

Wyzwania w renowacji aut? Dobór produktu do materiału

data aktualizacji: 2020.08.20



Gruntowna renowacja nie ogranicza się do lakierowania nadwozia

Współczesny rynek napraw samochodów jest zdominowany przez usługi powypadkowe. W ostatnich latach ciągle wzrasta również liczba samochodów, które najlepsze lata mają za sobą i potrzebna jest im rekonstrukcja.

Pasjonatów samochodów z duszą jest coraz więcej. Głównym zarzutem z ich strony kierowanym pod adresem nowoczesnej motoryzacji jest brak indywidualności samochodów z racji wszechobecnej elektroniki i systemów, które regulują każdy element jazdy. Jeśli spojrzymy na samochody sprzed kilku dziesięcioleci, dostrzeżemy całkiem inny styl, który stanowi wizytówkę dawnych czasów. Wyzwaniem w renowacji jest odpowiedni dobór produktów w zależności od rodzaju materiału, z jakiego zbudowany jest pojazd. Karoserie to kombinacja różnych materiałów: od aluminium, stali, aż po tworzywa sztuczne. Dlatego ważne jest dobranie materiałów i technologii do naprawy, aby w skuteczny sposób odbudować cechy ochronne karoserii.

Obecnie wiele czasu poświęcamy nowym wyjątkowym kolorom, ale pamiętamy, że samochód sprzed kilku lat też ma swoje charakterystyczne barwy, możemy je odtworzyć, stosując nowocześniejsze technologie, które są bardziej ekologiczne.

Warstwa warstwie nierówna

Na wstępie należy podkreślić, że lakierowanie fabryczne - w szczególności warstwa antykorozyjna - jest aplikowane w zupełnie inny sposób niż w trakcie naprawy lakierniczej. W fabryce samochodów grunty antykorozyjne nakłada się poprzez kąpiele całych karoserii, a następnie ich wygrzewanie w wysokich temperaturach. Takich warunków nie jesteśmy w stanie odtworzyć w warsztacie. Mimo

to producenci lakierów renowacyjnych poradzi sobie z tym wyzwaniem i oferują kompletne technologie napraw, które czasami przewyższają pod względem trwałości oryginalne fabryczne zabezpieczenia powłok.

Jak wspominałem, lakier samochodowy składa się z kilku warstw, każdej z nich przypisane jest konkretne zadanie. W zależności od przypisanej roli dzielimy je na:

- warstwę antykorozyjną,
- warstwę podkładu izolacyjnego,
- warstwę nawierzchniową dekoracyjną.

Z lakierem naszego zabytkowego samochodu sytuacja jest analogiczna jak w przypadku góry lodowej. Mianowicie widzimy tylko „wierzchołek”, czyli 1/3 powłoki lakierniczej. Pozostała część jest ukryta przed naszym wzrokiem, ale to właśnie ona decyduje o tym, jak długo możemy się cieszyć idealnym wyglądem powłoki.

Warstwa antykorozyjna jest warstwą podstawową stosowaną na blachę, która ma zapobiec utlenieniu, czyli rdzewieniu. U zarania motoryzacji samochody nie posiadały dodatkowej warstwy ochronnej oprócz lakieru, dlatego rdza była częstym gościem po kilku latach ich użytkowania. Wiem, że wielu może wskazać samochody, które po roku od wyjazdu z salonu mają rdzę, ale to spowodowane jest indywidualnym podejściem producenta do tej warstwy. Rewolucja w tym zakresie zaczęła się w latach 80. XX wieku, kiedy Audi zafundowało swoim modelom dodatkową warstwę, zwaną ocynkiem.

Warstwa podkładu izolacyjnego umożliwia połączenie między powierzchnią metalu a lakierem, który będzie natryskiwany na wierzchu. Jeżeli chcesz, aby twój lakier był odporny i dobrze przylegał do powierzchni, warstwę podkładu nakładaj przed lakierowaniem.

Podczas renowacji powłoki najskuteczniejszą ochronę antykorozyjną uzyskuje się zazwyczaj poprzez zastosowanie odpowiedniego podkładu. Za każdym razem, gdy robisz nadwozie w samochodzie, jest szansa, że odsłonisz powierzchnię stalową. Szlifowanie naprawionego obszaru do nieosłoniętego metalu zapewnia niezawodną naprawę, która będzie wytrzymała znacznie dłużej, niż gdy pacniemy szpachlą tu i tam. Powłoka z dobrego podkładu sprawi, że lakier będzie jeszcze wytrzymalszy i mniej podatny na starzenie. Ponadto należy zaznaczyć, iż każdy podkład marki Profix dodatkowo dba o właściwości antykorozyjne, co wzmacnia ostateczny efekt.

Bardzo często lakiernicy, chcąc skrócić czas naprawy, stosują tylko podkład wypełniający bez odpowiedniego zagruntowania podłoża. Korzystają przy tym z produktów, nie sprawdzając, czy dany podkład ma przyczepność do określonego podłoża (np. aluminium, ocynk). Prowadzi to do rozwarstwiania się powłoki i skraca żywotność wykonanej naprawy. Powinni oni skorzystać z dostępnych w technologii renowacyjnej dwóch grup gruntów: epoksydowego lub reaktywnego. Tutaj mała uwaga – na grunt reaktywny nie można nakładać szpachlówki poliestrowej ze względu na reakcję chemiczną.

Wiek XIX i XX to powszechne zastosowania ołowiu do produkcji farb z przeznaczeniem jako warstwa ochronna i dekoracyjna w rozwijającym się prężnie przemyśle z nową gałęzią: motoryzacją. Związki ołowiu wykorzystywane są do produkcji pigmentów, z których powstają lakiery samochodowe. Okazuje się bowiem, że pigmenty (w szczególności żółte) wytworzone z ołowiu cechują się dużą siłą krycia i co ważne są tanie w produkcji.

Wiele osób wciąż zachwala lakiery wycofane ze względu na zawartość metali ciężkich. Obecnie możemy stworzyć równie trwałą powłokę, stosując nowoczesne technologie. Przeglądając czasopisma branżowe, mamy możliwość zapoznać się ze sposobami prawidłowego lakierowania karoserii. Jeżeli jednak spojrzymy na to, co nas szczególnie interesuje, to na temat etapów rekonstrukcji samochodów, zwłaszcza tych już wiekowych, mamy niewiele informacji.

Pigmenty organiczne i nieorganiczne, pigmentowe

Obecnie do najczęściej stosowanych w branży automotive pigmentów nieorganicznych należą

pigmenty białe, takie jak biel tytanowa, pigmenty czarne - sadze oraz pigmenty żelazowe (których skład oparty jest na tlenkach żelaza). Zdecydowanie najważniejszą i najliczniejszą grupę stanowią organiczne pigmenty syntetyczne, np. nierozpuszczalne barwniki azowe.

Kolejną bardzo istotną i mającą duże zastosowanie w lakierach samochodowych grupę pigmentów stanowią pigmenty efektowe, do których należą pigmenty perłowe i metaliczne. W skład pierwszych wchodzi mika, czyli minerał. W zależności od substancji, którą powlekamy płytki miki (dwutlenek tytanu, tlenek żelaza czy tlenek chromu), można uzyskać różne barwy metaliczne - od srebrnej, poprzez czerwoną, do zielonej. Natomiast pigmenty aluminiowe można podzielić ze względu na ich budowę na takie o płatkowej budowie ziarna („cornflakes”) i o bardziej regularnej budowie ziaren („silver dollar”).

Unikatowe kolory

Na przestrzeni lat wiele marek samochodów próbowało i wciąż próbuje utrzymać swój unikatowy styl. Z kolorem lakieru jest oczywiście tak samo. Czy myśląc o samochodach marki Mercedes, widzimy oczyma wyobraźni kolor zielony, czy też czerwonym, a może srebrny? Nie da się ukryć, że luksusowa marka samochodów najlepiej czuje się w kolorze srebrnym, kod OEM 744 może być wielu osobom znany. Jest to najpopularniejszy kolor Mercedesa, o mało co nie stałby się on w pewien sposób kultowy, gdyby nie fakt, że w 1934 roku Mercedes W25 miał stanąć do wyścigu, ale zanim do tego doszło, stanął na wadze. I okazało się, że ważył 751 kg, o kilogram więcej niż dopuszczały przepisy. Ważni i zdolni do podjęcia decyzji ludzie z Mercedesa uznali więc, że zdrapią z auta biały lakier, tym samym odchudzając go. Jak pomyśleli, tak zrobili, odsłaniając aluminiowe nadwozie pojazdu, który następnego dnia miał odpowiednią masę i stanął do wyścigu. Gdy widzimy taki samochód, niewątpliwie kojarzy nam się z luksusem i sportowym charakterem.

Mówiąc o sportowym charakterze, nie możemy zapomnieć o innych kolorze, który jest niemal tożsamy z marką samochodu. Mowa tu o czerwonym i oczywiście marce Ferrari. Geneza używania tego koloru jest w pewien sposób połączona ze wspomnianym już wcześniej mercedesem. Tak jak w trakcie wyścigów dla odróżnienia mercedesy miały być białe (w późniejszym czasie srebrne), tak czerwień została Włochom narzucona w trakcie organizowania pierwszych międzynarodowych wyścigów. Firma spod znaku czarnego konia (czarny koń to osobna historia) została wierna tej barwie. Dziś każdy kojarzy czerwone sportowe auto z Ferrari.

Źródło: