



**RENOWACJA
KROK PO KROKU**



Każda inwestycja powinna być szczegółowo zaplanowana i realizowana z jak największym zaangażowaniem i wiedzą na jej temat. Zakup i renowacja pojazdu zabytkowego nie odbiegają od tych zasad. Każdy kolekcjoner kupując samochód jako projekt do odbudowy, ocenia jego stan zniszczenia i oryginalność elementów. Sumą tych obserwacji jest koszt zakupu konkretnego pojazdu. Ważnym, jeśli nie najważniejszym etapem naprawy jest prawidłowy dobór warsztatu i technologii renowacyjnej powłok lakierniczych. Bardzo często kolekcjonerzy oddając samochód do profesjonalnego zakładu, pozostawiają fachowcom wybór produktów i procesu naprawy. Warto zainteresować się, czy wybór jest słuszny. Ostatecznie to właściciel pojazdu inwestuje pieniądze.

NOVOL for Classic Car to jedyna technologia lakiernicza stworzona wyłącznie pod kątem renowacji pojazdów. Wszystkie produkty zostały zaprojektowane z myślą o takich naprawach, a testy realizowane były na elementach pojazdów klasycznych.

Na kolejnych stronach przekażemy podstawowe informacje istotne dla renowacji pojazdów z jakościowego i estetycznego punktu widzenia.



NA CO ZWRÓCIĆ UWAGĘ PRZY WYBORZE WARSZTATU I TECHNOLOGII LAKIERNICZEJ?

Na rynku możemy znaleźć coraz więcej warsztatów zajmujących się renowacjami pojazdów zabytkowych. Przy ich wyborze należy kierować się kilkoma kluczowymi sprawami. Po pierwsze doświadczeniem w pracach renowacyjnych. Duży staż nie daje pewności, że poziom prac będzie wykonany maksymalnie dobrze. Jednak doświadczone pracownice na pewno wiedzą, jak podchodzić do planowania czasu realizacji projektu. Mało doświadczone firmy lub warsztaty zajmujące się dorywczo rewitalizacją pojazdów często są „skażone” stylem pracy przy samochodach współczesnych, gdzie w przeciwieństwie do pojazdów klasycznych, czas pracy jest głównym aspektem.

Druga sprawa to specjalizacja w danej marce lub modelu. Gdy warsztat ma doświadczenie w odbudowach Mercedesów, to choćby miał dobrą opinię, nie jest najlepszym wyborem do renowacji np. Citroena. Czas takiej renowacji wydłuży się i będzie droższy niż u fachowca od francuskiej marki. Należy być świadomym, że koszty tego wydłużenia poniesie inwestor.

Wybór warsztatu to przede wszystkim, wybór technologii lakierniczej i jej umiejętnego zastosowania. NOVOL for Classic Car prowadzi nadzór nad warsztatami renowacyjnymi w kilkunastu krajach Europy, m.in. w Niemczech, Wielkiej Brytanii, Polsce, Czechach, na Łotwie i Słowacji. Dbamy o to by zachowane były wszystkie procesy, ich kolejność i prawidłowość aplikacji produktów. Doradzamy, szkolimy i dajemy wsparcie merytoryczne.



USUWANIE STARYCH POWŁOK LAKIERNICZYCH I BUDOWANIE FUNDAMENTU ANTYKOROZYJNEGO

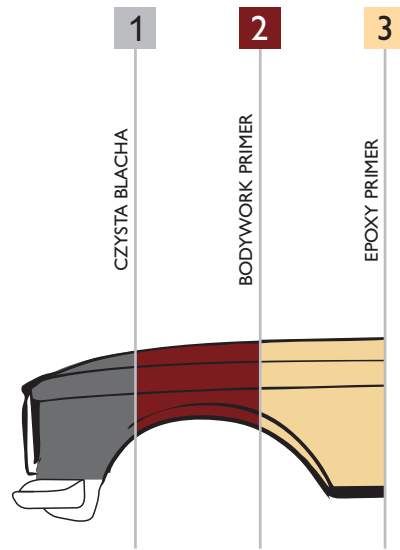
W większości projektów wymagane jest usunięcie z karoserii i elementów podwozia starych warstw powłoki lakierniczej, nawet gdy na „pierwszy rzut oka” wyglądają solidnie. Proces ten jest istotny w kontekście dalszych prac blacharskich i lakierniczych. Pozostawienie ich może spowodować problemy w postaci dużych wad lakierniczych, takich jak np. odparzanie starych warstw.

Mamy do dyspozycji wiele możliwości usuwania starych powłok. Dobór odpowiedniej powinien opierać się na ocenie stanu blach i ich wytrzymałości. Elementy solidne, zawieszenie i ramy mogą być oczyszczane poprzez agresywne usuwanie (piaskowanie). Na delikatne elementy karoserii najlepiej stosować mniej inwazyjne technologie (chemiczne oczyszczanie, sodowanie, suchy lód lub mechaniczne oczyszczanie ściernie). W sytuacji, gdy pojawiają się na powierzchni ogniska korozji można zastosować konwerter rdzy FERTAN (www.fertan.de). Niezależnie od wybranego procesu, po zakończeniu należy zabezpieczyć elementy przed powstawaniem korozji powierzchniowej podkładem epoksydowym EPOXY PRIMER.

Podkład ten jest produktem epoksydowym tworzącym najmocniejszą z możliwych powłok antykorozyjnych. Stworzony na potrzeby renowacji pojazdów zabytkowych produkt klasy VHS. Maksymalnie penetruje mikropęknięcia, daje ochronę barierową na poziomie pięciokrotnie wyższym niż produkty do współczesnego lakiernictwa samochodowego. EPOXY PRIMER tworzy powłokę idealną do dalszej pracy, a wysoki połysk pokazuje wszystkie blacharskie niedociągnięcia.

Po zbudowaniu solidnego fundamentu w postaci dobrze oczyszczonych i zabezpieczonych blach, można przystąpić do odbudowy linii i profili karoserii.





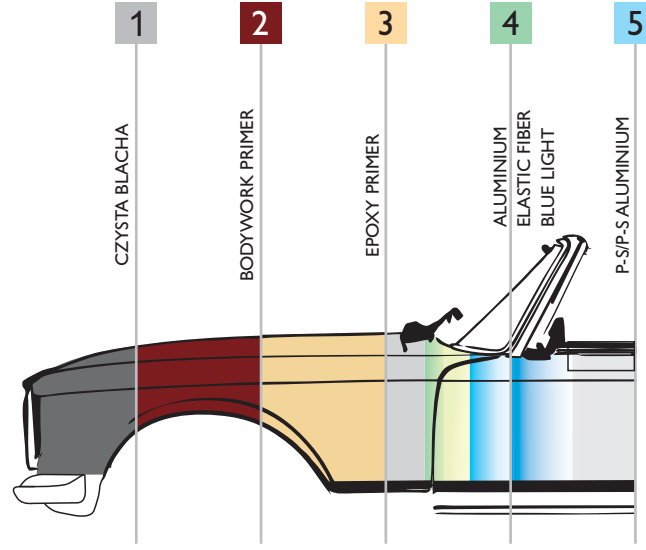
ODBUDOWA PŁASZCZYZN I LINII POJAZDU

Po odpowiednim przygotowaniu elementów blacharskich, kolejnym etapem prac jest odbudowa płaszczyzn i profilowanie linii pojazdu za pomocą specjalistycznych szpachłówek ALUMINIUM, ELASTIC FIBER oraz BLUE LIGHT. Wypełniacze i żywice użyte do stworzenia tych produktów to najnowocześniejsze rozwiązania, które w połączeniu z wiedzą o potrzebach renowatorów pojazdów zabytkowych, dają maksymalnie dostosowany produkt końcowy. Ich podstawowe właściwości to elastyczność, wytrzymałość i lekkość. Dzięki temu szpachłówki mogą dostosować się do bardzo silnie pracujących części karoserii.

Użycie właściwych szpachłówek na odpowiednie partie pojazdu jest bardzo ważnym elementem naprawy. Ze względu na silne nagrzewanie się pokryw silnika i dachów, najlepiej użyć na nie szpachłówki do uzupełniania ubytków ALUMINIUM. Posiada ona w swojej recepturze, dostępne w segmencie poliestrów, wypełniacze aluminiowe o najlepszej przewodności cieplnej. Sprawia to, że nie dochodzi do nienaturalnego przegrzania naprawianego elementu. Kontynuacją tej technologii jest użycie szpachłówki natryskowej z pyłem aluminiowym P-SALUMINIUM do wyprofilowania ostatecznych kształtów pojazdu, przy zachowaniu maksymalnej ochrony termicznej. Na pozostałe elementy stosuje się nowoczesną szpachłóvkę natryskową P-S, za pomocą której wyprowadzić można nawet najbardziej skomplikowane linie pojazdu. Szpachłóvkę ELASTIC FIBER stosuje się dla poprawy elastyczności, przy większych ubytkach (w cienkich warstwach) oraz w miejscach naprawionych (np. łącznie blach, miejsce spawane). BLUE LIGHT to produkt do wyrównywania całości karoserii.

Warto zwrócić uwagę na obecność w szpachłóvkach wskaźnika MIXING INDICATOR (ELASIC FIBER, BLUE LIGHT i P-S). To opracowany przez Laboratorium Badawczo-Rozwojowe NOVOL system informacji o procesie polimeryzacji. Pozwala na wizualną ocenę stopnia wymieszania szpachłóvkę z utwardzaczem i daje pewność, że szpachłóvkę utwardzi się równomiernie w całej objętości.



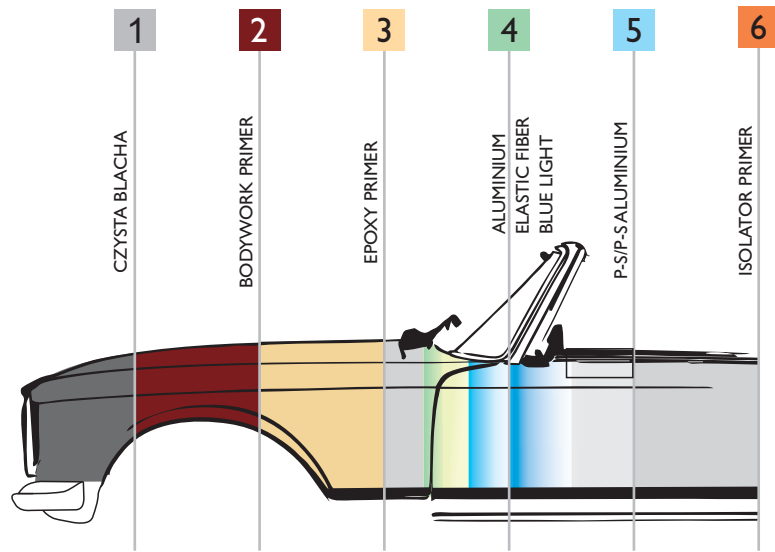


IZOLACJA I PRZYGOTOWANIE DO LAKIEROWANIA

Izolacja to czynność często bagatelizowana przez osoby zajmujące się naprawą samochodów. Jednak w przypadku odbudowy powłok pojazdów zabytkowych jest jednym z najważniejszych elementów. Tylko prawidłowe zabezpieczenie izolacyjne najłabszych w całym układzie chemicznym powłok (poliestrów) daje nam pewność, że po pewnym czasie użytkowania nie ujawnią się wady lakiernicze, np. skurcz (siadanie) poszczególnych warstw. Do procesu prawidłowej izolacji NOVOL for Classic Car stworzył izolujący podkład epoksydowy ISOLATOR PRIMER, charakteryzujący się bardzo cienką ale maksymalnie zwartą strukturą. Ma to na celu zatrzymanie wszelkich migracji rozcieńczalników z górnych warstw w dół układu. Do zabezpieczenia można także użyć EPOXY PRIMER w wersji izolującej.

Kolejnym po izolacji etapem jest ułożenie warstw podkładowych pod ostateczne lakierowanie dekoracyjne. Podkład akrylowy ACRYLIC FILLER tworzy idealne tło pod kolor, a dzięki dodatkom antykorozyjnym daje jeszcze jedno wsparcie ochronne. Dla uzyskania ciemniejszego odcienia szarości można użyć barwnika do podkładów Spectral EXTRA 745.





Classic Colors

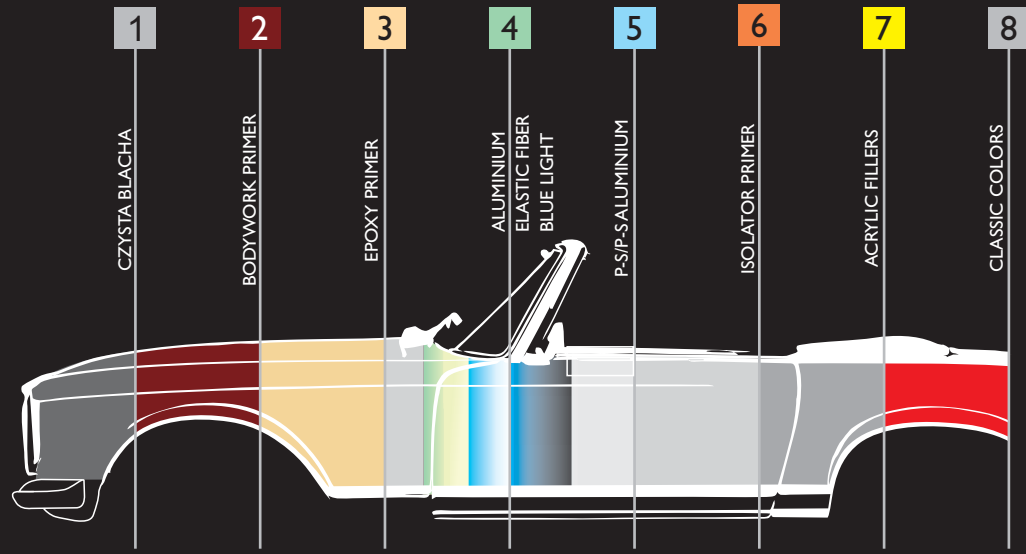
POWERED BY **SPECTRAL**
COLOR TECHNOLOGY

DOBÓR KOLORU

Wybór koloru to najważniejszy etap renowacji pod względem wizualnym. Z jednej strony to indywidualna decyzja, z drugiej cecha silnie wpływająca na wartość pojazdu. Z tego względu jest on zazwyczaj ograniczony do informacji historycznej, czyli tego w jakim kolorze wyprodukowany był oryginalnie dany egzemplarz. Ograniczenia sięgają najczęściej rocznika w jakim model został sprzedany. Współcześnie, ze względu na przepisy ekologiczne, które zabraniają używania surowców starego typu, proces tworzenia koloru opiera się na do opracowaniu maksymalnie zbliżonej do wzorca receptury. Możliwości pigmentowe zostały w ostatnich latach mocno poszerzone, można więc bardzo dokładnie odwzorować kolor.

System kolorystyczny SPECTRAL posiada w swojej bazie danych tysiące kolorów. Laboratorium kolorystyczne na podstawie dostarczonych wzorców, opracowuje kolejne receptury w technologii bazowej (rozcieńczalnikowej) i akrylowej (2K). Ze względu na słabszą strukturę i mniejszą trwałość pojazdy zabytkowe nie powinny być lakierowane technologiami wodorozcieńczalnymi.







LAKIEROWANIE DEKORACYJNE

Ostatni etap procesu odbudowy powłok lakierniczych to nałożenie koloru i lakieru bezbarwnego. NOVOL for Classic Car oferuje dwie technologie, zależne od wybranego koloru:

I. KOLOR GŁADKI (SOLID)

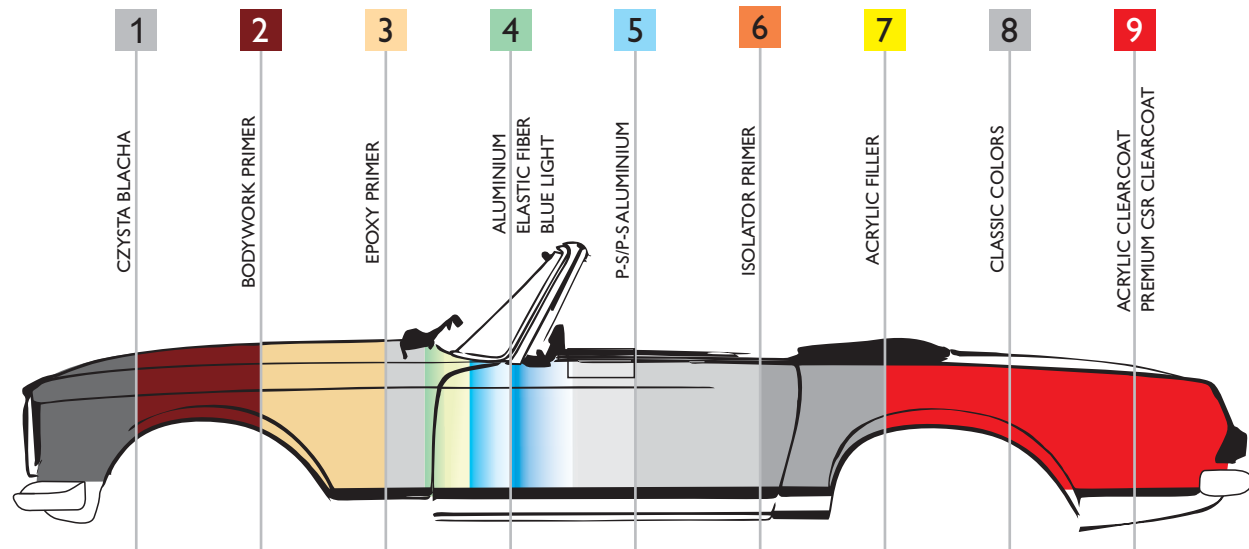
Istnieją trzy możliwości lakierowania kolorów solidowych. Pierwsza to zastosowanie koloru w postaci dwukomponentowej emalii akrylowej (SPECTRAL 2K). Jest ona najbardziej zbliżona trwałością do starych wymalowań (najczęściej syntetycznych). Druga to wzmocnienie tej powłoki poprzez aplikację na wylakierowaną już powierzchnię lakieru bezbarwnego (PREMIUM CSR CLEARCOAT). Rozwiązanie to charakteryzuje się dużo większą twardością powłoki i głębią połysku. Ostatnią możliwością jest użycie koloru bazowego (SPECTRAL BASE) i nałożenie na niego lakieru bezbarwnego (PREMIUM CSR CLEARCOAT lub ACRYLIC CLEARCOAT). Ze względu na wymuszone przez ustawy proekologiczne zmiany w pigmentach solidowych, rozwiązanie to cechuje się jednak słabszą siłą krycia i twardością, co w niektórych przypadkach powoduje uczucie „miękości” powłok i większą podatność na zarysowania.

II. KOLOR Z PIGMENTAMI ALUMINIOWYMI, PERŁOWYMI LUB SPECJALNYMI

Po nałożeniu odpowiedniej ilości bazy (SPECTRAL BASE) aplikuje się lakier bezbarwny (PREMIUM CSR CLEARCOAT lub ACRYLIC CLEARCOAT).

Wybór lakieru powinien zostać dokonany przez lakiernika, który dostosuje go do swoich umiejętności, warunków pracy i potrzeb. Najbardziej uniwersalnym i zaawansowanym technologicznie jest lakier bezbarwny klasy HS, PREMIUM CSR CLEARCOAT. Cechuje go łatwa aplikacja, idealnie gładka powierzchnia i unikalny system CSR, chroniący powłokę przed zarysowaniami podczas użytkowania pojazdu. Dodatkowo, ze względu na podobną grupę żywic, jest on lepiej kompatybilny z lakierem akrylowym SPECTRAL 2K. Druga opcja to lakier klasy VHS, ACRYLIC CLEARCOAT. Ze względu na możliwość bardzo szybkiego utwardzenia całkowitego, jest on dostosowany do wielokrotnego lakierowania w krótkim okresie czasu.





KONSERWACJA PODWOZIA

Zabezpieczenie i kolorystyka podwozia różnią się w zależności od modelu samochodu. Zazwyczaj podwozie konserwuje się w kolorze czarnym, istnieją jednak wyjątki, w których nawiązuje się do koloru nadwozia.

Przy wyborze technologii konserwacji najważniejsza jest trwałość mechaniczna i antykorozyjność. NOVOL for Classic Car oferuje kompleksowe rozwiązania dbając o zapewnienie obu tych cech.

Podwozie oczyszczone i zabezpieczone antykorozyjnie podkładem EPOXY PRIMER, poddaje się konserwacji na dwa sposoby, w zależności od użytego produktu:

BODY PROTECT – to innowacyjny środek oparty na żywicach wodnych dający doskonałe zabezpieczenie antykorozyjne. Elastyczne dodatki sprawiają, że powłoka jest zawsze miękka i przyjmuje wszystkie uderzenia mechaniczne.

DUAL PROTECT – to uniwersalny środek ochrony karoserii o podwyższonej odporności antykorozyjnej. Może być stosowany jako masa uszczelniająca.

Całość powłok zabezpiecza się hybrydową emalią **POLYCOAT PROTECT**, która daje kolejną warstwę ochronną oraz czarne satynowe wykończenie. Tak zakonserwowane podwozie daje optymalną ochronę na wiele lat.





Szczegółowe informacje i karty techniczne znajdą Państwo na nfcc.pl
W razie pytań technicznych zapraszamy do kontaktu.

NOVOL

NOVOL Sp. z o.o.
PL 62-052 Komorniki
ul. Żabikowska 7/9
tel. (+48) 61 810 98 00
novol.pl

 facebook.com/novolPL



nfcc.pl

 facebook.com/NOVOLforClassicCar



NOVOL
for classic car

EDYCJA: III.2016

Zastrzegamy sobie prawo do błędów drukarskich.