

Na ratunek zadrapanym felgom

data aktualizacji: 2022.09.21



Dwukolorowe felgi sprawiają najwięcej trudności. Srebrne ramiona doznały uszczerbku, więc trzeba sprawdzić, czy obręcz jest idealnie prosta, a po zeskanowaniu umiejętnie toczyć na maszynie CNC

Zabiegi refinish w przypadku felg ze stopów cieszą się niezmienną popularnością, bo tak jest po prostu taniej. Zawsąd racjonalniejsza to perspektywa niż zakup fabrycznie nowej, a tym bardziej nowego kompletu obręczy do aut. Jakich aut? Ano takich, których zadrapane czy zaniedbane obręcze obniżają wartość czy psują dobre samopoczucie posiadacza pojazdu.

Przysłowiowe alufelgi poprawiają estetykę pojazdu, dopasowując ją do naszych indywidualnych gustów. Skoro w wielu samochodach obręcze ze stopów lekkich są częścią fabrycznego wyposażenia, to też nic dziwnego, że nie maleje zainteresowanie takimi na rynku wtórnym.

Przynajmniej od razu. Zakup felg to bardzo emocjonalna decyzja. Doskonale wiedzą o tym producenci, którzy nieustannie pracują, by swoisty design skutecznie przykuł uwagę potencjalnych klientów. Czołowe firmy prześcigają się w pomysłach na nowe wzory i kolory. Na topie jest dziś wysokiej jakości grawer laserowy. Zwłaszcza gdy ma to być sportowa i wytrzymała, a jednocześnie dzięki technologii flow forming lekka obręcz do SUV-ów czy aut typu crossover. Ale nawet popularny model auta po zmianie felg może stać się niepowtarzalny. Nadanie sportowej czy eleganckiej stylistyki to okazja do daleko idącej personalizacji czterech kółek.

I tak jak trudno przejść obojętnie obok wystylizowanych obręczy, tak łatwo o ich zadrapanie. A wtedy okazuje się, że koszt przywrócenia fabrycznej estetyki może przyprawić o ból głowy. No chyba że zdać się na propozycję rynku wtórnego, który stara się dotrzymać tempa fabrykom, celując

w zabiegach refinish.

- Renowacją felg zajmujemy się od 2010 roku, z racji tego pandemiczny kryzys w żaden sposób nie ograniczył popytu wśród klientów - mówi Lucjan Talik z firmy FelgenGarage z Kęt, która zajmuje się kompleksową renowacją felg. - Klientów napędza nam polityka koncernów motoryzacyjnych, skoro bywa, że po prostu nie sposób kupić jednej obręczy, która doznała uszczerbku. Mina rzędzie, gdy klient usłyszy w ASO, że musi kupić komplet... czterech. I wtedy tym bardziej szuka racjonalniejszego sposobu przywrócenia fabrycznej estetyki.

A że to coraz trudniejsze zadanie, to i grono wysokiej klasy profesjonalistów pilnie strzeże swego know-how. Rywalizacja zaostrza się. Dochodzi też do kuriozalnych sytuacji, gdy mieć na uwadze, że ten sam punkt ASO, który na różne sposoby zniechęca klienta do zabiegów refinish na niezależnym rynku, tego samego dnia korzysta z kompetencji aftermarketu, przykładowo gdy w samochodach dojazd testowych którakolwiek z felg dozna jakiegoś uszczerbku (przerysowania).

Dwukolorowa - matowa i frezowana

Nadanie różnorodnych kształtów w odlewie ze stopów lekkich to dziś za mało, by uwieść kierowcę. Dlaczego laser nadaje ostatni sznyt? Obróbka laserem wiąże się z wyższymi kosztami inwestycyjnymi, ale pozwala na uzyskanie wyjątkowych rezultatów. Efekt ciemniejszych, bo potraktowanych laserem zewnętrznych krawędzi ramion wygląda zjawiskowo, ale wypukłe logo na rantach to już prawdziwa zagwozдка, gdy pomyśleć o zabiegach refinish. Takie modele CH, CH-R czy klasyczne kute LM - praktycznie cała seria Performance-line firmy BBS jest produkowana metodą flow forming i skrywa na obręczy napisy nanoszone laserowo. Bez zaangażowania maszyn CNC się nie obejdzie, gdy wziąć na warsztat taką 20-calową obręcz koła ze stopów lekkich M Performance w stylistyce Double Spoke 624 M Bicolor. Odtworzenie logo „BMW M” to robota najwyższych lotów.

Jakby tego było mało, receptury lakierów stanowią tajemnicę producentów felg. Wyzwaniem dla kolorystów będzie przywrócenie estetyki takiej np. 5-ramiennej obręczy Ronal R69, która oferowana jest w czterech wersjach wykończenia powierzchni. Kierowcy mogą wybierać pomiędzy klasyczną wersją Jetblack-mat, szlachetnym wykonaniem Platinum silver, kolorowym wariantem Jetblack z czerwonym obrzeżem, a także nową, innowacyjną powierzchnią Magnetic grey.

Do zabiegów refinish wykorzystuje się powłoki i materiały lakiernicze renomowanych producentów, by wspomnieć marki Lankwitzer i Tiger. Na marginesie wiodącego portfolio produkują takie także inne firmy, np. Kabe.

- Przyznajmy od razu, renowacja felg to bardzo wymagający i trzeba przyznać bardzo niszowy biznes, skoro dużo większe zamówienia generują w Polsce producenci rowerów - przybliży sytuację na rynku Arkadiusz Jankowski, key account manager Farby Kabe Polska Sp. z o.o. - Lakierujący obręcze słusznie utyskują, że zdecydowanie mniejsza jest dostępność kolorów. Uzyskanie satysfakcjonujących odcieni wynika z ograniczenia wzornika RAL K7. Toż to raptem 200 kolorów.

Kabe jest dostawcą materiałów lakierniczych dla Ronala. Z uzyskanych informacji wynika, że dla interesujących nas produktów zaleca podkład epoksydowy matowy 10 z dodatkiem antygazującym w kolorze RAL 9005, 7043, 7035, 9010. Ten gwarantuje doskonałą wydajność i rozlewność, a co za tym idzie - spełnia także funkcje (oprócz zabezpieczenia antykorozyjnego) uszczelniające i korygujące. W kartach technicznych znajdziemy informację, że do aplikacji można używać wszystkich popularnych urządzeń elektrostatycznych. Lepsze wyniki odnośnie do odgazowania obiektu uzyskuje się, kiedy proszkowa warstwa podkładowa jest utwardzana przed nałożeniem powłoki kryjącej. Aby uniknąć uszkodzenia powierzchni, zaleca się nie mieszać tego typu farby proszkowej z innymi farbami proszkowymi.

- Farby płynne są o tyle ciekawe, że nie wymagają takich wysokich temperatur jak proszkowe - najczęściej wystarczy 60-85°C, a też możliwość mieszania takich daje wiele więcej możliwości kolorystycznych - mówi Arkadiusz Ignacy z firmy ALU z Mikołowa.

Systemowa renowacja felg aluminiowych?

Nie ulega wątpliwości, że rosnące oczekiwana w stosunku do powłok lakierniczych stosowanych na felgach aluminiowych wywołują potrzebę ciągłego rozwoju farb przeznaczonych do tego celu. Liczy się nie tylko estetyka, ale również wysoka odporność mechaniczna nanoszonych powłok, a także odporność na wpływ czynników środowiskowych, takich jak: promieniowanie UV, wilgoć, sól czy chemia samochodowa.

- Odpowiadając na te potrzeby rynkowe, firma FarCo w 2019 r. stworzyła i wprowadziła do sprzedaży nową markę farb i lakierów Rimco, przeznaczonych do malowania obręczy kół ze stopów lekkich. W jej skład wchodzi profesjonalne systemy do lakierowania/renowacji felg aluminiowych, a ich producentem jest firma FreiLacke GmbH - mówi Dawid Gdula z FarCo Sp. z o.o. - Są to systemy pionowe, polegające na nałożeniu kolejnych warstw farby na uprzednio przygotowaną mechanicznie (strumieniowo-ściernie) bądź chemicznie felgę aluminiową. Poszczególne warstwy mają specyficzne właściwości, zapewniając odpowiednią charakterystykę powłoki.

Renowacja felgi to koszt rzędu 300-600 zł, a zabiegi takie są aż 5-krotnie mniej energochłonne niż wyprodukowanie nowej.

Co ciekawe, systemy te funkcjonują na rynku globalnym i zostały sprawdzone przez największych światowych producentów felg aluminiowych, ale według jego zapewnień doskonale odnajdują się na rynku renowacji felg, co potwierdza popularność takiej formy malowania w Europie, np. w Wielkiej Brytanii, Niemczech czy w Polsce. Tyle że system trójwarstwowy do malowania felg aluminiowych wymaga bardzo profesjonalnego podejścia, skoro podkład stanowi farba proszkowa o specjalistycznych właściwościach na bazie mieszaniny żywic: epoksydowej i poliestrowej. Kolejną warstwę, nadającą wygląd malowanej felgi, nakłada się w formie płynnej i poddaje utwardzaniu piecowemu. Ostatnią warstwę systemu stanowi lakier bezbarwny, pełniący głównie funkcję ochronną, który może być наносzony zarówno w formie ciekłej, jak i proszkowej. Ze względu na transparentność bezbarwnego lakieru aplikowanego „na mokro” w najmniejszym stopniu ryzykujemy zmianę odcienia farby bazowej.

Obojętnie jak, uzyskanie satysfakcjonujących efektów wizualnych w tej technologii wymaga posiadania dwóch stanowisk malarskich: proszkowego i ciekłego. Niezbędny jest również piec do wygrzewania detali, ponieważ farby ciekłe wymagają utwardzenia termicznego w temperaturze od 150 do 170°C. To dlatego rynek specjalistów od zabiegów refinish felg samochodowych ulega daleko idącej specjalizacji. Jedna firma ćwiczy się w diagnostyce - felga musi być idealnie równa, inna trudni się odlakierowaniem powłok, a kolejną obróbką CNC, by koniec końców produkt zyskał nową powłokę. Firm podejmujących się kompleksowych zabiegów jest dużo mniej.

Jakie jeszcze zmiany widać na tym rynku? Czy to na mokro, czy na ciepło - wąskim gardłem staje się proces odlakierowania. Sztuką jest tak potraktować powierzchnię, by jak najmniej się napracować. Największą barierą wejścia w ten biznes są owe nowe wzory obręczy, te dwukolorowe. Felga do renowacji musi być idealnie prosta, by zebrać tylko tyle materiału, ile trzeba. Bez precyzyjnego skanowania i inwestycji w maszyny CNC się nie obejdzie. Choć i te tanieją, to pracochłonność zabiegów sprawia, że optymalizuje się koszty. By piec zużywał mniej energii, by mniej farby się traciło. A wspomniane logo? Każdy ma swoje tricki. Obojętnie jak, za każdym razem priorytetem zabiegów jest nieosłabienie konstrukcji felgi.

Rafał Dobrowolski

Fot. R. Dobrowolski i materiały Ronal

Artykuł pochodzi z archiwum Nowoczesnego Warsztatu

Źródło: