

PRIMER

KLUCZ DO PROFESJONALNYCH NAPRAW SAMOCHODÓW REFINISH

Krzysztof Trawczyński

Digital Marketing Coordinator Multichem Sp. z o.o.

Primer, czyli podkład, to kluczowy element procesu naprawy samochodów w zakresie refinish. Choć bywa przedmiotem kontrowersji wśród miłośników motoryzacji, jego prawidłowe zastosowanie gwarantuje trwałość i jakość wykonanej naprawy. W tym artykule omówimy, dlaczego primer jest tak istotny, kiedy go używać, jakie są różnice między primerami oraz jak prawidłowo go stosować. Ponadto, zwrócimy szczególną uwagę na problematykę związaną z kolorystyką podkładów i ich wpływem na ostateczną barwę lakierów nawierzchniowych.

Dlaczego primer jest tak ważny?

Primer pełni kilka kluczowych funkcji w procesie naprawy samochodów refinish. Przede wszystkim zapewnia doskonałą przyczepność lakieru do powierzchni, tworząc jednocześnie barierę ochronną przeciwdziałającą korozji. Dzięki temu naprawa jest trwała, a lakier utrzymuje swój wygląd przez długi czas. Wpływ primeru na jakość i trwałość naprawy jest szczególnie widoczny w kontekście współczesnych trendów motoryzacyjnych, takich jak oszczędzanie na grubości warstwy lakieru czy zwiększone stosowanie kolorów metalicznych.

Kiedy należy stosować primer?

Primer powinien być stosowany w każdym przypadku, gdy mamy do czynienia z odstąpną powierzchnią metalową

podczas naprawy karoserii. To szczególnie ważne przy usuwaniu korozji lub naprawie większych uszkodzeń blachy. Dobrze nałożony primer sprawi, że lakier będzie bardziej wytrzymały i mniej podatny na starzenie.

Rodzaje primerów

W motoryzacji można wyróżnić dwie główne grupy primerów: epoksydowe i reaktywne. Grunty epoksydowe charakteryzują się doskonałą przyczepnością do metalu i silnym usieciowaniem, co stanowi skuteczną barierę dla wody, ale ich wadą jest długi czas utwardzania. Grunty reaktywne, zwane również wash primerami, mają zalety podobne do gruntów epoksydowych, ale nie można na nie nakładać szpachli poliestrowej, ponieważ może to spowodować niepożądane reakcje chemiczne i brak przyczepności.

Kolorystyka primerów

Wybór koloru primeru wpływa na wygląd końcowy lakieru po wyschnięciu. Najczęściej stosowanym kolorem podkładu jest szary, który wpływa minimalnie na kolor lakieru. Czarny primer sprawia, że lakier wygląda głębiej, a biały - jaśniejszy i bardziej wyrazisty. Kolorystyka primeru może być także dostosowana do koloru lakieru, co ułatwia uzyskanie idealnego wykończenia.

Warto dodać, że staranne dobranie kolorów podkładów jest bardzo ważne w procesie lakierowania, zwłaszcza przy



Grunt epoksydowy CP 394 to podkład zapewniający znakomitą ochronę powierzchni stalowych dzięki wysokojakościowym żywicom i aktywnym dodatkom zapobiegającym korozji. Przeznaczony jest zarówno do napraw renowacyjnych, jak i do zastosowań przemysłowych. Posiada bardzo dobrą przyczepność do różnych podłoży i świetne właściwości izolacyjne. Można go nakładać na: stal, stal galwanizowana, aluminium, GFK i stare powłoki lakierowe. Charakteryzuje się m.in. szybkim schnięciem i dużą siłą krycia. CP 394 HS można stosować w metodzie „mokra na mokro” oraz jako podkład wypełniający.

kolorach metalicznych, które zawdzięczają swój efektowny wygląd zwiększonej zawartości pigmentów perłowych oraz xyralików. Te składniki wpływają na estetykę, ale jednocześnie osłabiają siłę krycia lakieru.

Jak prawidłowo stosować primer?

Najważniejszym krokiem w procesie aplikacji primeru jest dokładne oczyszczenie powierzchni z rdzy, starego lakieru oraz wszelkich zanieczyszczeń. Odpowiednie przygotowanie powierzchni gwarantuje lepszą przyczepność i trwałość naprawy. Oto kolejne kroki procesu nakładania primeru:

a) Szlifowanie: Uszkodzone miejsca należy zeszlifować, zaczynając od papieru ściernego o gradacji 80, a następnie przechodząc do gradacji 180-220. To pozwoli na usunięcie wszelkich nierówności i przygotowanie powierzchni do nałożenia podkładu.

b) Odtłuszczenie: Po szlifowaniu konieczne jest odtłuszczenie powierzchni, używając specjalnego środka odtłuszczającego. Pozwoli to na usunięcie wszelkich pozostałości pyłu, olejów i innych zanieczyszczeń, które mogą wpłynąć na przyczepność primeru.

c) Nakładanie primeru: Primer należy nanosić równomiernie, stosując się do zaleceń producenta odnośnie ilości warstw oraz czasu schnięcia pomiędzy nimi. Pamiętaj, że zbyt gruba warstwa primeru może wpłynąć negatywnie na wygląd końcowy lakieru, dlatego staraj się zachować umiar.

d) Suszenie: Po nałożeniu primeru należy poczekać, aż wyschnie. Czas ten może się różnić w zależności od rodzaju użytego primeru oraz warunków atmosferycznych, takich jak temperatura czy wilgotność powietrza. Dlatego warto zwrócić uwagę na instrukcje producenta.

e) Szlifowanie primeru: Gdy primer jest już suchy, należy przeszlifować powierzchnię papierem ściernym o gradacji 400-600, aby uzyskać równą i gładką powierzchnię, gotową do nałożenia lakieru.

Primer jest nieodłącznym elementem procesu naprawy samochodów w zakresie refinish. Jego prawidłowe stosowanie gwarantuje trwałość i jakość wykonanej naprawy, a także wpływa na estetykę końcowego wykończenia. Kluczowe czynniki decydujące o sukcesie naprawy to dokładne oczyszczenie powierzchni, odpowiedni wybór rodzaju i koloru primeru oraz jego prawidłowa aplikacja. Pamiętaj, że zastosowanie wysokiej jakości primeru oraz przestrzeganie zaleceń producenta przyczyni się do uzyskania efektu profesjonalnej naprawy.

Kierując się tymi wskazówkami, można osiągnąć najlepsze rezultaty w procesie naprawy samochodów refinish. Dobra praktyka polega na korzystaniu z produktów wysokiej jakości oraz wykonywaniu napraw zgodnie z zaleceniami producenta, co zapewni trwałość i satysfakcję z efektów pracy. Warto też inwestować w rozwój umiejętności i pozyskiwanie wiedzy na temat najnowszych technologii i trendów w dziedzinie motoryzacji, aby być na bieżąco i oferować klientom usługi na najwyższym poziomie. ■

Przykładowy grunt reaktywny - CP 595 - grunt bezchromianowy wytrawiający umożliwia uzyskanie doskonałej przyczepności na nowych elementach przy jednoczesnym zapewnieniu przyczepności dla warstwy kolejnego produktu. Zapewnia długotrwałą ochronę antykorozyjną podłożu z gołego metalu, aluminium i stali galwanizowanej. Może być nakładany jednowarstwowo do 30 µm. Można go nakładać w systemie „mokra na mokro”.

