

Lakiery matowe

data aktualizacji: 2020.12.26



Czarny mat wygląda na brudny już po 5 minutach od wyjechania z myjni

Matowe lub satynowe lakiery na rynku obecne są już kilkanaście lat. Początkowo dostępne były jedynie na samochodach sportowych i luksusowych, za dopłatą kilku czy nawet kilkunastu tysięcy euro. Taka metoda promowania okazała się skuteczna, po kilku latach technologia upowszechniła się i znaleźli się chętni, by dopłacić, żeby ich Peugeot 208 czy Fiat 500 miały lakier (prawie) jak pojazd marki Lamborghini. Obecnie większość producentów samochodów oferuje matowe powłoki, czasami na wszystkich, czasami na wybranych modelach aut.

Pierwsze na rynku lakiery tego typu były całkowicie matowe, obecnie coraz częściej stosuje się wykończenia satynowe, dające lekkie odbicie światła, a nie pełne rozproszenie. Ma to duży wpływ na dostępną gamę kolorów. Aby zapewnić wysoką matowość, lakier bezbarwny traci przezroczystość, jest mleczny i praktycznie niweluje efekty metaliczne czy perłowe. Dlatego lakiery matowe zazwyczaj stosowane są na kolorach solidowych, króluje tu czerń czy odcienie szarości. Lakier satynowy jest już na tyle przejrzysty, że użyte w bazie efekty specjalne są widoczne. Perła czy ziarna aluminium nie skrzą się oczywiście tak, jak pokryte normalnym lakierem o wysokim połysku, ale pozwalają na uzyskanie bardzo ciekawych efektów wizualnych, bardziej efektownych niż przy powłokach totalnie matowych.\

Jak uzyskać mat?

Matowość lakieru można osiągnąć na kilka sposobów. Najstarszym i najpopularniejszym dodatkiem matującym jest krzemionka. Daje doskonały efekt, stosowana jest zazwyczaj jako dodatek do

lakierów jednowarstwowych, akrylowych, rzadziej bezbarwnych. Wadą takiego rozwiązania jest miękkość lakieru i duża podatność na uszkodzenia. Na powłoce nawet po przejechaniu paznokciem powstaje wyraźny ślad. Tego typu dodatki stosuje się już od lat 80. XX wieku, wówczas bardzo popularne było stosowanie na całych samochodach szerokich matowych listew (np. Mercedes W124, wiele aut terenowych), właśnie taki lakier pozwalał na ich naprawę. Miękkość powłoki w takich przypadkach nie jest dużym problemem, rysy na listwach na wysokości 30-50 cm nad ziemią zbytnio nie rzucają się w oczy. Natomiast cała karoseria pokryta takim lakierem maksymalnie po kilku miesiącach wyglądałaby fatalnie.

Możliwość trwałego lakierowania całych karoserii dało dopiero zastosowanie wosków matujących. Zapewniają one słabszy mat, ale powłoka jest twarda, czasami nawet dużo odporniejsza na zarysowania niż zwykły lakier bezbarwny. Jest też bardziej „śliska” niż ta z krzemionką, dzięki czemu samochód nie wymaga mycia po każdej kilkukilometrowej przejażdżce. To rozwiązanie jest obecnie standardem zarówno w lakierach fabrycznych, jak i renowacyjnych. W ofercie firmy Novol lakierem pozwalającym na naprawę matowych karoserii jest Spectral Klar 535 MAT. Zyskał on dużą popularność nie tylko w naprawach powypadkowych, ale też m.in. w customowym lakierowaniu motocykli.

Ostatnia możliwość uzyskania satynowej powłoki to zastosowanie specjalnego połączenia żywic i utwardzaczy, które w momencie reakcji chemicznej robią się mleczne, matowe, nawet bez zastosowania jakichkolwiek dodatków. Tego typu rozwiązanie dostępne jest w systemie Spectral Wave 2.0 – dodatek do pigmentów konwertera SA-D20 i aktywatora SA-H20 pozwala na uzyskanie dowolnego koloru w systemie jednowarstwowym. W tym przypadku stopień matu jest dobrany tak, żeby odwzorowywał fabryczne powłoki lakiernicze stosowane w komorach silników czy wnętrzach aut. Większość producentów samochodów, ze względów oszczędnościowych, nie pokrywa lakierem bezbarwnym niewidocznych elementów karoserii – właśnie taka technologia pozwala w łatwy i szybki sposób odwzorować kolor podczas naprawy powypadkowej.

Problemy z renowacją matowej powłoki

Czym różni się renowacja powłoki lakierem matowym w porównaniu z normalnym? Pierwszym problemem zawsze jest dobór lakieru – musimy zadbać nie tylko o odcień koloru, ale też stopień jego matowości. Zazwyczaj oznacza to wykonanie nie 1-2 natrysków próbnych, jak przy lakierach z wysokim połyskiem, ale kilku czy nawet kilkunastu! W dodatku wszystko musi być zrobione perfekcyjnie, bo o ile jeszcze bazę możemy wycieniować na sąsiednim elemencie, to lakier matowy/satynowy nie daje takiej możliwości. Nie da się go wycieniować i wypolerować na przejściu na stary lakier, bo stracilibyśmy efekt matu. Drugi główny problem takich powłok, wynikający również z braku możliwości polerowania, to konieczność zapewnienia sterylnych warunków lakierowania. Każdy pyłek czy wtrącenie, które przy normalnym lakierze bez problemu usuniemy i wypolerujemy, tutaj niestety będzie kłuło nas w oczy do końca życia, ewentualnie do ponownego lakierowania tego elementu. A takie błędy lakiernicze widać nawet na lakierach fabrycznych, mimo czystości procesu nieosiągalnej w żadnym warsztacie renowacyjnym.

Obecnie na ulicach w Polsce czy w ogóle w Europie nie widuje się wielu matowych samochodów. Mimo wysiłków designerów, którzy od wielu lat na salonach samochodowych promują matowe czy satynowe lakiery, klienci rzadko się na nie decydują. Trudno powiedzieć, co jest tego przyczyną – raczej nie potencjalne problemy z naprawą powypadkową, bo o tym (oprócz lakierników) nikt nie wie. Może klientów bardziej odstrasza utrzymanie takiego samochodu w czystości – faktycznie, szczególnie grafitowe czy czarne matowe lakiery wyglądają na brudne nawet zaraz po wyjechaniu z myjni... Również środki do ich pielęgnacji nie są tak powszechnie dostępne jak te do zwykłych lakierów – zwykłe szampony, woski do nabłyszczania i konserwacji oczywiście się tu nie sprawdzają. Profesjonalna kosmetyka matowego auta w salonie autospa to wydatek rzędu nawet kilkuset złotych, co dla właścicieli samochodów jak ze zdjęć w artykule nie jest raczej problemem, ale dla posiadaczy popularnych modeli w takich lakierach mógłby to okazać się wydatek większy od kosztu paliwa i bieżącej eksploatacji samochodu.

Łukasz Kelar
dyrektor marketingu NOVOL Refinish Polska

Artykuł pochodzi z numeru 06/2020 Nowoczesnego Warsztatu

Źródło: