

Rangers jak wisienka na... delicji

Autor: Mirosław Rutkowski

Zdjęcia: Mirosław Rutkowski, Karol Skiba

Krzysztof Dymianiuk, właściciel, szef i jedyny pracownik Seaside Customs Garage. Warsztat specjalizuje się w naprawach, modyfikacjach i przygotowaniach samochodów terenowych do wypraw, a Krzysztof należy do niezbyt często spotykanego gatunku artystów nadających samochodom to, co nazwać można duszą, charakterem albo osobowością. Namówiliśmy go do przerwania pracy nad kolejnym (bardzo ciekawym) projektem, aby porozmawiać o pracy, która jest przyjemnością i o przyjemności, która jest pracą.

Dlaczego zajął się Pan samochodami?

Z pasji. Do samochodów, a szczególnie do przeróbek samochodów terenowych.

Poprawianie aut oznacza znajomość konstrukcji i budowy podzespołów samochodów. Skąd ma Pan tę wiedzę?

Jestem po szkole morskiej na kierunku technicznym, byłem też w szkole samochodowej, ale to są tylko pewne podstawy. Najważniejsza jest pasja i samodzielne poznawanie samochodów do najmniejszego szczegółu. No i trzeba się ciągle uczyć, czytać, poznawać nowości.



Krzysztof Dymianiuk.



Dlaczego właśnie samochody terenowe?

Bo lubię to. Przy tych samochodach mam duże pole do popisu. Nie są to auta na ulice. Przygotowanie auta na wyprawę w terenie wymaga wymyślania i robienia modyfikacji w znacznie większym zakresie, niż w samochodach osobowych. Miałem różne firmy, które zawsze powstawały z pasji tworzenia, i kiedy zmieniały się w duże, monotonne produkcje – uciekałem.

Bo nie było już tworzenia?

Dokładnie. Ja mam duszę artysty, i bardziej tworzę, niż wytwarzam. Czuję się spełniony dopiero kiedy projektuję elektronikę do silników, sterowniki skrzyń biegów, czy zawieszania, kiedy szukam nowych rozwiązań. To samo dotyczy silnika, konstrukcji nadwozia czy malowania.

Jak bardzo różnią się prace przy autach, powiedzmy cywilnych, a terenowych?

Jeśli chodzi o nakładanie powłoki, przygotowania do lakierowania i samo lakierowanie, to większych różnic nie ma. W przypadku prac technicznych, takich, jak swap silnika, modyfikacja nadwozia czy projektowanie zawieszek, to samochody terenowe wymagają znacznie więcej pracy twórczej i warsztatowej.

RANGERS

Rangers jest poliuretanowym, dwukomponentowym produktem pozwalającym uzyskać powłoki z efektem strukturalnym. Można go nakładać pistoletem USB lub klasycznym na różne podłoża metalowe czy z tworzyw sztucznych. Pokryte powierzchnie są bardzo odporne chemicznie i mechanicznie, dodatki antykorozyjne zabezpieczają przed utlenianiem metali. Powłoka nie ulega degradacji pod wpływem zmian warunków atmosferycznych. Po dodaniu do bezbarwnego Rangersa kolorowych past pigmentowych, bazy akrylowej lub poliuretanu, można uzyskać potrzebną barwę powłoki, natomiast czarny Rangers świetnie prezentuje się na elementach podwozia, zderzakach czy skrzyniach pick-upów.

Najtrudniejszy projekt, który Pan realizował?

Najtrudniejszy stoi tu, za nami. Mitsubishi Delica. Jest to auto wyprawowe, i prawdopodobnie pierwszy taki projekt na świecie. Zakres modyfikacji tego samochodu jest dość duży, jest sporo rzeczy, których nikt jeszcze nie wykonał. Przykładem może być rozwiązanie problemu chłodzenia silnika na wiskozie...

Chodzi o sprzęgło wiskozowe?

Dokładnie. Wszyscy poprawiając osiągi (przy swapie silnika 1UZ-FE do Delica) montują wiatraki chłodnicy napędzane silnikami elektrycznymi, niestety, silniki mają tendencję do przegrzewania się. Właściciel zapytał, czy dam radę zrobić wiskożę. No to zrobiłem. Po przeróbce wiatrak chłodnicy napędza silnik samochodu przez sprzęgło wiskozowe. Musiałem to jakoś zmieścić i cały przód wyciąłem i przesunąłem. Potem było odtłuszczenie, epoksyd, poliuretan i teraz wygląda to jak z fabryki.

Silnik jest zmieniony?

Tak. Tu jest ośmiocylindrowy, widlasty, czterolitrowy silnik, który będzie zasilany gazem i benzyną. Spodziewam się zużycia benzyny na poziomie 12-14 litrów. Jak będzie, okaże się w czasie jazd testowych 8 sierpnia w górach. Zaprojektowałem zbiornik 90-litrowy na benzynę, będzie jeszcze atestowany na gaz, chodzi o jak największy zasięg samochodu. Plan właściciela jest taki, żeby dojechać jak najdalej samochodem i odwiedzić Japonię.

Po szeregu zmian i modyfikacji silnika, zawieszenia, elektroniki i układów zasilania, hamulcowego czy elektrycznego przychodzi czas wykończenia. Samochód musi jakoś wyglądać.

Dokładnie. Samochód będę lakierował, to będzie taka wisienka na torcie.

W tych warunkach?

Jest to ciężkie. Jak widać nie ma tutaj komory lakierniczej, więc na początek jest porządne sprzątnięcie warsztatu na tyle, na ile się da. Czasami trwa to parę dni. A potem lakieruję. Przykładem może być mój ML, który jest pomalowany Rangersem w jasnym kolorze i nie ma żadnego pyłku.

Na co trzeba zwrócić szczególną uwagę podejmując się lakierowania w warsztacie?

Podstawą jest bardzo dokładne odkurzenie wszystkiego. Lamp, parapetów, pótek, szczególnie tam, gdzie idzie struga powietrza, która może podrywać pył i kurz. W warsztacie muszą być bardzo czyste.

A jeśli pojawiają się jakieś zabrudzenia, to jak Pan sobie z nimi radzi?

Nie miałem takiego problemu... Wcześniej, jak lakierowałem klasycznie, podkład, baza, klar, to zdarzały się pyłki, a na klarze wszystko widać, każdy paproszek. W moich modyfikacjach samochodów terenowych stosuję powłoki poli-

retanowe. Ale te lakiery nadają się też i do aut osobowych, można uzyskać niemal gładką powierzchnię.

Dlaczego właśnie poliuretan? Dlaczego właśnie RANGERS?

Dlatego, że mam warunki jakie mam, ale przede wszystkim dlatego, że jest to powłoka bardzo odporna mechanicznie, a samochody terenowe muszą mieć powłoki odporne na uszkodzenia, porysowania. Taką wytrzymałość dają powłoki uretanowe, poliuretanowe... No i struktura bardzo pasuje do samochodów terenowych.

Pracowałem z Cobrą, Grizzly, Raptorem i jakoś z Rangers mi najbardziej przypadł do gustu. Dobra, bardzo dobra cena, wydajność taka sama jak Raptor czy inne podobne produkty. To co najważniejsze – szybko udało mi się ogarnąć ustawienia dla konkretnych struktur na różnych pistoletach i uzyskałem powtarzalność. To dla mnie było najważniejsze przy wyborze produktu. Ktoś inny może miał tak samo z innym produktem i wybrał przykładowo Raptora – mi akurat najszybciej powtarzalność udało się ogarnąć właśnie na Rangers.

Czy proces nakładania takiego lakieru wymaga jakichś szczególnych zabiegów?

Nie, nie jest szczególnie trudny, ale trzeba zachować kilka istotnych zasad. Trzeba porządnie przygotować podłoże, ważne jest dokładne zeszlifowanie powierzchni i zabez-



Fot. Mercedes ML Krzysztofa Dymianiuka pokryty Rangersem.



pieczenie, szczególnie miejsc z odkrytym metalem. Trzeba pamiętać o zmywaniu i odtłuszczeniu, żeby nie pojawiły się niespodzianki. Potem nakładam podkład dwuskładnikowy, nie można kłaść podkładów jednoskładnikowych. Podkład musi bardzo dokładnie izolować lakier od podłoża. Ja maluję metodą mokro na mokro, bo proces jest szybszy. Na podkład epoksydowy idzie pierwsza warstwa. Lekko rozcieńczony Rangers nakładam za pomocą pistoletu klasycznego z dyszą 2 mm, z ciśnieniem 2 bar. Na tym etapie całe auto jest pokrywane gładką powłoką. Dopiero potem pistoletem UBS idzie warstwa ze strukturą. Odległością dyszy od powierzchni i ciśnieniem mogę regulować wielkość struktury. Nigdy nie nakładam pierwszej warstwy pistoletem UBS, bo nie zawsze w zakamarki farba dojdzie, a zalewanie pistoletem powoduje, że potem struktura jest niefajna. Jak się pierwszą warstwę położy na gładko, to potem strukturę kładzie się równiutko, można ją idealnie rozłożyć.

Czy do pracy z lakierem poliuretanowym potrzebne są jakieś specjalne pistolety, narzędzia?

Można stosować klasyczne pistolety UBS, RP czy HVLP, waż-

ne jest utrzymanie odpowiednich ciśnień, no i dokładne mycie i konserwacja zaraz po malowaniu.

Jakie błędy można popełnić lakierując poliuretanami?

No właśnie na tym Mitsubishi widać błędy, jest zrobione bardzo źle. Zmarnowana praca i pieniądze. Poprzednio ktoś to lakierował poliuretanem, ale pewnie natryskiwał od razu strukturę pistoletem UBS i w niektórych miejscach jest cienie, w innych grubiej. Ogólnie jest tragedia. Teraz mnie czeka usuwanie całej powłoki.

W jaki sposób?

Cała powłoka zostanie mechanicznie zdarta do gołej blachy...

Dlaczego mechanicznie?

Poliuretan będzie ciężko usunąć metodą sodowania, piaskowanie może zniszczyć blachę, dlatego muszą to zrobić mechanicznie. Następnie całe auto zostanie bardzo dobrze zabezpieczone i prawdopodobnie położę Rangersa, w taki sposób, jak wcześniej mówiłem. Prawdopodobnie, bo właściciel auta jeszcze się waha między Line-x, a Rangers.

Jak dużo Rangersa potrzeba na polakierowanie takiego samochodu?

Na Mitsubishi będę potrzebował jakieś piętnaście do siedemnastu puszek. Na Mercedesa ML poszło 14 puszek, ale mój samochód jest trochę mniejszy.

Jak trwałe są takie powłoki? Miał Pan reklamacje?

Nie, jeszcze nie miałem... Ale jeśli by była reklamacja, to zrobiłbym na nowo. Pracuję sam, pod każdym projektem się podpisuję i za wszystko odpowiadam. A powłoki są bardzo trwałe, jeśli lakieruje się przestrzegając zasad i nie dojdzie do poważnego uszkodzenia karoserii, to jest to na długie lata.

Najbliższe plany?

Najpilniejsze jest skończenie Mitsubishi. A potem może zajmę się robieniem rdzy na plastikach... Czyli technologia malowania Rust.

Ale to będzie opowieść przy okazji kolejnego spotkania. Na razie – powodzenia przy aktualnej pracy. Dziękuję za poświęcony czas. ■

Mitsubishi Delica

Samochody dostawcze/vany w Europie oferowane były jako Mitsubishi L300 i Mitsubishi Space Gear/L400. Konstrukcja auta oparta jest na Mitsubishi Pajero. W 1994 roku L300 został zastąpiony przez Space Gear, a w 2006 roku zaprezentowano Mitsubishi Delica D5, który w Europie nie był sprzedawany.



Fot. Błędy – powłoka Raptor do usunięcia przed ponownym malowaniem na samochodzie Delica.



Fot. Delica – auto w trakcie prac, przed lakierowaniem.