

O POLEROWANIU I PASTACH POLERSKICH SŁÓW KILKA

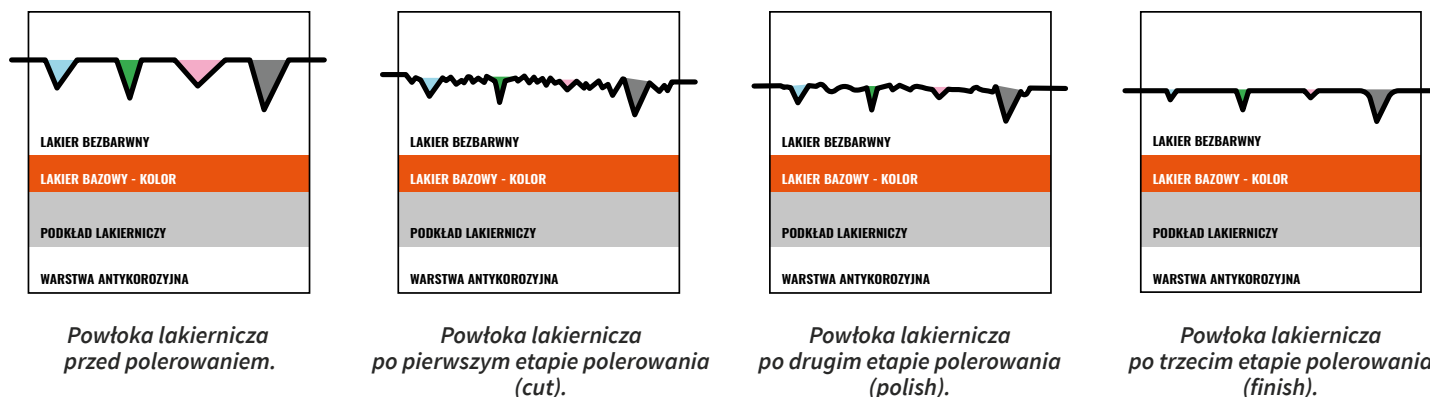
Anna Dagher, Wirgiliusz Ładziński, Przemysław Dziuba
Zespół Działu R&D

Powszechnie wiadomo, że każdy nowo zakupiony samochód stopniowo traci swój pierwotny blask. Użytkowanie auta powoduje, że wraz z upływem czasu lakier matowieje, co skutkuje utratą połysku i jednocześnie zanikiem świeżości, która początkowo korzystnie wpływała na aspekt wizualny pojazdu. Jednak wielbiciele motoryzacji nie powinni się martwić – przywrócenie dawnego blasku jest możliwe. Korzystny efekt osiągniemy za sprawą auto detailingu. W Polsce istnieje szereg profesjonalnych salonów auto detailingowych oferujących usługi pielęgnacyjne na najwyższym poziomie. Oddając pojazd do tego typu studia, zyskujemy gwarancję dobrze wykonanej pracy – fachowcy z branży automotive podejmą się nawet najbardziej wymagających napraw kosmetycznych. Innym rozwiązaniem jest samodzielne wykonanie wszelkich czynności związanych z pielęgnacją pojazdu – w zaciszu własnego garażu. Pasjonatom, ceniącym sobie rozwój i nabywanie nowych umiejętności, zaleca się udział w dedykowanych szkoleniach organizowanych przez **Centrum Szkoleniowe ADBL Get Fun Center**.



Rys. 1.

Wspomniany wyżej proces matowienia lakieru wywołany jest pojawianiem się mikro-rys, hologramów oraz swirli, których ilość wzrasta w miarę upływu czasu i użytkowania pojazdu. Kluczowe jest tutaj słowo „użytkowanie” – nie jest związane jedynie z poruszaniem się samochodem, dotyczy również bieżącego mycia. Należy pamiętać, że jazda autem przyczynia się do powstawania odprysków i rys. Powodem tego zjawiska jest kontakt pojazdu z zanieczyszczeniami obecnymi na drodze. Natomiast ubytki powstałe podczas czyszczenia to najczęściej wynik niedbałego podejścia i pomijania etapu mycia wstępnego. Opisane rysy dostrzec można na najbardziej uzewnętrznionej i zarazem najgrubszej warstwie powłoki lakierniczej pojazdu – lakierze bezbarwnym. Rysa może wykazywać się zwiększoną (Rys. 1 – kolor niebieski), bądź zmniejszoną (Rys. 1 – kolor różowy) grubością. Kluczową kwestią w procesie renowacji lakieru jest głębokość rysy – stopień uszkodzenia powłoki pojazdu może być na tyle duży, że narusza lakier bazowy. Na Rysunku nr 1 widoczne są zarysowania, które jednak nie są tak głębokie, by dotrzeć do warstwy bazowej (choć rysa w kolorze szarym była tego bliska). W sytuacji przecięcia całkowicie bezbarwnej powłoki konieczna byłaby wizyta u lakiernika. Warto podkreślić, że widoczność rys jest tym większa, im ciemniejszy jest kolor lakieru bazowego. Na jaśniejszych samochodach obecność zadrapań jest zdecydowanie mniej dostrzegalna. W przypadku lakierów niemetalizowanych występujący brak rozproszenia światła jest czynnikiem decydującym o niskiej widoczności wszelkich uszkodzeń.



POLEROWANIE LAKIERU

Zanim przejdziemy do charakterystyki past polerskich, przedstawimy na czym polega sam proces polerowania lakieru. Polerowanie to usuwanie z zewnętrznej powłoki samochodu cienkiej warstwy lakieru bezbarwnego. Należy pozbyć się go za pomocą narzędzi polerskich – maszyny, odpowiedniej gąbki oraz pasty. Czynności niwelujące lakier prowadzone są do momentu osiągnięcia poziomu głębokości uszkodzeń. Przed polerowaniem konieczne jest zatem sprawdzenie grubości warstwy powłoki lakierniczej za pomocą odpowiedniego miernika. Odbywa się to celem weryfikacji podatności lakieru na polerowanie – jeśli warstwa jest zbyt cienka, nastąpi ryzyko „przebicia” lakieru bezbarwnego, co wymagać będzie naprawy u lakiernika. Polerowanie lakieru przy użyciu jedynie past polerskich, zgodnie ze sztuką detailingu, dzieli się na trzy

etapy – cut, polish i finish. Cięcie (cut) jest pierwszym etapem renowacji lakieru. W tej fazie korzystamy z gąbki do tego przeznaczonej (np. ADBL ROLLER PAD Hard Cut). Początkowa część procesu korekty powłoki lakierniczej często kończy się powstawaniem tzw. hologramów lub haze’ów (hologram – zbiór rys kolistych pozostałych po polerowaniu przy użyciu maszyny rotacyjnej; haze – zbiór rys kolistych pozostałych po polerowaniu przy użyciu maszyny dual action). Kolejny etap to polish – polega na doprowadzeniu do redukcji hologramów i haze’ów – za pomocą odpowiedniego pada (np. ADBL ROLLER PAD Polish) – oraz przygotowaniu powierzchni do trzeciej, ostatniej fazy – finishu. Rezultatem końcowych prac jest ostateczne wykończenie lakieru i doprowadzenie do jego pełnej klarowności. Pomoże w tym miękki pad (np. ADBL ROLLER PAD Finish).

Fotografia przedstawiająca haze.



PASTY POLERSKIE

Podstawowym produktem służącym do renowacji lakieru jest wspomniana wyżej pasta polerska. Organoleptyczna ocena większości past polerskich dostępnych na rynku prowadzi do wniosku, iż posiadają konsystencję zagęszczonego mleczka. Widoczne i/lub wyczuwalne są także niewielkie grudki. Grudki te stanowią podstawowy komponent pasty polerskiej – materiału ściernego (ścierniwa), który odpowiada za usunięcie cienkiej warstwy lakieru w celu niwelacji zarysowań. Składnikiem ścierniwa są ziarna, które – w zależności od zastosowania pasty – różnią się rozmiarem i kształtem. Formuła pasty odpowiedzialnej za pierwszy etap korekty lakieru składa się z ziaren o średnicy większej niż ziarna wchodzące w skład pasty polishowej. Ta prawidłowość zachodzi także w przypadku pasty finishowej – często posiada ona ziarna o mniejszej średnicy niż ziarna w paście polishowej. Rozmiar ziaren zawartych w danym produkcie wynika z jego funkcji – te o większej średnicy są w stanie usunąć grubszą warstwę lakieru bezbarwnego. Nowoczesna technologia gwarantuje efektywne działanie pasty drogą usuwania rys przez większe ziarna oraz jednoczesne rozpadanie się struktur tych ziaren podczas pracy. Rezultatem tego, oprócz efektywnego wycięcia ubytków, może być poprawne wykończenie lakieru. Istotnym czynnikiem prawidłowego działania pasty polerskiej jest również jego odpowiednia lubrykacja. Czas wypracowywania preparatu powinien być na tyle długi, żeby „wykorzystać” zastosowane ścierniwo i na tyle krótki, by praca nie pochłonęła wielu godzin z powodu pozostałej ogromnej ilości niewypracowanego depozytu pasty zmieszanej z urobkiem – cząstkami usuniętego lakieru bezbarwnego. Cząstki te

będzie trzeba usunąć za pomocą mikrofibry. Odpowiednia ilość lubrykantu w paście wpływa także na jej zdolność do usuwania rys. Zbyt duża zawartość lubrykantu spowoduje łączenie się pojedynczych ziaren w skupiska większych agregatów i – tym samym – utratę przez nie właściwości odpowiadających za równomierną pracę ścierną. Lubrykacja na niskim poziomie prowadzi z kolei do zbyt szybkiego wypracowywania się pasty – przy niewykorzystaniu materiału ściernego może to skutkować nadmiernym pyleniem. Równie istotny wpływ na efektywność systemu polerskiego ma doświadczenie operatora maszyny polerskiej. Osoba piastująca tego typu stanowisko powinna posiadać wiedzę na temat grubości warstwy powłoki lakierniczej i dopuszczalnej temperatury generowanej podczas polerowania, która nie spowoduje przegrzania lakieru, bądź uszkodzenia lakierowanych elementów plastikowych. Ważne jest także prawidłowe ułożenie gąbki polerskiej w stosunku do lakieru, a także odpowiedni docisk.

Przy opracowywaniu odpowiedniej formuły twórcy past muszą wziąć pod uwagę powyższe aspekty. Gdy do listy tej dołączą kwestie różnorodności lakierów samochodowych, sytuacja znacznie się skomplikuje. Stworzenie receptury pasty polerskiej, która będzie dopasowana do większości pojazdów, stanowi ogromne wyzwanie dla pracujących nad nią chemików.

Więcej informacji na temat polerowania lakieru, spraw związanych z pielęgnacją pojazdów oraz auto detailingiem można uzyskać biorąc udział w serii profesjonalnych szkoleń, które odbywają się cyklicznie w ADBL Get Fun Center (szkolenia@adbl.eu). ■

Fotografia przedstawiająca hologram.

