z tworzywa sztucznego, które mają chronić powłokę lakierową, same nie powodują jej uszkodzenia. Nie są to oczywiście uszkodzenia mechaniczne, ale chemiczne. Chodzi tu o przenikanie związków chemicznych z jednej powierzchni na drugą. Elementem wzmacniającym takie działanie jest wysoka temperatura od promieni słonecznych. Są to uchwyty anten, podstawki pod bagażniki dachowe itp. Kupując takie dodatkowe elementy, należy zwracać uwagę na jakość zastosowanej gumy (fot. 7).
- Matowa powierzchnia – matowienie powierzchni jest częstą reklamacją zgłaszaną przez właścicieli samochodów. Nie zawsze jednak mają rację, ponieważ może być ono skutkiem nadmiernej troski właściciela o samochód. Podczas woskowania czy polerowania preparatami nie zawsze odpowiednimi lub niskiej jakości.
- Wtrącenia zewnętrzne – wtrącenia w powierzchni lakieru mogą być wewnętrzne, czyli zalane podczas procesu lakierowania lub zewnętrzne, czyli wtopione w lakier podczas eksploatacji samochodu.
- Mechaniczne uszkodzenia zewnętrzne – są to ewidentne uszkodzenia mechaniczne, ale mimo wyjaśnień klient upiera się, że to nie jego wina, tylko wada lakieru albo uszkodzenie nastąpiło w fabryce.
- Inne „wady” powłoki lakierowej w ocenie właścicieli samochodów – klienci są różni i nie znają się na lakiernictwie albo znają się bardzo dobrze, czyli tak samo jak na budownictwie. Jeżeli lakier rysuje się od szczotek myjni i matowieje od myjących środków chemicznych, to wina oczywiście lakieru. Lakier za miękki, za słaby itp. Od paznokci i od kluczyków też nie powinien się rysować.

Niezamocowane i mokre koło zapasowe, które „szlifuje” powłokę lakierową też jest winą lakieru, a nie właściciela (fot. 8).

I jeszcze jeden przypadek, który zaliczany jest przez właścicieli samochodów do wady lakieru. A jest to po prostu agresywne działania preparatów do spryskiwania szyby.

Takim klientom pomagają rzeczoznawcy, biegli sędziwi, a nawet prawnicy czy sami sędziowie. W takich sytuacjach importer samochodów czy jego dealer są bezradni i nic nie mogą zrobić. Znaczących sztuk lakierniczych jest mnóstwo, tylko brakuje nam rzetelnych i obiektywnych rzeczoznawców.

Dlatego na tytułowe pytanie nie zawsze jest jednoznaczna odpowiedź. Najgorsze, że odpowiedzieć na to pytanie nie musi lakiernik, tylko doradca serwisowy, mający kontakt z klientem. A jak wiadomo, klient nasz pan.

Wiesław Wielgołaski

Źródło: