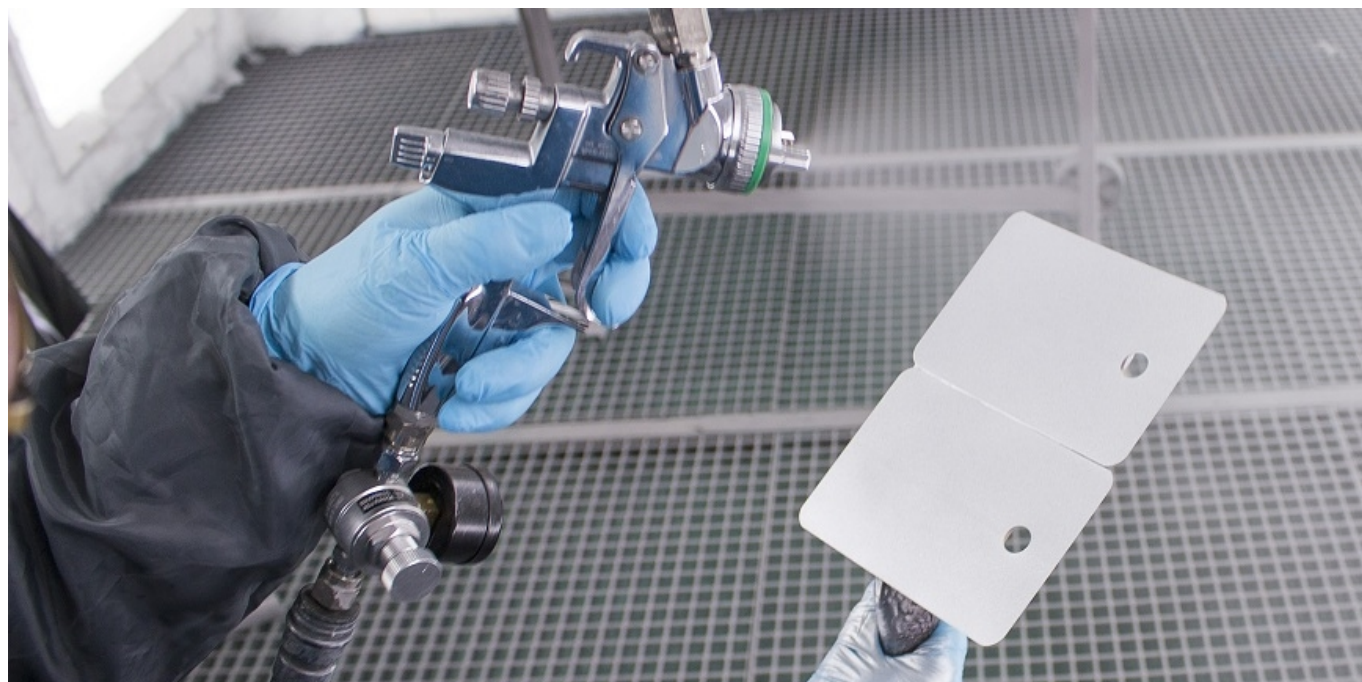


Co zrobić, gdy nie posiadamy kodu koloru (OEM)? [TEMAT MIESIĄCA]

data aktualizacji: 2017.06.08



Wyniki badań pokazują, że kolory najlepiej postrzegają kobiety. Odpowiedzialne za poprawne rozróżnianie kolorów są komórki w tkance oka, na których ilość wpływa posiadanie chromosomu X. Prawie połowa przedstawicielek płci pięknej posiada więcej komórek światłoczułych, zatem statystycznie ich postrzeganie barw jest dużo lepsze.

Zobrazować to można za pomocą widzenia kolorów tęczy. Osoby z 3 rodzajami komórek odpowiedzialnych za widzenie kolorów, widzą w tęczy 7 barw: czerwoną, pomarańczową, żółtą, zieloną, niebieską, granatową i fioletową. Osoby tetrachromatyczne widzą ich aż dziesięć. Co wskazuje, że nie każdy z nas może zaobserwować niezliczoną ilość kolorów w przeróżnych samochodach. Srebrne, czerwone, czarne, bez lub z efektami, każdy może być postrzegany inaczej. Jednak określenie koloru jako srebrny czy czerwony nie jest jednoznaczne, bowiem na rynku można zaobserwować ogromną ilość odcieni lakierów samochodowych. W jaki sposób można więc dobrać odpowiedni kolor, jeśli zajdzie potrzeba naprawy lakierniczej samochodu?

Jaki kolor ma samochód?

Najprostszym sposobem sprawdzenia jakiego koloru potrzebujemy jest odnalezienie tabliczki znamionowej, która znajduje się w każdym samochodzie. Jej lokalizacja jest zależna głównie od marki auta. Z tabliczki należy odczytać tzw. kod OEM, który jest kombinacją liter i cyfr, które odpowiadają jednemu kolorowi. Odnalezienie kodu koloru to tylko połowa sukcesu. Kolory występujące pod jednym kodem OEM mogą się różnić odcieniem. Jest to spowodowane produkcją samochodów w różnych fabrykach na przestrzeni lat. Dla przykładu topowy srebrny kolor Volkswagena, występujący pod kodem LA7W po raz pierwszy pojawił się w roku 1997 i jest on używany do dziś. Jest więc wielce prawdopodobne, że lakier produkowany przez 20 lat lub więcej będzie posiadał różne wersje kolorystyczne. Dodatkowo karoseria samochodu narażona na działanie czynników atmosferycznych

ulega stopniowemu odbarwianiu. W programach recepturowych oprócz koloru podstawowego (tzw. matki) mamy do wyboru również warianty różniące się nieznacznie kolorem czy wielkością ziarna. Większość firm produkujących lakiery samochodowe posiada dokumentacje kolorystyczne tzw. kolorboxy. Na rynku dostępne są dwa rodzaje kolorboxów – posegregowane wg marki samochodu oraz chromatycznie (według koloru). Każdy wzornik znajdujący się w kolorboxie posiada przypisany kod OEM oraz markę samochodu. W bardzo łatwy sposób możemy więc sprawdzić czy interesujący nas kolor pasuje do tego na karoserii.

Co zrobić gdy nie posiadamy kodu koloru (OEM)?

Jeśli jednak tabliczka znamionowa jest nieczytelna lub z jakichś powodów nie ma jej w samochodzie bardziej użyteczne będzie użycie kolorboxu z ułożeniem chromatycznym – o ile oczywiście posiadamy system z takim typem dokumentacji. Wówczas porównując odcienie wzorników możemy dobrać ten najbardziej zbliżony do lakieru samochodowego. Zależności pomiędzy kolorami, wpływ jednych kolorantów na drugie, to czy dany komponent jest transparentny czy mocno kryjący, czy ma grube ziarno czy drobne, w którą „stronę barwi” dany toner, jak odróżnić xyrallic od perły – to wszystko są wiadomości bardzo uniwersalne. Dlatego aby poprawnie rozróżniać barwy nie wystarczy obecność odpowiednich komórek w strukturze oka, ale wymagane jest kilka lat pracy które daje doświadczenie do pracy z każdym systemem.



Bardzo ważnym aspektem doboru koloru jest jego aplikacja. Sposób nakładania lakierów, zwłaszcza metalicznych, ma kluczowy wpływ na końcowy efekt, bowiem decyduje on o ułożeniu cząsteczek metalu w warstwie. Znacznie gorsze efekty uzyskujemy, kiedy pigment jest zgrupowany lub ułożony nierówno. Pigmenty metaliczne mają inną strukturę od solidowych ponieważ przypominają w znacznym powiększeniu strukturę płatków i są znacznie cięższe. Dlatego ważne jest dokładne wymieszanie bazy przed użyciem. Dla przykładu - miksy lakierów Kar-Bon marki Profix powinno mieszać raz dziennie przez ok 5 min. Doświadczony lakiernik jest w stanie użyć różnych technik nanoszenia lakieru, w taki sposób, aby nie występowały różnice kolorystyczne widoczne dla ludzkiego oka, nawet jeśli istnieją różnice w kolorze pomiędzy oryginalną karoserią a natryskiwanym lakierem. Jest to szczególnie widoczne na płaskich powierzchniach pomiędzy którymi nie ma żadnych części rozdzielających. Jeżeli nanoszony lakier metaliczny jest zbyt jasny można zastosować tzw. technikę malowania na mokro. Polega ona na nanoszeniu grubych warstw. Wówczas cząsteczki srebra lub innych perłowych składników zostaną utopione, przez co kolor będzie wydawał się ciemniejszy. W sytuacji odwrotnej – kiedy kolor wydaje się zbyt jasny technika malowania na sucho sprawdzi się idealnie. W metodzie tej nakładane warstwy są cienkie, przez co ziarno wydaje się być „na wierzchu”. Taki efekt powoduje rozjaśnienie koloru. Wpływ czynników atmosferycznych na stabilność kolorów jest często tak duży, że aby zniwelować różnice konieczne jest zastosowanie tzw. cieniowania na pojedynczym elemencie lub częściach sąsiadujących. Jest to nanoszenie materiału nie tylko na lakierowany element, ale również na te sąsiadujące, co zapewnia płynne przejście koloru jednego w drugi.

Światło zmienia kolor

Dobór koloru musi odbywać się w odpowiednim oświetleniu. Najlepszym wyborem jest naturalne światło słoneczne. Kolory w oświetleniu sztucznym czasem wyglądają inaczej niż w świetle dziennym. Zjawisko to nosi nazwę metamerii. Jest ono spowodowane tworzeniem podstawowych komponentów wchodzących w skład lakieru z innych pigmentów. Miejsce, w którym dokonujemy

porównania musimy oczyścić, możemy to zrobić wykorzystując pasty polerskie – zalecamy rozpocząć polerowanie od pasty EASY a następnie wypolerować miejsce mleczkiem WAX. W trakcie porównania pamiętamy, aby dokonać porównania pod kilkoma kątami. Po tych czynnościach przygotowujemy mieszankę „pilotującą”, w celu wykonania natrysku próbnego. Należy przy tym pamiętać, by w miarę precyzyjnie odwzorować późniejsze warunki malowania samochodu, czyli właściwe ciśnienie powietrza, ilość warstw oraz pistolet lakierniczy. Często w mieszalni stosuje się mini pistolety o mniejszej dyszy, co zmniejsza wiarygodność natrysku próbnego. Przed samym lakierowaniem upewnijmy się czy powłoka antykorozyjna w miejscu naprawianym została w sposób należyty odtworzona. Dotyczy to również koloru podkładu, ma to niebagatelne znaczenie w efekcie końcowym uzyskanym w wyniku lakierowania.

Szeroko rozbudowany system kolorystyczny w połączeniu z odpowiednim oświetleniem oraz umiejętnościami i doświadczeniem lakiernika gwarantuje idealne dobranie i aplikację koloru.

Weronika Stefaniak

***Starszy Specjalista ds. receptur
Multichem Sp. z o.o.
producent lakierów marki Profix***

Źródło: