

bezpłatny kwartalnik dla lakierników i blacharzy

LAKIERNIK

www.lakiernik.com.pl nr 80 listopad 2023 ISSN 1509-4774

**Zawód: pinstriper.
W świecie linii Dixona**

str. 6

Sekret idealnej równowagi w aplikacji

str. 20

**Rozliczenia, kalkulacja, wycena
- podstawy systemu**

str. 42

TROTON



**Nowa odśłona
wysokiej jakości**



Od 5 do 7 września zespół TROTON brał udział w kolejnej edycji targów Automechanika, które odbywały się w Johannesburgu. Nasze stoisko reprezentowane było przez Project Managerki odpowiedzialne za współpracę z klientami, szefa działu Szkoleniowo-Technicznego oraz przez dyrektora działu Automotive.

Team TROTON Polska ze stoiskiem na targach Automechanika w RPA

W targach wzięło udział 670 wystawców z całego świata, których odwiedziło prawie 6000 osób z 38 krajów. Hale targowe zajmowały prawie 10 500 m².

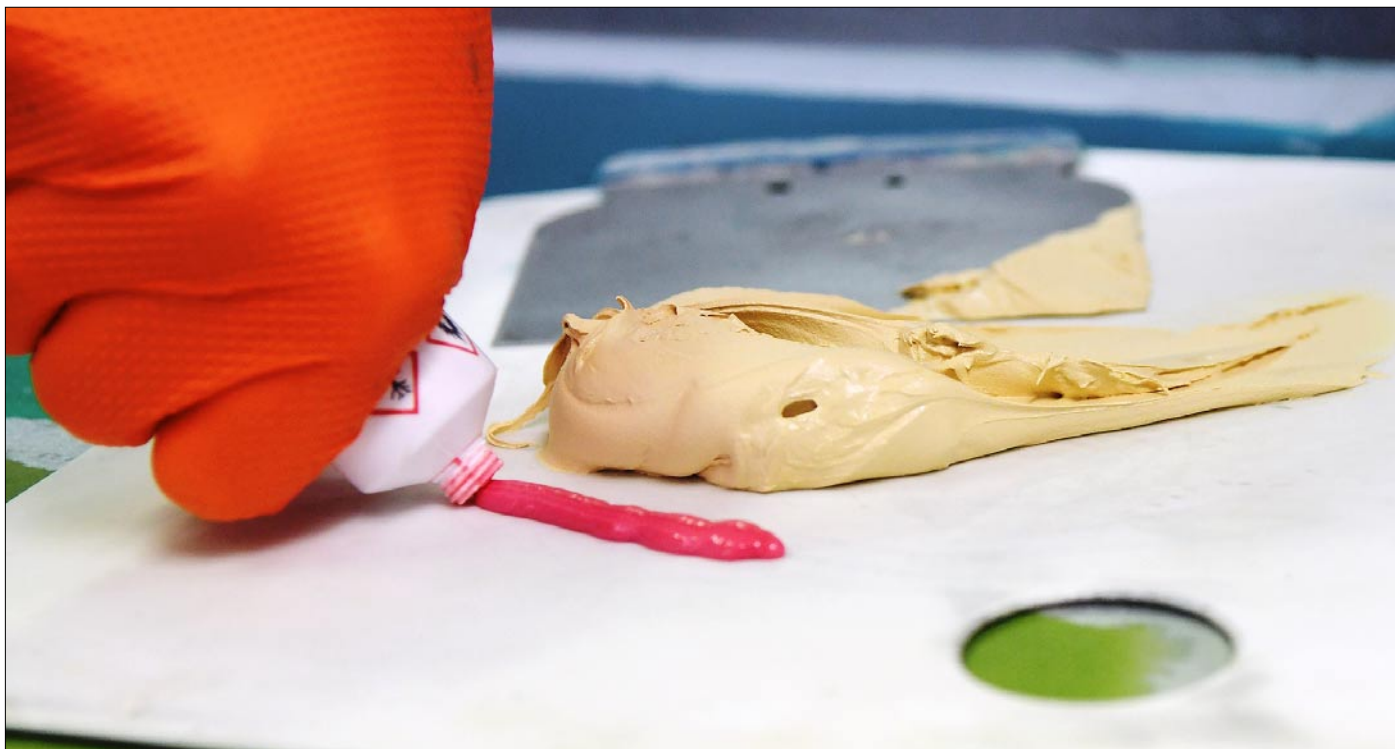
Stoisko firmy TROTON cieszyło się bardzo dużym zainteresowaniem, jesteśmy pełni nadziei, że czeka nas rozwinięcie współpracy z wieloma partnerami biznesowymi, dzięki czemu polski produkt zagości w RPA na stałe.

Udział TROTON w targach podsumował Dyrektor d/s Sprzedaży firmy Tadeusz Ści-bura: – "Nasze pierwsze spotkanie z Afryką wypadło obiecująco. Mieliśmy kilkadziesiąt spotkań z firmami pracującymi na afrykańskim rynku - jak również nadarzyła się sposobność pojeżdżenia po rynku i obejrzenia „przy pracy” kilku warsztatów oraz jednego dystrybutora. I pierwsze wrażenia są niesamowite. Tak jak w codziennym życiu – piękne dzielnice Johannesburga przeplatają się z dzielnicami biedy – tak również w naszym biznesowym świecie obok warsztatów klasy A i B, czystych i świetnie wyposażonych – mamy warsztaty C i D (choć nasz afrykański dystrybutor zapewniał nas, że spokojnie można dodać do tego podziału również klasę E) – ro-

biące naprawy w wiatrach, namiotach czy nawet bezpośrednio na ulicy. Te dwa światy odzwierciedlają się również w gamach produktów, gdzie jedni pracują na drogich produktach światowych producentów a niższe segmenty pracują często na technologiach już dawno zapomnianych w Europie. To będzie dla nas duże wyzwanie – być może będziemy zmuszeni stworzyć kilka nowych produktów – specjalnie pod rynek afrykański. Co do samych targów Automechanika – zaskoczyła nas dobra, profesjonalna organizacja, duża ilość odwiedzających – jak i stosunkowo mały udział polskich firm, które można było policzyć na palcach jednej ręki."



Szpachla – zależnie od potrzeb	4
Amatorskie naprawy	13
Dokumentacja techniczna produktu	16
Od spławika po figurę z kapliczki – w handlu farbami i lakierami nie ma nudy	22
Sekcja blacharsko-lakiernicza gotowa do współpracy z Towarzystwami Ubezpieczeniowymi	32
Zza lady widać wszystko	36
Wskazówki od marki Standox - poważne uszkodzenia na podłożach metalowych	39
Aluminium w karoserii	46
Patologia, ale kto jest winny?	48
Warto wiedzieć ...	49
Autodetailing - skąd się wziął i co dokładnie przez to pojęcie rozumiemy?	54
Patrycjusz Gaj i jego kolejny projekt: Harley – Davidson nagrodą na zlocie	59
Żółte bzzz	65
Na kryzys kompetencje	68
Zaufany dostawca produktów	71
EuroSkills 2023 po raz pierwszy w Polsce	72
TROTON Przedsiębiorcą Roku Pomorza Zachodniego 2023!	74
Nowy samochód dla OSP ze wsparciem firmy TROTON	76



W naprawach powłok lakierowych szpachle wykorzystujemy do wyrównywania większych wgłębień w powłoce naprawianej. W zależności od miejsca naprawianego, dobieramy do naprawy odpowiedni rodzaj szpachli. Inną będziemy stosować do wyrównywania powierzchni w elementach z tworzyw sztucznych, a o innych właściwościach do nierówności na progach podłogi bądź na słupkach dachu, a jeszcze inne na skorodowaną blachę.

Autor: Mieczysław Sieczkowski, Mirosław Rutkowski

Szpachla – zależnie od potrzeb

Rodzaj szpachli dobieramy w zależności od potrzeb, czyli od wielkości powierzchni szpachlowanej, od jej przyczepności do danego podłoża oraz od jej odpowiedniej elastyczności. Aby zapewniać właściwą przyczepność szpachli do podłoża należy je najpierw odpowiednio przygotować przez przeszlifowanie powierzchni odpowiednią gradacją papieru ściernego przy pomocy właściwego urządzenia. Błędem będzie założenie, że jedna warstwa zakryje głębokie rysy. Tak rozumując moglibyśmy szlifować szybko grubym papierem i nałożyć grubą warstwę szpachli aby pozakrywać głębokie rysy. Nic bardziej błędnego. Każda rysa, której nie da się wyrównać #P180, po pewnym czasie będzie widoczna na powierzchni lakierowanej. Tak będzie dlatego, że rozcieńczalniki szpachli, w długotrwałym procesie migracji przez warstwy, odpa-

rowują z lakieru i, po pewnym czasie, we wnętrzu rysy pozostaje tylko sucha. Powłoka lakieru w miarę migracji rozcieńczalników opada – latem szybciej, a w pozostałych porach roku wolniej – przez cały czas. Po całkowitym odparowaniu rysa będzie widoczna na zewnątrz powłoki, co jest oczywistym błędem lakierniczym i powodem do reklamacji naprawy. Szpachle nakłada się na przeszlifowaną blachę lub tworzywo, ale nie na przecięte warstwy powłok lakierowych. W przecięte powłoki wchłaniają się rozcieńczalniki i po ich odparowaniu podczas szlifowania na powłoce lakieru pojawia się tzw. mapowanie – porowaty ślad przecięcia tych warstw. Istotne jest zabezpieczenie metalu przed korozją. Po usunięciu warstwy rdzy mechanicznie i chemicznie należy powierzchnię przeszlifować i po odtłuszczeniu pokryć podkładem epoksydowym. Materiał ten zawiera dodatki antykorozyjne, dobrze izoluje i ma właściwości poprawiające przyczepność. Należy pamiętać, iż na ten rodzaj podkładu nie należy nakładać szpachli z włóknem szklanym, w tym przypadku przyczepność będzie bardzo słaba. Z tego samego powodu nie nakłada się szpachli na grunty kwaśne oraz wodorozcieńczalne.



TYPOWE ZASTOSOWANIE SZPACHLI

- **Do wypełniania nierówności w miejscach konstrukcyjnych** oraz do głębokiego wypełniania stosuje się szpachlę gruboziarnistą, łatwo obrabialną. Jedna, dwie lub trzy warstwy zazwyczaj

wystarczają, lecz podstawowy warunek: każdą warstwę trzeba przeszlifować do #P 180 – 220, a przed nakładaniem następnej warstwy usunąć pył i odtłuścić. Zawsze przed szlifowaniem nakłada się kontrast pozwalający wychwycić wgłębienia w powierzchni. Na koniec cienką warstwą szpachli drobnej wypełnia się drobne nierówności. Po wyschnięciu szlifowanie z kontrastem i jeśli nie ma wgłębień to można przechodzić do następnego etapu, czyli nakładania wypełniacza.

■ **Do wypełniania nierówności na dużych powierzchniach**, np. pojazdach dostawczych stosuje się szpachle o przedłużonym procesie utwardzania. Chodzi o to, aby ułatwić proces nakładania. Do skorodowanych blach lub obudów samochodów z laminatów poliestrowych stosuje się szpachle z włóknem szklanym – ważne aby powierzchnie zostały dobrze oczyszczone z rdzy i resztek połamanych laminatów. Pozostanie potrzeba wyrównania cienką warstwą szpachli drobnej wypełniającej drobne nierówności. Po wyschnięciu – kontrast – szlifowanie i jeśli nie ma wgłębień, to możemy przechodzić do następnego etapu, czyli do nakładania wypełniacza.

■ **Do wypełniania nierówności w elementach z tworzyw sztucznych** stosujemy szpachlę na tworzywa sztuczne – podłoże musi być przygotowane papierem #P 180 – 220. Niekiedy zachodzi potrzeba wypełnienia drobnych rys na powłoce lakieru – tu znajduje zastosowanie drobna szpachla akrylowa w niewielkich tubach. Zawsze musimy pamiętać o przeszlifowaniu zewnętrznej krawędzi powłok lakierowych otaczających miejsce szpachlowane przed nakładaniem podkładu wypełniającego papierem # P 320, aby nakładać podkład na drobniejsze rysy po szlifowaniu. Szpachle wraz z rozwojem technologii, zmieniały się i zawierały



coraz lepszej jakości żywice, od nitrocelulozowych o małej zdolności wypełniania poprzez epoksydowe /trudne w obróbce/ do poliestrowych aktualnie stosowanych. Stosujemy do napraw szpachle dwuskładnikowe z utwardzaczem, które zapewniają właściwe utwardzenie. Do krygowania minimalnych rys niekiedy stosujemy szpachle jednokomponentowe. Zawsze przeszlifowaną szpachlę musimy zaizolować od koloru warstwą wypełniacza. Bardzo ważne jest przestrzeganie instrukcji stosowania produktu. Zmiana proporcji mieszania produktu z utwardzaczem w innej proporcji niż zalecana, będzie skutkować po czasie konkretnymi wadami lakierniczymi. I tak niedomiar utwardzacza spowoduje nie wysychanie szpachli, co w konsekwencji da przesuwającą się miejscami powłokę lakieru. Nadmiar utwardzacza nie przyspieszy schnięcia, natomiast nieprzereagowany utwardzacz będzie oddziaływał na lakier i zmieniał jego kolor. Nierównomierne rozmieszanie utwardzacza z żywicą spowoduje obie te wady jednocześnie na szpachlowanym obszarze w różnych miejscach.

Laserowe usuwanie powłok lakierniczych, korozji oraz tlenków

Alternatywa dla piaskowania w procesach renowacji oraz przygotowania powierzchni

Przed czyszczeniem



Proces czyszczenia



Efekt końcowy



ECL TECH POLSKA Sp. z o.o.
Centrum oczyszczarek laserowych
ul. Turystyczna 21
31-213 Kraków

Infolinia:
tel.: 12 333 71 70



ECL TECH POLSKA
LASERY CZYSZCZĄCE

www.eclpolska.pl



- Widok pędzla zostawiającego za sobą piękną, tłustą linię o ostrych krawędziach, to coś co nieustająco mnie fascynuje – mówi z czułością Dixon czyli Dawid Tymon, magister etnologii z Bielska Białej, który 10 lat temu zakochał się w pinstripingu. - Uzależniłem się od niego – wyznaje. - Tych ruchów pędzla potrzebuje jak narkotyku. Wystarczy kilka dni przerwy w malowaniu i trudno ze mną wytrzymać. Moja praca to frajda i najlepsze lekarstwo na stres. Fenomenalnie odpręża.

Zawód: pinstriper. W świetle linii Dixona

Z zasady pracuje u klienta. Ale nim pojawi się w jego garażu z kompletem pędzli, farbami, odczynnikami i dwoma stołeczkami (tym do siedzenia i tym, na którym umieści narzędzia) minie trochę czasu, bo zlecenie trzeba umieścić w napiętym zwykle grafiku. - Najbardziej hardcorowy rajd przeżyłem w tym roku, w lipcu – wzdycha z uśmiechem. - Dwa razy odwiedziłem Zieloną Górę, Niemcy, Grodzisk Wielkopolski, Kościan i Poznań. Wszystko to w 5 dni. Spałem po 3-4 godziny na dobę. W domu odsypiałem tydzień. Ale było świetnie.

Jak trafił do świata pinstripingu? Zaskakuje nas liczbą zajęć, które wykonywał zanim odkrył swój zawodowy narkotyk: praca w gastronomii, sklepie zoologicznym, budowlanym, sprzedaż kominków, czyszczenie termowentylatorów. Był czas, że wyjechał do pracy do Stanów. Co ciekawe, kluczową rolę w drodze do pinstripingu odegrała jego żona – Marta. - Święty człowiek. Drugiego takiego nie ma na całym świecie – podkreśla. Zanim jednak Marta pojawiła się w jego życiu ujawniając motywacyjne zdolności, nastoletni Dixon skończył technikum samochodowe. Motoryzacja w szkole jakoś go jednak nie porwała. Za to wypatrzone w Motomani zdjęcie tylnego błotnika motocykla ozdobionego płomieniami układającymi się w czaszkę malowane przez Przemka Drozda, już tak: - Wtedy stwierdziłem: też tak chcę! I tak sobie z tym stwier-



dzeniem żyłem, aż do momentu, gdy ponad dekadę później, Marta rzuciła: „Słuchaj, przecież chciałeś malować aerografem...” - :a ja na to: - „no tak”. - „No to kupmy go i spróbuj, bo inaczej nigdy nie dowiesz się jak to jest tak malować”. Kupiłem więc prostego „Chińczyka”. Nawet nie z kompresorem, a z butlą ze sprężonym powietrzem. Do tego farby akrylowe. Namalowałem na kartce papieru pewną aktorkę. Marta powiedziała: „no proszę, masz potencjał, bo już widać, że to człowiek” – śmieje się nasz rozmówca.

Praca aerografem stała się jego hobby. Pomalował kilka kasków, motocyklowy bak i uznał, że naprawdę sprawia mu to frajdę. - Ale okazało się, że jest coś, co może dawać nieporównywalnie większą przyjemność – opowiada dalej. - Wpadł mi w oko filmik, na którym Richie Chllaszczak „kfiatek” wykonywał pinstriping. Tak naprawdę, to była tylko dłoń kfiatka i ruch pędzla, który mnie zahipnotyzował. Kupiłem puszkę farby i pędzel, który zresztą zniszczyłem w tydzień. Próbowałem codziennie, ćwiczyłem, ćwiczyłem... Głównie na szkłe, bo to wdzięczny materiał, zbliżony do lakierowanej powierzchni i łatwy do zmycia. Codziennie było to samo: wychodziła mi rozedrgana linia. Czasami rozlana. Z internetu wiedziałem tylko, że ruch ręki ma być płynny, a farba odpowiednio gęsta cokolwiek miało to znaczyć. Rozcieńczalnik tak cuchnął, że teść – kochany człowiek - chwilami miał dosyć. To było stresujące, bo każdego dnia myślałem: dziś wyjdzie! Ale pierwszą, prostą, pełną linię namalowałem gdy minęło jakieś pół roku. Patrzyłem i nie wierzyłem. Pękałem z dumy: no, to jest linia!

LINIA JAK WYGRANA W TOTKA

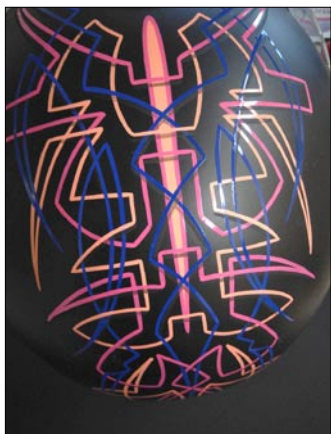
Pytamy skąd ten upór, samozaparcie, konsekwencja: - Nie wiem. Może to choroba psychiczna? – rzuca ze śmiechem. - Nie było tak, że spałem 4 godziny dziennie, a przez resztę doby ćwiczyłem. Miałem przecież pracę, nadgodziny. Ale zawsze tę jedną do trzech godzin poświęcałem ćwiczeniom. Chyba już tak mam, że jeśli pęknie we mnie jakaś bańka, będę tak długo drażył, aż to co postanowię w końcu zrealizuje.

Doskonale pamięta co czuł, gdy wreszcie spod pędzla wyszła mu ta właściwa linia: - To było jak wygrana w Totka. Serducho biło, nie mogłem zasnąć. Ćwiczyłem dalej. Teraz trzeba było odkryć, jak to się stało, że wreszcie mi wyszło. Każda farba ma inną wagę, inną grubość pigmentu, inną przezroczystość. Na szczęście od początku pracowałem tą samą farbą, więc odkrycie drogi do po-



wtarzalności przyszło szybciej. To nie jest żadna „moja metoda”, bo nie da się ponownie odkryć Ameryki. Teraz pracuję używając technik, które w danym momencie są mi wygodne. Czasem opieram dłoń na ręce, innym razem maluję oburącz, albo jedną ręką, stabilizując ją kciukiem drugiej. Wszystko zależy od tego, jakie mam podłoże, jakie są warunki danego dnia. To „metody” podpatrzone, ewentualnie przystosowane do moich cech - jak to się mawia – osobniczych.





Podkreśla, że nie jest perfekcjonistą. - Kładę nacisk na to, by każda linia była równa. To podstawa mojego zadowolenia. Żeby była taka, jaką zostawił po sobie kfiatek na tym pamiątnym dla mnie filmie – dodaje z uśmiechem. - Zgadza się z twierdzeniem, że perfekcjonizm zabija sztukę – mówi. - Nie jesteśmy komputerami, człowiek jest przecież omylny. Zawsze mogę się dopatrzeć w swoich pracach jakichś minimalnych niedociągnięć, których z pozoru nie widać, bo łatwo oszukać oko. Moje oko je widzi. To normalne. To dowód na to, że wybrałem zawód, w którym trzeba nieustająco ćwiczyć. Ciągłe się uczyć. Szukam inspiracji. I dobrze, bo malowanie mnie wycisza, uspokaja. Ale i daje fantastyczną energię. Jadąc do klienta oczami wyobraźni widzę jak będzie wyglądać to moje malowanie. Nakręcam się jak przed dobrym koncertem, a przy pierwszym przyłożeniu pędzla zaczynam najlepszą zabawę. Zadowolenie klienta to tylko deser w tej mojej uczcie – zdradza z pinstriper.

LEPIAN WYPATRUJE DIXONA

Dixon przyznaje, że nie wiadomo jak długo malowałaby „do szuflady”, gdyby kilka lat temu w jego życiu nie pojawił się Patrycjusz Lepian Gaj, jedno z najgorętszych nazwisk polskiego lakiernictwa customowego i aerografu. To też bohater artykułów Lakiernika. - Straszny łobuz! – śmieje się Dixon. - Patryk gdzieś mnie wypatrzył, chyba na jakimś forum. Powiedział: „chodź, zrobimy kursy, będziesz uczył, będzie fajnie”. Ja na to „jak mam uczyć, skoro sam nie umiem?” „Umiesz, umiesz, widziałem” – padło w odpowiedzi. Patrycjusz Gaj drążył skałę, drążył i wydrążył. - I tak stał się jednym z ojców Dixona – słyszymy. - Jedną z osób, które wierzyły we mnie, podtrzymywały na duchu, albo wyciągały za uszy. Mówił po prostu tak: „mam dwa błotniki, pomaluj mi je”. No to malowałem. Nauczyłem się wtedy więcej niż przez wszystkie, wcześniejsze lata. Zacząłem wreszcie malować linie na obłej powierzchni. Trzeba było zadbać o symetrię, odpowiednio zaprojektować wzór, wykonać szkic. Do dziś najpierw robię klientowi szkic na kartce papieru. Gdy czuję, że i tak niewiele mu to powie, maluję mu fragment pracy na szkle. Gdy widzę błysk w jego oczach, maluję mu pojazd. Patryk wrzucił mnie na środek oceanu i powiedział: „pływaj!” A ja jemu nie odmiawiam. I tak to się już na dobre zaczęło.

To był przełom. Dixon uwierzył w siebie. - Powiem więcej – poprawia. - Poczułem się jak mistrz świata! - mówi. To nie było najlepsze, bo wpadł w pułapkę samozadowolenia: - Zachłysnąłem się efektami mojej pracy i poprzewracało mi w głowie. Na szczęście dopadło mnie to na samym początku zawodowej drogi, nie było więc tak trudno zejść na ziemię.

Jak na nią powrócić? Dixon mówi tak: - Trzeba spojrzeć na siebie przez pryzmat swojej pracy, ale bez kłapek na oczach. Popatrzeć na prace innych artystów, porównać, zobaczyć na jakim jest się etapie. To przywraca trzeźwość. Człowiek zdaje sobie sprawę co już potrafi, ale też widzi nad czym jeszcze trzeba pracować.

PĘDZLE, FARBY, ŚWIATŁO ... POGODA

Ma dziś ok. 60 pędzli. Głównie amerykańskiego MAC'ka, zarówno tych standardowych jak również tych, sygnowanych nazwiskami artystów, którzy z MAC'kiem współpracowali. Jak np. Mr. Oz (Cory Mroz) - Jego pędzel to ostatnio moje ulubione narzędzie. Koniecznie z czarną owijką!

Budowa pędzla jest bardzo prosta i nie zmieniła się od lat: drewniany trzonek, na którym umieszczone jest naturalne włosie, zamocowane przy pomocy grubej nitki - owijki. Pędzle różnią się ilością i długością włosów. Każde włosie ma inną sprężystość, inaczej wypuszcza farbę. - Ilość włosów ma ogromny wpływ na długość linii, którą chcę wykonać – tłumaczy. - Bo część włosów jest rezerwuarem farby. Zmiana pędzla, to zmiana charakteru pracy. bo pędzel ustawia się pod zupełnie innym kątem. Dlatego ważne, by ćwiczyć pracując wieloma pędzlami.

Gdy jedzie do klienta, zabiera ich komplet, bo o doborze będą decydować również m.in. warunki pogodowe: - Czasem lepiej wziąć pędzel, który lepiej pracuje rzadką farbą – tłumaczy pinstriper. - Albo postawić na ten do przeznaczony do gęstszej. Tu właśnie przyda się doświadczenie. By je zdobyć, trzeba popełnić mnóstwo błędów. Z perspektywy czasu cieszę się, że uczyłem się na swoich.



troton.pl

Przy dobrej pogodzie, pracując od świtu do zmierzchu może ozdobić cały duży motocykl lub samochód. Samo malowanie nie trwa długo. - Można przyjąć, że 20 minut zajmuje jeden kolor na wzorze średniej wielkości – tłumaczy Dixon. - Ale musimy wziąć pod uwagę czas schnięcia, bo dużo łatwiej nakłada się drugi kolor, gdy pierwszy już wyschnie.

Optymalna pogoda, to słoneczny, ciepły dzień. Co ważne - bezwietrzny: - Nie macie pojęcia co potrafi zrobić pędzel pod wpływem wiatru – słyszymy. W pinstripingu ważna jest nie tylko pewna ręka i wprawne oko. . Oko ludzkie daje się łatwo oszukać. Gdybyśmy w tym przypadku bawili się w dokładne pomiary, pewnie doszlibyśmy do wniosku, że wzór, który tak nam się podoba, w rzeczywistości jest nie równy.

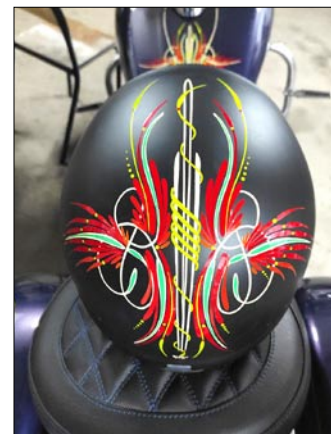
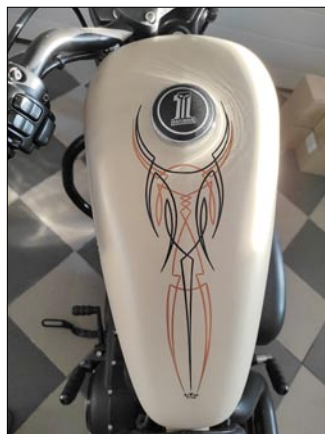
W warsztacie pinstripera farby uzupełniają odczynniki. Pomagają oszukać pogodę. Przyspieszają, albo spowalniają schnięcie farby, poprawiają rozlewalność. Dixon zabiera też do klienta chemię do czyszczenia malowanej powierzchni: - Muszę wiedzieć na czym będę malował. Często klienci stosują woski, które nawet po umyciu samochodu zostawiają na karoserii tłustą warstwę. Zrobi się na niej piękny kleks – puszcza oko.

Co ciekawe, nie wszystkie błędy popełnione w pracy da się naprawić: - Na przykład gdy farba wnika w głębszą rysę. rysę w lakierze. Mój serdeczny przyjaciel z Warszawy ma wspaniały, biały kask, z widoczną w słońcu delikatną różową poświatą – moje dzieło (śmiech). To efekt zmycia źle położonej czerwonej linii, podczas usuwania źle rozcieńczony barwnik barwnik wnikał w mikrorysy lakieru. To też była dla mnie piękna lekcja. Szkoda, że kosztem przyjaciela, bo bardzo go lubię, a on chyba nie lubi różu (śmiech).

LINIE NA KIJACH GOLFOWYCH

Pinstriping to nie tylko karoserie pojazdów: - Maluje się sprzęty AGD – w USA to częste zlecenia – słyszymy. - Drzwi, okna, torebki, kurtki, itd. Moim najbardziej zaskakującym zleceniem było dotąd malowanie główek kijów golfowych.

Największe zaskoczenie? - Zdecydowanie praca w podziemnym garażu, w którym światło włączało się na czujnik ruchu – śmieje się Dixon. Tę historię też potraktował jako naukę: - Dziś spotkanie z klientem poprzedza długa rozmowa – mówi. Pyta o sprawy techniczne, ale i stara się wyczuć przyszłego klienta. Bywa, że taki „wywiad” kończy się odmową. - Rzadko, ale tak się zdarza – przyznaje Dixon. Na swojej stronie internetowej, do przyszłych klientów zwraca się tak: „Malując nie uznaję kompromisów i oszczędności, dlatego używam najwyższej jakości emalii, pędzli i odczynników. Pomagam w doborze odpowiedniej kolorystyki zgodnej z Twoją osobowością i kolorami nadwozia i tapicerki. Każdy pojazd można zrobić zarówno w delikatnej jak i agresyw-



nej stylistyce. Każdy wzór projektowany jest pod kątem Twojego pojazdu i masz pewność, że jest tylko jeden, tak więc wszystko co maluję jest unikatowe w skali całego świata.”

Dixon chętnie dzieli się wiedzą i doświadczeniem. Organizuje kursy. Na tej samej stronie pisze o nich tak: „Kurs pinstripingu, to intensywny i praktyczny autorski program, który odkryje przed Tobą tajemnice tego tradycyjnego rzemiosła. Niezależnie od tego, czy jesteś początkującym entuzjastą lub też masz jakieś artystyczne doświadczenie, ten kurs zapewni Ci wszystko czego potrzebujesz, aby posiąść umiejętności pinstripingu i zabrać Cię na wyższy poziom twórczej ekspresji”.



**TROTON
BRAYT**

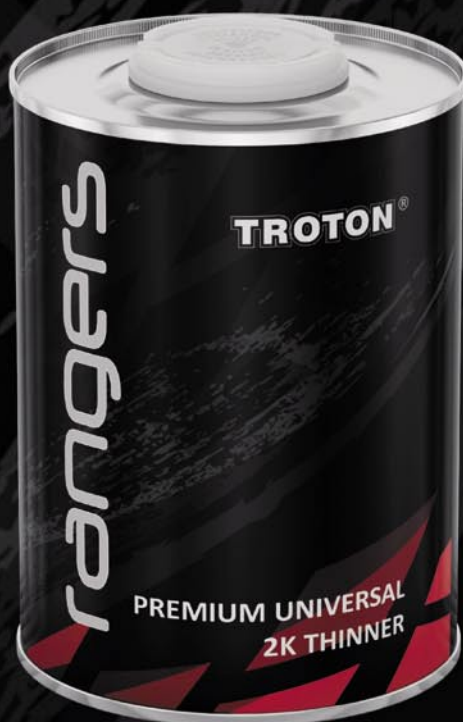


troton.pl

rangers

NOWOŚĆ

TROTON



ROZCIEŃCZALNIK DO POWŁOKI OCHRONNEJ RANGERS

Produkt dedykowany do rozcieńczania 2K poliuretanowej powłoki ochronnej Rangers. Pozwala na przygotowanie odpowiedniej mieszanki zapewniającej jej prawidłową aplikację, rozlewność i wysychanie oraz uzyskanie finalnego produktu o ściśle określonych docelowych parametrach.

Rozcieńczalnik jest mieszaniną starannie dobranych, wysokiej jakości rozpuszczalników organicznych, doskonale zbilansowanych w celu zwiększenia wydajności i optymalizacji pracy z produktami Rangers.

Nr artykułu: 300008645

Pojemność: 1 l

Op. zbiorcze: 6 szt / kart.



www.troton.pl

NOWOŚCI

w grupie produktów Rangers



2K ANTICORROSIVE EPOXY PRIMER 4:1

ANTYKOROZYJNY PODKŁAD EPOKSYDOWY 4:1

Wysokiej jakości 2-komponentowy podkład epoksydowy z dodatkami antykorozyjnymi zaprojektowany specjalnie do stosowania pod 2K poliuretanową powłoką ochronną Rangers. Doskonale zabezpiecza podłoża stalowe przed korozją, a jednocześnie wzmacnia i wydłuża antykorozyjne działanie powłoki ochronnej Rangers.

W zależności od ilości dodawanego rozcieńczalnika może być stosowany jako podkład wypełniający (4+1+15%) lub przegrodowy (4+1+25%), a przy dużym rozcieńczeniu również aplikowany techniką "mokro na mokro" (4+1+50%).

- Doskonała ochrona powierzchni stalowych.
- Bardzo wysoka przyczepność do różnych podłoży.
- Łatwy proces aplikacji i bardzo dobra rozlewność.

Kolor: jasnoszary

Nr artykułu: 15260

Pojemność: 0,8 l + 0,2 l

Op. zbiorcze: 6 kpl.

EPOXY THINNER

ROZCIEŃCZALNIK DO PODKŁADU EPOKSYDOWEGO

Produkt przeznaczony do rozcieńczania antykorozyjnego podkładu epoksydowego Rangers. Jest mieszaniną odpowiednio dobranych, wysokiej jakości rozpuszczalników organicznych, pozwalającą uzyskać wyrób o ściśle określonych parametrach.

Zapewnia odpowiednie nanoszenie, rozlewność i wysychanie podkładu epoksydowego Rangers.

Szczegółowe proporcje stosowania podano w kartach technicznych.

Nr artykułu: 15287

Pojemność: 0,5 l

Op. zbiorcze: 6 szt.

TECHNOLOGIE ŁĄCZENIA KAROSERII

Homologowane urządzenia
do prowadzenia napraw
powypadkowych nowoczesnych
karoserii samochodowych



GYS
INVEST IN THE FUTURE



ZGRZEWARKI INWERTEROWE



NITOWNICE



LUTOSPAWARKI



sklep.herkules-sc.pl

- Lutospawarki
- Ramy naprawcze
- Przecinarki
- Podgrzewacze indukcyjne
- Systemy pomiarowe
- Nitownice
- Spawarki
- Spotery
- Podnośniki
- Zgrzewarki

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI

ul. Hodowlana 45
86-005 Białe Błota

tel. 52 363 33 43
kom. 664 214 429

sklep@herkules-sc.pl
www.herkules-sc.pl



Ta naprawa zaczęła się w 2017 roku. Na parkingu ktoś konkretnie przytarł zderzak – prawy przód. Koszt naprawy w ASO był dla właścicielki zbyt duży, sprawy nie było, więc decyzja – naprawimy samodzielnie. Co z tego wyszło? Zobaczcie sami.

Tekst i zdjęcia: Mirosław Rutkowski

Amatorskie naprawy

Mąż właścicielki sympatycznego Picanto jest artystą malarzem, ma więc najróżniejsze techniki malarskie opanowane. Zeszlifował obszar zdartego lakieru, kupił szpachlę, zamówił dobrany według numeru kolor lakier w sprayu i, także w sprayu, bezbarwny. Po zeszlifowaniu powierzchnię wyrównał szpachlą, po czym pokrył ją kolorem. Sporo tego poszło, trzeba było kilku warstw, aby pokryć szpachlę. I na koniec warstwa bezbarwnego. Dzień był niezbyt ciepły, pochmurny, ale powłoki dość szybko wyschły. Co prawda pojawiło się kilka zacieków, ale ogólnie było jako-tako, czyli niekoniecznie tak, jak być miało. Przy okazji okazało się, że malarstwo sztalugowe i lakiernictwo samochodowe, to dwie zasadniczo różniące się sztuki. Następnego dnia właścicielka samochodu postanowiła wziąć sprawy we własne ręce i zabrała się do polerowania. Okazało się, że warstwy lakieru nie odparowały i nieutwardzone warstwy koloru ciągnęły się i rozmazywały, efekt

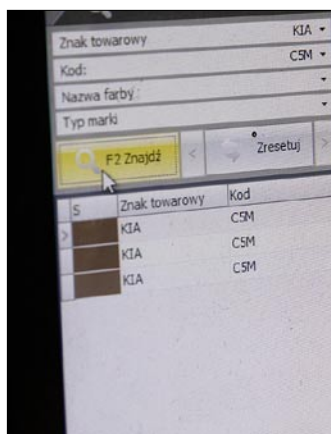
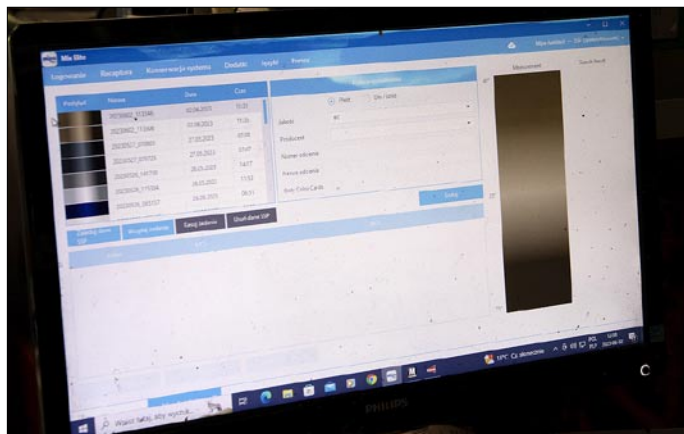
„jako-tako” zmienił się na „paskudny”... Jako że lakier nie jeździ, a samochód technicznie był w pełni sprawny, to tak zostało. Minęło sześć lat.



INTER
TROTON



troton.pl



Sześć lat później za naprawę wziął się kolejny amator. Poczytał w Lakierniku co i jak, popytał fachowców i poszedł do sklepu. Kupił szpachlę, papiery ściernie #400 i #600, preparat odtłuszczający, najmniejsze opakowanie szpachli, podkład epoksydowy, lakier bezbarwny i umówił się w mieszalni na przygotowanie koloru. Naprawa musiała być prowadzona przed garażem, po ustawieniu samochodu między otwartymi wrotami; wewnątrz było zbyt ciemno, ciemno i, w upale, duszno.

Po zabezpieczeniu sąsiednich elementów taśmą i gazetami zaczęło się szlifowanie. Warstwy starych lakierów były tak grube, że po kilku próbach szlifowania papierem #400 lepiej było użyć #120, potem #200 i dopiero na końcu #400. Po usunięciu starych warstw i wyrównaniu całości, odpyleniu i odtłuszczeniu powierzchni, szpachla uzupełniła ubytki i wgnioty oraz zostały wyprowadzone drobne nierówności. W pełnym słońcu szpachla wyschła szybciej i zaczęło się mozolne, ręczne szlifowanie zakończone najdrobniejszym papierem. Dokładność szlifowania sprawdzana była ręcznie, wykonawca czytał o pudrach kontrolnych, ale uznał, że nie ma potrzeby z nich korzystać. Następnego dnia, po dokładnym odtłuszczeniu miejsca szpachlowane zostały pokryte podkładem epoksydowym i, po jego wyschnięciu, lakierem bazowym. W pełnym słońcu odparowanie trwało minuty, dlatego szybko mogła być położona druga warstewka koloru i pół godziny później bezbarwny. Nie bardzo udało się cieniowanie, co wynika z nieco zbyt intensywnego pokrycia fragmentu blisko taśmy osłaniającej. W efekcie widoczna jest różnica w odcieniu fragmentu naprawianego od zastąpionego. Pomimo to wszystko byłoby nieźle, gdyby nie nagłe porywy wiatru, które podrywały pył osiadający na świeżo położonych, przesycających

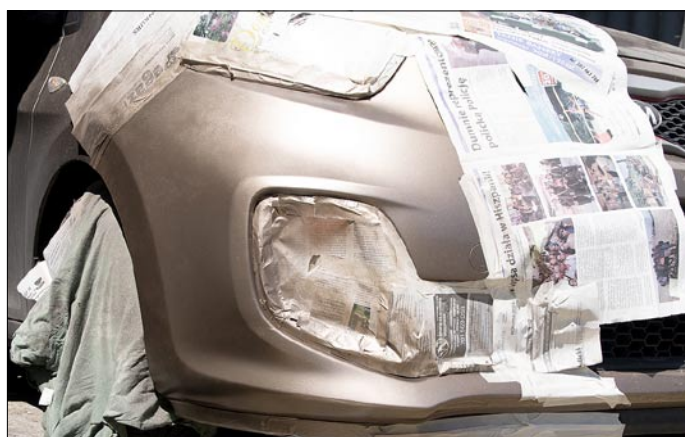


cych warstwach. Trzy (upalne i suche) dni później polerowanie. Maszyna polerska „dual action”, miękka gąbka i One Step marki Brayt. Drobin krzemu, które nawet wiatr, oczywiście, nie dało się spolerować, ale całość zaczęła wyglądać akceptowalnie. Po użyciu szybkiego wosku (Brayt T3) właścicielka auta stwierdziła, że jest bardzo zadowolona.

Oczywiście nie da się efektu tak wykonanej naprawy porównać z uzyskanym w profesjonalnym warsztacie, ale też nie da się porównać kosztów. W przypadku opisanego Picanto całkowite koszty zamknęły się w kwocie 200 złotych, czyli całość kosz-

towała tyle, ile zostało zapłacone w sklepie. Teoretycznie należałoby doliczyć wartość roboczogodziny, ale to była koleżeńska pomoc... Warto by też uwzględnić amortyzację polerki i energię elektryczną pobraną w czasie polerowania. Tych kosztów jednak nie policzono.

Propozycje naprawy u lakierników wahały się między 500 do 2500 złotych, a na taki wydatek właścicielka samochodu nie bardzo mogła (chciała?) sobie pozwolić. Takich klientów jest w Polsce sporo, chcieliby, aby ich samochód wyglądał dobrze, ale na profesjonalnie wykonane naprawy najczęściej ich stać jedynie wtedy, kiedy koszt pokrywa ubezpieczenie sprawcy. Zawsze w kolizjach i zdarzeniach parkingowych uszkodzone są co najmniej dwa pojazdy, ale kierowca tylko jednego jest sprawcą. Profesjonalny warsztat lakierniczy z pełnym wyposażeniem działający zgodnie ze wszystkimi wymogami w cenę każdej usługi musi wliczać wszystkie niezbędne koszty funkcjonowania. Zrozumiałe jest, że nie może konkurować ceną usługi z amatorem czy fachowcem, który wykonuje takie naprawy w garażu. Często wycena naprawy szkody proponowana przez firmę ubezpieczeniową satysfakcjonuje posiadacza samochodu, który chce wykonać pracę samodzielnie lub u „kolegi w garażu”, jednak ta sama kwota nie pokrywa realnych kosztów naprawy w odpowiednio wyposażonym, profesjonalnym warsztacie blacharsko-lakierniczym...





Dokumentacja techniczna produktu

Dlaczego tak ważne jest, żeby nie wykonywać prac lakierniczych „na pamięć”?

Z tym pytaniem zwróciliśmy się do specjalistów różnych działów firmy TROTON, którzy krótko odpowiedzieli nam na pytanie, dlaczego nie warto pomijać w pracy kart TDS (Technical Data Sheet) i SDS (Safety Data Sheet).

LABORATORIUM

Po co są tworzone karty techniczne produktu TDS (Technical Data Sheet)? Czy nie wystarczą piktogramy na puszkach lakierów, czy szpachlówek, żeby wiedzieć wszystko o jego stosowaniu?

Karta techniczna produktu to nic innego jak specjalistyczny dokument o charakterze informacyjnym. Można w niej znaleźć najważniejsze dane dotyczące konkretnego wyrobu, w tym jego parametry techniczne oraz fizykochemiczne. Karta TDS powinna także zawierać szereg informacji, takich jak:

- opis produktu
- co wchodzi w skład produktu
- normy dot. lotnych związków organicznych (pl. LZO/ang.VOC)
- jak przygotować podłoże przed aplikacją
- proces aplikacji (zastosowanie, proporcje mieszania, lepkość natryskowa, żywotność mieszanki, liczba i grubość warstw, sprzęt i jego parametry do aplikacji, czasy utwardzenia, suszenie, szlifowanie itp.)
- wydajność produktu
- warunki magazynowania
- okres gwarancji.

Szczegóły w zakresie treści zawartych w karcie technicznej leżą w gestii producenta. Kwestia formy karty technicznej produktu również nie została ściśle sformalizowana.

Często w warsztacie zdarza się, że skończy się komponent A, natomiast B, czy C stoi jeszcze na półce. Czy można zastosować np.; utwardzacz, czy rozcieńczalnik, który już mamy z materiałem innego producenta? Albo kupić tańszy, bardziej uniwersalny zamiennik i traktować go jako dopełnienie do wszystkich produktów?

Producent nigdy nie zaleca mieszania ze sobą komponentów, które nie wchodzi w skład kompletu ponieważ nie są one ze sobą kompatybilne i zwykle narażają ostatecznemu użytkownikowi niepotrzebnych problemów z uzyskaniem końcowego efektu powłoki. Niestosowanie się do zasad zawartych w karcie TDS kończy



się zazwyczaj odrzuceniem reklamacji przez sprzedawcę, czy producenta i brakiem gwarancji na powłokę. Przykładowe wady, które mogą na niej powstać po połączeniu niekompatybilnych komponentów to: porowatość, odgotowanie powłoki (gazowanie), osiadanie powłoki- skutkujące utratą połysku, zacieki, zmatowienie, wypływanie pigmentu, słabe krycie, czy brak przyczepności.

Karta techniczna (TDS) zawiera najczęściej dane uśrednione do sprzyjających warunków pracy z materiałem (np.: temperaturę pomieszczenia, w którym pracujemy 20°C), w równie sprzyjających okolicznościach (np.: warsztat, w którym panują odpowiednie warunki czystości i w którym dysponujemy wyposażeniem). Co z danymi technicznymi podanymi w karcie, jeśli te warunki nie są spełnione? Do czego wtedy posłuży nam karta TDS?

Produkty Troton przeznaczone są do użytku profesjonalnego i najczęściej klienci wiedzą jak je stosować. Jeśli zdarzy się, że warunki pracy nie są spełnione najczęściej odbija się to na parametrze schnięcia. Temperatura poniżej 20°C znacznie wydłuża czas schnięcia, a powyżej - przyspiesza go. Informacje podane w kartach TDS produktów marek Troton zastrzegają, że użycie materiału w innych warunkach, niż zalecane w może spowodować różnice w zachowaniu się powłoki.

DZIAŁ TECHNICZNO-SZKOLENIOWY

Wykreujemy potencjalną sytuację: wykonuję prace blacharsko-lakiernicze 20 lat, jestem może właścicielem własnego warsztatu, krótko mówiąc- wiem, co robię i nic mnie już nie może zaskoczyć. Po co mam czytać kartę techniczną produktu?

Najczęściej gubi nas rutyna. Brzmi jak banał, ale wielu lakierników w nią popada. Wówczas zaczynają się problemy związane ze źle wykonaną pracą i wtedy myślimy: „mogłem poczekać, mogłem dodać...”. Zawsze warto zajrzeć do karty technicznej. Czasami po prostu dlatego, że przy nawale pracy możemy o czymś zapomnieć. Musimy pamiętać, że rzetelni producenci wprowadzają nowości, pracują nad technologią już istniejących produktów, zatem dane w kartach TDS ewoluują razem z nimi.

Co powoduje wady lakiernicze, dlaczego występują najczęściej?

Wad może występować bardzo wiele. Ich specyfika jest zależna od rodzaju materiałów, jakie aplikujemy. Najczęściej powodują je np.: używanie nieoryginalnych, przetworzonych rozcieńczalników, zanieczyszczonych wodą, olejami, silikonami; mieszanie złych proporcji z utwardzaczami oraz nakładanie nadmiernych ilości materiału, bez odpowiednich czasów odparowania. Wszystkie informacje, które pomagają tego uniknąć, znajdują się właśnie w karcie TDS.

Czy można niektóre wady zlikwidować, bez ponoszenia kosztów? Jakie są szanse na 'uratowanie' sytuacji?

To bardzo indywidualna sprawa, w zależności na ile wada jest szkodliwa dla powłoki lakierniczej. Np.: niewielki zaciek na lakierze bezbarwnym, czy też skórka pomarańczowa nie jest bardzo dużą wadą. Można sobie z nią poradzić matując papierem ściernym, czyli za pomocą pasty i maszyny polerskiej podlega stosunkowo szybkiej korekcie. Natomiast zwarzenie powłoki, łuszczenie materiału, zła przyczepność jest już poważniejszym problemem i dlatego warto znać parametry i postępować zgodnie z kartą techniczną produktu, z którym się pracuje.



Do każdej naprawy należy podejść indywidualnie, przed przystąpieniem prac należy dobrać odpowiednio materiały, czy sprawdzić stan naprawianych elementów.

Które parametry w karcie technicznej TDS są najważniejsze dla lakiernika?

Każda informacja jest istotna, ponieważ mówi nam o możliwościach użycia materiału (np; szybkość utwardzacza, czy rozcieńczalnika) oraz poddaje wskazówki techniczne dotyczące np.; proporcji mieszania, powłok oraz powierzchni na jakie można stosować produkty, czy o tym jakie są dopuszczalne warunki stosowania i przechowywania materiałów.

Gdzie mam szukać informacji technicznych na temat produktu?

Troton zamieszcza karty TDS i SDS (Safety Data Sheet) swoich produktów na stronie www. Ogólne informacje na temat stosowania można znaleźć w internecie, ale ja nie polecałbym polegania na wyszukiwarce. Zdecydowanie rekomenduję użytkowanie materiałów w oparciu o kartę techniczną konkretnego produktu.

ŚRODOWISKO

W dokumentacji technicznej produktu chemicznego znajduje się karta SDS (Safety Data Sheet). Czy możemy pokrótce wyjaśnić, co się kryje pod tą nazwą i jakie dane zawiera taka karta?

Karta charakterystyki oparta jest na artykułe 31 rozporządzenia (WE) nr 1907/2006 (REACH). Składa się z 16 głównych sekcji, nie ma określonej objętości, natomiast musi być zachowana jej odpowiednia forma i kolejność umieszczanych informacji. Jak sama nazwa mówi Safety Data Sheet - karta bezpieczeństwa zawiera informacje dotyczące zagrożeń i ryzyk stwarzanych podczas stosowania substancji lub mieszanin, sposobu ich bezpiecznego magazynowania, a także właściwości fizykochemiczne i zasady

postępowania z powstałymi odpadami. W karcie powinny znaleźć się również dane dotyczące środków ochrony indywidualnej oraz zalecenia dotyczące transportu produktów. Ważną rolę odgrywa ją klasyfikacja substancji lub mieszanin w oparciu o rozporządzenie 1272/2008 (CLP) i nr UFI umieszczony w SDS. Za pomocą kart charakterystyki powyższe informacje są skutecznie przekazywane w dół łańcucha dostaw.

Która sekcja karty SDS jest najważniejsza, z punktu widzenia ostatecznego użytkownika?

W zależności od podmiotu poszczególne sekcje są wykorzystywane przez służby zajmujące się ratowaniem życia, transportem towarów niebezpiecznych, laboratorium, a także przez ostatecznego użytkownika. Końcowy użytkownik przed zastosowaniem produktu powinien zapoznać się z całą kartą charakterystyki. Najważniejszą jednak sekcją jest identyfikacja zagrożeń (sekcja 2/ zwroty H i P), w której umieszczone są barwne piktogramy a także określające rodzaje zagrożeń zwroty H (z ang. hazardous statements) i zwroty P (z ang. precautionary statements) wskazujące środki ostrożności. Kolejną ważną informację dotyczącą postępowania z substancjami i mieszaninami, ich magazynowaniem i szczegółowym zastosowaniem znajdziemy w sekcji 7. W sekcji 8 znajdziemy środki ochrony indywidualnej, które powinniśmy zastosować podczas pracy z produktem.

Należy podkreślić również fakt, iż informacje dostarczone w karcie charakterystyki pomagają pracodawcom spełnić obowiązki w sprawie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników przed ryzykiem związanym z czynnikami chemicznymi w miejscu pracy.

Jak często przepisy zawarte w kartach SDS podlegają zmianom, czy aktualizacji?

Dostawca jest odpowiedzialny za treści zawarte w karcie charakterystyki. Nowe informacje powinny być przekazane wszystkim odbiorcom substancji lub mieszanin, którym dostawca dostarczył produkty w ciągu 12 miesięcy. Gdy tylko pojawią się istotne zmiany, które mają wpływ na klasyfikację mieszanin, czy też zastosowanie zostało ograniczone, dostawca ma obowiązek zaktualizować SDS.

Ważna zmiana w SDS weszła w życie 01 stycznia 2021 roku zgodnie z rozporządzeniem UE 2020/878. Rozporządzenie to wprowadziło zmiany dotyczące uwzględniania stężeń granicznych, charakterystyki nanopostaciowości cząstek, wpływu na układ hormonalny, a także zmiany w samej strukturze karty.

LOGISTYKA

Do czego używa się dokumentacji technicznej, w tym wypadku karty SDS (Safety Data Sheet) w transporcie?

W przypadku transportu morskiego i lotniczego karta SDS wysyłana jest do spedytora, czy armatora. Następnie na podstawie informacji z sekcji 9,1 i 14 ustalamy czy istnieją i jeśli tak to jakie możliwości transportowania towaru, oraz otrzymujemy ewentualne wytyczne co do jego pakowania. Na podstawie kart SDS tworzymy dokumenty DGD (Dangerous Goods Declaration) lub DGR (na podstawie Dangerous Goods Regulations), konieczne do organizacji wysyłki.

Na co powinni szczególnie uwagę zwracać przewoźnicy, a także sami kierowcy?

W transporcie drogowym, czy multimodalnym (czyli drogowym łączonym z morskim) karty SDS są również wymagane. Muszą być pełne i dokładne, zwłaszcza do transportu z tzw. pełnym ADR (L' Accord européen relatif), kiedy substancje, czy produkty transportowane przez przewoźnika stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia, czy środowiska. Na podstawie SDS także tworzony jest dokument DGD. Zatem każdy przewoźnik realizujący przewóz materiałów sklasyfikowanych, jako ADR musi wyposażyć pojazd i kierowcę w środki zapewniające bezpieczeństwo zdrowia i środowiska. Kierowca ADR musi mieć ukończone szkolenie w wersji podstawowej, lub specjalistycznej i oczywiście czynne prawo jazdy w wybranej kategorii. Flota pojazdów do przewożenia towarów ADR musi być odpowiednio oznakowana. Także odbiorca towarów ADR nie może również opóźniać odebrania takich towarów, bez podania istotnych przyczyn.

Zespół TROTON





sames  kremlin



sames  inocoat



sames  intec

sames  nanocoat



Ekspert w



Malowaniu
proszkowym



Aplikacji
produktów lepkich



Malowaniu
ciekłym



Malowaniu
elektrostatycznym
dzwonem obrotowym

 **022 510 38 52**

Sames sp. z o.o.
ul. Modlińska 221 B
03-120 Warszawa
email: biuro.pl@sames.com



Airmix® to unikalna, średniociśnieniowa technologia rozpylania łącząca zalety Airspray (znanej z wysokiej jakości wykończenia, ale ograniczonego natężenia przepływu, najlepiej do 400cm³/min) i Airless® (znanej z wysokiego natężenia przepływu, ale nie najwyższej jakości wykończenia). Technologia jest zgodna z wymaganiami polityk ochrony środowiska.

Sekret idealnej równowagi w aplikacji

Airmix® oferuje doskonałą kontrolę nad jakością i jednolitością tworzonej powłoki przy wysokiej produktywności dla natężeń przepływu farby od 400 do 2000 cm³ na minutę. Poziom strumienia jest stały, a atomizacja zarówno dużych, jak i małych ilości produktu znakomita. Pistolety zasilane przez kompresory powietrza i dedykowane pompy Airmix® (z silnikami powietrznymi) są dostępne w uniwersalnych zestawach, z precyzyjną regulacją ciśnienia produktu i idealnie nadają się do rozpylania większości produktów

KLUCZOWE ZALETY SAMES AIRMIX®

- 🌀 Kompaktowa budowa pistoletu rozpylającego z lub bez obrotowych mocowań (pistolet rozpylający Xcite Airmix)
- 🌀 Doskonała jakość głowic wykonanych z węgla wolframu od najlepszego producenta na świecie
- 🌀 Ekspercka wiedza w zakresie kształtu dysz powietrznych - ograniczone straty produktu
- 🌀 Skrupulatnie dobrane materiały wysokiej jakości, takie jak stal nierdzewna, zapewniają dużą żywotność naszych pistoletów malarskich (odporność na odczynniki chemiczne, niezawodność elementów...)
- 🌀 Zgodność z Hvlp air assisted airless®
- 🌀 Pistolety zasilane pompą (dostępne także z kubkami grawitacyjnymi)

PRODUKTY WYKORZYSTUJĄCE TECHNOLOGIĘ AIRMIX

35C50 AIRMIX® POMPA LAKIERNICZA

Agregat malarski 35C50 zapewnia równomierne podawanie lakieru bez pulsacji dla doskonałego efektu nałożenia.

AIRMIX® WYSOKA PRODUKTYWNOŚĆ

- 🌀 Zaprojektowany do długotrwałego użytku przemysłowego
- 🌀 Szybkie zmiany koloru przy minimalnym zużyciu rozpuszczalnika
- 🌀 Uproszczona konstrukcja skraca czas serwisowania i operacyjny



Pompa 35C50 zasila 1 lub 2 pistolety lakiernicze Airmix®; najlepszy wybór profesjonalistów!

Pompa została zaprojektowana z mocnym silnikiem pneumatycznym i minimalną ilością części, aby zmniejszyć koszty eksploatacji. Pompa 35C50 zapewnia doskonałą wydajność i poradzi sobie z większością powłok, dzięki systemowi uszczelniania wkładów MBA (opatentowanemu). Konstrukcja sekcji hydraulicznej pozwala na szybką zmianę koloru przy minimalnych stratach materiału.

Pompa lakiernicza Airmix® 35C50 zapewnia doskonałą wydajność i wyjątkowe korzyści dzięki naszej sprawdzonej technologii pompowania. Dzięki mocnemu silnikowi pneumatycznemu pompa 35C50 może zasilać 2 pistolety natryskowe Airmix®. Może obsługiwać materiały o lepkości od 20 do 3000 cps przy bardzo niskim zużyciu powietrza. Wyposażona jest w zoptymalizowaną sekcję hydrauliczną do szybkich zmian kolorów przy minimalnej stracie materiału.

POMPA LAKIERNICZA 30C25 AIRMIX®

Kompaktowa pompa malarska Airmix® idealnie współpracująca z pistoletami natryskowymi Airmix®, zapewniając wyjątkową jakość wykończeń oraz wysoką efektywność przenoszenia.



PRZYSPIESZONA WYDAJNOŚĆ

- ⚡ Wydajność - idealna dla wykończenia Airmix®
- ⚡ Optymalizacja: zbudowana z minimalnej ilości części
- ⚡ Prostota: najniższe koszty utrzymania

17F60 FLOWMAX® POMPA LAKIERNICZA AIRMIX®

Niewymagająca smarowania technologia Flowmax® zapewnia całkowite uszczelnienie i niezawodność. Szybka zmiana kierunku działania pompy malarskiej zapewnia stabilny strumień i natężenie przepływu. Zalecana do pracy z jednym do trzech pistoletów natryskowych Airmix®,

- ⚡ Unikalna technologia miesz-kowa Flowmax®
- ⚡ Wydłużona żywotność
- ⚡ Łatwa konserwacja



Technologia miesz-kowa Flowmax® uchodzi za jedną z najważniejszych innowacji w zakresie zarządzania produktami płynnymi. Pompy tłokowe Flowmax® pozwalają na pracę z szerokim zakre-

sem produktów, także na rynkach, gdzie wykorzystuje się izocy-jani, produkty UV i wszelkie produkty wrażliwe na wilgoć lub wodorozcieńczalne.

Technologia Flowmax® polega na zastosowaniu mieszka instalowanego na iglicy, gwarantującego totalną niezawodność w pracy z produktami o wysokiej zawartości części stałych, UV, prekatalizowanymi, farbami wodorozcieńczalnymi i utwardzaczami zawierającymi izocyjani. Technologia Flowmax® zapewnia idealne uszczelnienie pistoletu zapobiegając wszelkim wyciekom.

RĘCZNE PISTOLETY NATRYSKOWE XCITE+ oraz XCITE+ LIGHT

Ręczny pistolet lakierniczy Xcite®+ Airmix® zapewnia wyjątkową wydajność oraz niezrównaną jakością wykończenia. Jest dostępny w trzech zakresach ciśnienia: 120, 240 & 400 barów (1740-3480-5800psi), aby sprostać wyzwaniom każdej aplikacji.



NIEZRÓWNANA ATOMIZACJA
DLA NAJWYŻSZEJ WYDAJNOŚCI

- ⚡ Oszczędność produktu i ochrona środowiska
- ⚡ Niezrównana jakość atomizacji
- ⚡ Ergonomiczna konstrukcja zapewniająca doskonałą wydajność

Gama pistoletów do malowania natryskowego Xcite®+ Airmix® znacznie poprawia jakość wykończenia profesjonalnych projektów malarskich. Są one dostępne w wersji ze złączem obrotowym lub bez, co zwiększa ich możliwości i wydajność. Dostarczamy dużą ilość zestawów pistoletów natryskowych z węzami i pompami, wraz z akcesoriami. Naszą polityką polega na dostarczaniu najprostszyszych rozwiązań pozwalających na poprawę wydajności pracy z naszymi pistoletami lakierniczymi przy jednoczesnej redukcji nadmiernego rozpylenia.

Pistolet lakierniczy Airmix® (lub Air Assisted Airless®) daje wysoką jakość wykończenia i jednolitą kontrolę nad powstawaniem powłoki, co pozwala na uzyskanie wysokiej wydajności w zakresie przepływu farby od 400 do 2000 cc/min przy zachowaniu stałego wzoru natryskiwania, co umożliwi doskonałe rozpylenie małych i dużych ilości farby.



Sames sp. z o.o.

Ul. Modlińska 221B

03-120 Warszawa

Email: biuro.pl@sames.com

Tel.: 698 872 343





Pytany o nietypowe zlecenia, Bogdan Wąsik z Ryk wzdycha: - Po blisko 30 latach sprzedaży lakierów i materiałów lakierniczych, nie zaskoczy mnie żadne życzenie klientów. A prosili już np. o pomoc w malowaniu butów, torebek, nawet kołnierzyka kurtki skórzanej – wylicza i dodaje. – Ale zdarzają się naprawdę wyjątkowe zadania. Takie jak przygotowanie materiałów do renowacji ponad stuletniej figury Najświętszej Marii Panny z kapliczki w Maciejowicach.

Od spławika po figurę z kapliczki – w handlu farbami i lakierami nie ma nudy

POCZĄTKI RODZINNEGO BIZNESU

Od początku prowadzi rodzinny biznes z żoną Dorotą. Mają trzy punkty handlowe: w Rykach, Dęblinie i Garwolinie. Był i czwarty, w Kozienicach, ale z czasem z niego zrezygnowali: - Nie wyrabialiśmy się logistycznie – mówi pan Bogdan. – Wróciliśmy do trzech i już wiemy, że to optymalne rozwiązanie.

Pierwszych pracowników zatrudnili jakoś tak po trzech latach działalności. Teraz to zgrana drużyna, każdy wie, gdzie jego miejsce, jakie są zadania – to działa, jak w sprawnie działającej maszynie. W każdym punkcie pracuje jedna osoba. Odpowiada samodzielnie za swoje miejsce pracy, za klientów. – Czasem do firmy wpadają synowie, bo rodzina się wspiera, mimo, że każdy z nich odnalazł się już w innej branży.

Gdy pytamy o początki, Bogdan wspomina, że do dystrybucji lakierów samochodowych zachęcił go kolega, Sylwester Kogut z Zamościa który działał już na rynku. Nasz rozmówca był wtedy szczególnie „wkręcony” w motoryzację, miał doświadczenie i wiedzę jak wygląda praca lakiernika i blacharza. – Początki były fajne kiedy to z Ojcem Stanisławem i bratem Andrzejem robiliśmy blacharkę i malowaliśmy auta. Następnie powstał pomysł dystrybucji lakierów i materiałów biznes chwycił. – To był czas gdy farby i lakiery były bardzo drogie – mówi. - Ale sprzedaż szybko rosła, z racji wartości produktu i wartości pieniądza. Pojawiały się coraz lepsze materiały i systemy – wiadomo, odpowiednio droższe. Ale równolegle rynek zaczął zdobywać produkty zdecydowanie tańsze. Wtedy niestety jakość zaczęła przegrywać z diadostwem. Teraz, po latach, różnica cen produktów z różnych jakościowo „półek” jest zdecydowanie mniejsza. Ale kierowanie się ceną, jako pierwszym wyborem pozo-



stało. Większość ludzi chce swój cel osiągnąć jak najtaniej. Jakość schodzi na dalszy plan. Szkoda. Bez konkurencji podobnie działającej nie było by wyników, konkurencje trzeba wspierać i szanować warunkiem jest różnorodność i odmienność towaru. Mielśmy taki „incydent” kiedy to dystrybutor warszawski wbił się z takim samym systemem dystrybutorowi lubelskiemu, który nas zaopatrywał (właśnie posiadaliśmy takie trzy systemy lakiernicze) więc z wielką radością była likwidacja kilku systemów mieszalniczych na Lubelszczyźnie (patriotyzm, zapominają że nie oni są dla nas tylko my dla nich więc trzeba o tym mówić) Od początku sprzedawali materiały lakiernicze tam, gdzie było nimi zainteresowanie. Branża samochodowa? Oczywiście! Motocykle? Jasne! Ale biznes rozwijał się i dzięki takim zleceniom, jak produkty do zabezpieczenia konstrukcji stalowych, czy pojazdów i urządzeń dla wojska. Pro-



wadzymy działalność w niedużych miastach Dęblin, Garwolin, Ryki klienci się znają i jak trafiają się maty perłowe - xiraliki czy trzywarstwówki mamy wyzwania. Np 20 lat temu przygotowywali bardzo drogi lakier perłowy (żółta perła w macie), wykorzystany do wind panoramicznych. Malowano je w stolicy.

W przyszłym roku minie 30 lat, odkąd założyli firmę z nami jest Paweł, Łukasz, Mateusz, Krzysiek. Na brak klientów nie narzekają: - W tak małym środowisku, poczta pantoflowa działa najlepiej – uśmiecha się Bogdan – Jeden przekazuje drugiemu: „idź tam, on ci podpowie co kupić, jak użyć, jakimi narzędziami” itd. Przychodzi klient, opowiada jaki efekt chce osiągnąć, a my szukamy rozwiązań. Po takiej rozmowie, najczęściej ludzie dziwią się mnogości materiałów i ich zastosowaniom. No i temu, że to co sobie wymyślili, najczęściej bez wielkiego problemu da się sprostać. Czasem przychodzi ktoś, kto chce poprawić wygląd roweru, innym razem rolnik, który zarysował ciągnik za 700 tys. zł. Nie ma monotonii i to jest w tej pracy fajne.

Profesjonalni lakiernicy mogą liczyć na demonstracje działania nowych produktów. – Oczywiście! Wychodzę z założenia, że musimy wiedzieć czego jak użyć, jak działa, dlaczego ten materiał będzie lepszy od poprzedniego itd.

Bogdan szuka w pamięci najbardziej zaskakujących sytuacji, albo życzeń klientów: - No cóż, farby do malowania mebli sprzedajemy od bardzo dawna...(Nie sprzedajemy farb do malowania trawy) – zaczyna. - Zdarzają się klienci, czasem artyści, którzy szybko potrzebują srebrnych, albo złotych butów czy jakichś elementów scenografii – proszę bardzo, mogą u nas kupić odpowiedni podkład, farbę, lakier. Panie szukające środków do malowania torebek, skór, szpilek itd., to też już właściwie norma. Mamy materiały do malowania drewna, tworzyw sztucznych itd. Co do artystów, z wielką przyjemnością współpracujemy od lat z Martinem Nielabą, uznanym malarzem abstrakcjonistą z Francji. To artysta o polskich korzeniach. Przygotowujemy dla niego materiały, a potem podziwiamy jego dzieła.

FIGURĘ Z KAPLICZKI ODNOWILI MATERIAŁAMI TROTON

Historia, której nigdy nie zapomną zdarzyła się w 2019 roku. Wtedy w firmie pojawiła się Barbara Dębek, właścicielka pracowni artystycznej „Na rozdrożu” w Kłoczewie. Poprosiła o pomoc w wykonaniu niezwykłego zadania. – Chodziło o renowację kapliczki Najświętszej Marii Panny w Maciejowicach. Metalowa figura pochodziła z 1913 roku – opowiada nasz rozmówca. Na firmowym fanpejdżu, Bogdan umieścił taki tekst: „Prace zleciła pani Anna

Broniewska, sołtys Maciejowic. Kapliczkę pobudował proboszcz, ksiądz Adolf Pleszczyński i od tamtej pory figurka i kapliczka była poddawana renowacji dwa razy. Za czasów PZPR podjęto budowę drogi krajowej dk 801. Na przebiegu planowanej trasy stała kapliczka, którą trzeba było usunąć. I sekretarz PZPR z Maciejowic robił wszystko, by kapliczka całkowicie znikła. Inżynier prowadzący budowę o nazwisku Suwara, korzystał głównie z pomocy miejscowej ludności i wraz z nią dokonał „sabotażu”, przenosząc w nocy kapliczkę o kilka metrów dalej. I tak kapliczka ocalała. Pani Barbara i pani Anna, z pomocą wolontariuszy, wyczyściły figurę do „gołego” metalu. Odlew został odtłuszczony produktem firmy Troton Silicone Remover. Pani Barbara nałożyła warstwę antykorozyjną - podkład Troton Epoxy Primer. Podjęliśmy próbę odtworzenia kolorów twarzy, szat, ziemi, węża, sznura przepasanego. Wszystko wyszło OK. I tym razem CPS system lakierów i farb nas nie zawiodł. Zaproponowaliśmy powłokę bardzo trwałą i zarazem elastyczną w mega połysku. Pani Barbara wykonała super robotę, a mieszkańcy Maciejowic są dumni że znów figurka wygląda wspaniale. My jesteśmy wdzięczni że mogliśmy wziąć udział w tym projekcie i dostarczać najlepsze materiały antykorozyjne firmy TROTON”.

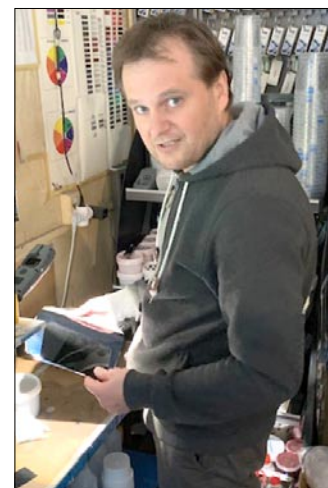
NA SPŁAWIK TEŻ SIĘ FARBA ZNAJDZIE

Bogdan o firmie może mówić godzinami. Ale podkreśla, że pracoholizm nigdy mu nie groził. – Jestem po prostu dobrze zorganizowany. Mam czas na wszystko. Zapewne dzięki temu, może go spokojnie poświęcić swojej pasji – wędkarstwu. Gdy „wrzucimy” jego nazwisko w internetową wyszukiwarkę, wysypią się nam linki do kolejnych relacji z zawodów. Jeździ po całej Polsce i spotyka się z podobnie jak on „zakreconymi” na punkcie łowienia ryb. Paweł, Łukasz i Krzysiek również wędkują więc oprócz obowiązków mają wspólną pasję. W przerwach między zawodami wędkuje na pobliskich Wieprzu i Wiśle. Wędkarstwo traktuje absolutnie sportowo, rybm zwraca wolność. – O tym jak czyste są te nasze odcinki obu rzek, najlepiej świadczy fakt, że spotyka się w nich piekielnicę i różankę.

Pasja, pasją, ale i w wędkarstwie przydają się lakiery i farby: - Był czas, że dostarczałem producentom woblerów lakiery, producent spławików Mariusz Sułek również wykorzystywał nasze produkty do malowania jednych z najbardziej profesjonalnych spławików – zdradza Bogdan -. Właściwie, po zastanowieniu, trudno mi sobie przypomnieć, do jakich celów nie przygotowywałem, albo nie polecałbym materiałów. Chyba wszystko już było – zakończył z uśmiechem.

Autor: Iwona Kalinowska

Zdjęcia: Barbara Dębek, Bogdan Wąsik



30

1993-2023

HERKULES

BESTSELLER



sklep.herkules-sc.pl

PROFESJONALNE

PRZECINAKI DO KAROSERII

3 TYPY W ZESTAWIE

Zestaw 3 bardzo cienkich przecinaków blacharskich najwyższej jakości idealnych do rozłączania blach. Różne kształty zapewniają uniwersalność użycia wraz z wysoką wytrzymałością



PROSTY
JEDNOKIERUNKOWY



PROSTY
DWUKIERUNKOWY



KĄTOWY
DWUKIERUNKOWY



HIGH QUALITY



HERKULES AUTO-TECHNIKA WARSZTATOWA
ul. Hodowlana 45, 86-005 Białe Błota k. Bydgoszczy,
tel. 52 363 33 43
e-mail: sklep@herkules-sc.pl

zamów teraz
664 214 429

sklep.herkules-sc.pl

  
herkules-sc.pl

AIRFLEX

MULTIFUNKCYJNA SZPACHLÓWKA POLIESTROWA LEKKA I ELASTYCZNA

NOWOŚĆ



Wysokiej jakości 2-komponentowa multifunkcyjna szpachlówka poliestrowa przeznaczona do szybkich napraw samochodowych. Łączy w sobie cechy szpachlówki wypełniającej i wykończeniowej. Doskonale nadaje się do wypełniania ubytków i nierówności w elementach metalowych oraz wykonanych z tworzyw sztucznych narażonych na odkształcenia i wibracje. Charakteryzuje się wysoką elastycznością, lekkością oraz konsystencją typu glaze.

- **Wysoka elastyczność.**
- **Doskonała przyczepność do wszystkich rodzajów podłoży, w tym tworzyw sztucznych.**
- Bardzo gładka powierzchnia po aplikacji i szlifowaniu.
- Idealna do stosowania na dużych powierzchniach (niski ciężar właściwy).
- Samowygładzająca się powierzchnia po aplikacji.
- Wyjątkowo łatwa do szlifowania.

Kolor: beżowy

Czas utwardzania: 25÷35 minut w 20°C

Nr art: 15267

AkzoNobel uruchomił dostępny online kalkulator oszczędności energii dla wszystkich osób korzystających z powłok proszkowych.

AkzoNobel wprowadza na rynek pierwszy w branży kalkulator online oszczędności energii

Po raz pierwszy klienci pracujący z powłokami proszkowymi mogą sprawnie obliczyć redukcję zużycia energii i emisji dwutlenku węgla, jaką osiągną dzięki produktom Interpon i powiązanym usługom.

Jest to najnowszy przykład tego, jak firma kontynuuje realizację swoich ambicji zmniejszenia emisji dwutlenku węgla w całym łańcuchu wartości o 50% do 2030 r.

„Zrównoważony rozwój ma kluczowe znaczenie dla nas wszystkich, a pomaganie klientom w ograniczaniu zużycia energii jest jednym z wielu sposobów, w jaki możemy z nimi współpracować – i dla nich – aby spełnić nasze wspólne ambicje” - mówi Jeff Jirak, Dyrektor Powder Coatings AkzoNobel.

„Jesteśmy dumni z tego, że jako pierwsi w branży wprowadzamy tego rodzaju ogólnodostępne rozwiązania online” - kontynuuje. „Umożliwi nam to zwiększenie świadomości i pozwoli klientom zapoznać się z potencjalnymi redukcjami zużycia energii i emisji dwutlenku węgla, które można osiągnąć dzięki niskoutwardzalnym powłokom proszkowym”. Jeff Jirak dodaje, że aby zrozumieć pełen zakres możliwych korzyści dla indywidualnych użytkowników, potrzebne będą dalsze szczegóły dotyczące konkretnych sytuacji klientów.

Aby ułatwić korzystanie z narzędzia, kalkulator – obecnie dostępny wyłącznie w Europie – jest wspierany przez szczegółowy przewodnik, który pomaga klientom lepiej zrozumieć, w jaki sposób nawet niewielkie zmiany w procesie malowania proszkowego mogą mieć duży wpływ na zwiększenie efektywności energetycznej. Obejmują one sprawdzanie szczelności systemów sprężonego powietrza, poprawę izolacji zapewnienie, że wszystkie wykorzystywane narzędzia są regularnie serwisowane i konserwowane. Klienci otrzymują również wsparcie ekspertów zespołu obsługi technicznej Interpon.

„Ochrona środowiska i zrównoważony rozwój są kluczowymi kwestiami, które wymagają naszej uwagi i zaangażowania. Jednym z ważnych aspektów jest ograniczenie zużycia energii. Po



pierwsze, większość źródeł energii używanych obecnie, takich jak paliwa kopalne, ma negatywny wpływ na środowisko, przyczyniając się do emisji gazów cieplarnianych i zmiany klimatu” – mówi Konrad Dobosz, Country Sales Manager Poland w firmie AkzoNobel Powder Coatings. „Po drugie, ograniczenie zużycia energii może prowadzić do oszczędności finansowych dla firm. Efektywne zarządzanie energią, takie jak korzystanie z energii odnawialnej oraz poprawa efektywności energetycznej naszych procesów, mogą obniżyć rachunki za energię i przyczynić się do znacznych oszczędności. Dlatego nasza firma, jako pierwsza w branży, udostępnia kalkulator online oszczędności, aby każdy mógł przekonać się jakie to, co powiedziałem, jest proste” – podsumowuje.

Kalkulator oszczędności energii jest dostępny pod linkiem: <https://powder.interpon.com/true-sustainability/energy-saving/>



STAT-GUN PRO

PANOWIE!
Ależ to małeństwo jest...
NIESAMOWITE!!!

STAT-GUN jest zasilany prądem stałym z wbudowanego akumulatora:
7200 cykli ładowania,
do 12 godzin ciągłej pracy
na jednym naładowaniu
- zawsze gotowy do użycia!

Brak części mechanicznych
wymagających serwisowania
i ma 3 lata gwarancji
bez dodatkowych kosztów.

NOWY
STAT-GUN

Jedyny na rynku posiada
certyfikaty bezpieczeństwa
dla stref EX I i 0 !!!

Chcesz przetestować?
Skontaktuj się z nami!

Wyłączny przedstawiciel na Polskę:
tel. +48 517 540 029
<http://www.apr-impet.pl>, <mailto:apr@apr-impet.pl>

Design: www.media3D.eu

LAKIER KLASY HS W OFERCIE INTER TROTON!

NOWA OFERTA

CRYSTAL HS 2:1

Wysokiej jakości 2-komponentowy bezbarwny lakier akrylowy klasy HS, przeznaczony do całosciowego oraz szybkiego lakierowania elementów karoserii samochodowych. Lakier tworzy twardą, krystalicznie transparentną powłokę o zwiększonej odporności na zarysowania SR (scratch resistant), która nie wpływa na zmianę odcienia koloru farb bazowych. Długi czas otwarcia oraz dobra stabilność na pionowych elementach pozwalają na formowanie odpowiedniej struktury pod wymalowania fabryczne.

ZALETY:

- Krystalicznie transparentna powłoka.
- Bardzo wysoki i trwały połysk.
- Dobra stabilność na pionowych elementach.
- Długi czas otwarcia powłoki i łatwe wchłanianie mgły natryskowej.
- Możliwość formowania pożądanej struktury pod wymalowania fabryczne.
- Twarda i trwała powłoka.
- Wysoka odporność na zarysowania.
- Dostępność 3 wersji utwardzacza (standard, szybki, wolny).

RUPES®

NOWE MINI SZLIFIERKI SERII HS

w Technologii iBrid

Bateria Li-Ion 18V 2,5Ah



Poleruj skutecznie, jak nigdy dotąd.

GĄBKA POLERSKA „FINISH”

Nowość

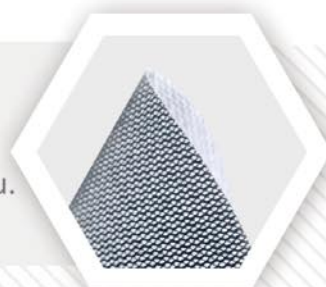
- usuwa mikro zarysowania i hologramy
- innowacyjna pianka zapobiegająca przegrzewaniu powierzchni
- unikalny kształt dla polerowania trudno dostępnych miejsc
- perfekcyjna jakość wykończenia



smirdex

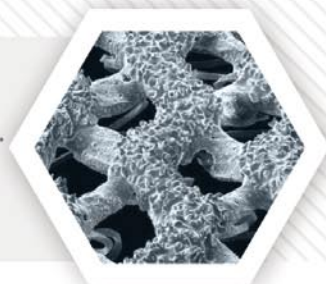
• net750

Struktura siatki pozwala na maksymalne wchłanianie pyłu podczas szlifowania zapewniając tym samym zachowanie większej czystości w miejscu pracy oraz zapobiega wdychaniu szkodliwego dla zdrowia pyłu.



Zapewnia większą wydajność oraz oszczędność materiału poprzez zminimalizowanie jego zapychania, oferując jednocześnie lepsze wykończenie powierzchni.

Dzięki zastosowaniu ziarna ceramicznego materiał jest idealny do zastosowania na bardzo twardych, trudnych do obróbki powierzchniach. Gwarantuje doskonałą wydajność i wydłużoną żywotność podczas szlifowania podkładów.



ZASTOSOWANIE	motoryzacja, drewno, kompozyty
SPECYFIKACJA TECHNICZNA	Podłoże: siatka poliamidowa
	Rodzaj ziarna: ceramiczne Spoivo: żywica na żywicy Nasyp: zamknięty
ROZMIAR	Ø 150 mm
GRADACJE	P120, P180, P240, P320



O ciekawą inicjatywę w branży blacharsko-lakierniczej pana Krzysztofa Chojnowskiego, szefa serwisu w Pruszczu Gdańskim, pytał Mirosław Rutkowski.

Likwidacja szkód: Sekcja blacharsko-lakiernicza gotowa do współpracy z Towarzystwami Ubezpieczeniowymi

Lakiernik: *Otrzymaaliśmy informację o powołaniu nowej sekcji przy Polskiej Izbie Motoryzacji. Jaki jest cel jej działania?*

Krzysztof Chojnowski: Zgadza się. Na początku tego roku kilku z nas, przedstawicieli branży motoryzacyjnej postanowiło zrobić coś dla ogółu. Poprzez przewodniczącego sekcji Kamila Radziejewskiego udało się skrzyknąć kilku młodych prężnie działających właścicieli i pracowników warsztatów blacharsko lakierniczych z całego kraju. Nadrzędnym celem działania sekcji jest podjęcie dialogu z towarzystwami ubezpieczeniowymi aby uzdrowić, nie ma co ukrywać, wątpliwe działający system likwidacji szkód komunikacyjnych w naszym kraju. Chcemy podejść do tego nietuzinkowo, a mianowicie nie chcemy żądać czy oczekiwać czegoś od TU. Mamy gotowe rozwiązania, które będą z korzyścią dla obu stron: skrócą czas likwidacji szkody, poprawią cashflow warsztatów, pozwolą optymalizować koszty naprawy TU, skrócą czas naprawy i zwiększą satysfakcję klienta. W sferze marzeń pozostaje proces likwidacji sprzed kilkudziesięciu lat kiedy to pisana na kartce kalkulacja kończyła się wypłatą środków po kilku dniach i zakończeniu sprawy.

Kto jest inicjatorem i pomysłodawcą?

Pierwszym inicjatorem oraz pomysłodawcą sekcji, choć w trochę innym kształcie niż obecnie, był Tomasz Borowiec - ekspert z dziedziny motoryzacji. Jego specjalnością jest tworzenie i rozwijanie sieci partnerskich dla czołowych firm w tym sektorze. Aktualnie jest związany z wiodącym dostawcą systemów lakierniczych.

W obecnej formie tj. pod banderą PIM, pomysłodawcą sekcji jest Kamil Radziejewski, współwłaściciel warsztatu, partner Audatex odpowiedzialny za szkolenia.

Czy Sekcja B-L już działa?

Sekcja działa od marca 2023. Rozpoczęliśmy od kilku warsztatów założycielskich. Na chwilę obecną do sekcji przynależy kilkanaście warsztatów. Ciągłe dostajemy zapytania z całego kraju odnośnie możliwości przystąpienia do naszego stowarzyszenia, więc zakładamy, że w najbliższym czasie będziemy silną i liczną grupą.



Jakie firmy już zgłosiły akces?

Na początku było nas siedmiu:

Usługi Samochodowe Grupa Janisz z Pruszcza Gdańskiego, na chwilę obecną jedyny reprezentant Pomorza w sekcji,
Serwis AUTOFORMA - Bezpieczne Naprawy,
Auto Serwis Arkadiusz Świątek,
AUTOLAKIERCOLOR Radziejewski Jędrzejów,
Auto Service Zalewscy BIS Janki,
Auto Moto Centrum Poznań ,
AAColor Sławomir Gołąb Polanka,

Następnie dołączyli:

Auto Kos Ożarów Mazowiecki
MOMOT Auto Serwis Mirosław Momot Zamość,
Ps MotorSport Kolbuszowa.

A w ostatnim czasie w naszych szeregach pojawiła się również pierwsza firma która jest dystrybutorem materiałów lakierniczych i około lakierniczych Autolmex Marki. Firma prowadzi również szkolenia lakierników i kadry zarządzającej serwisami BL. Do grona sekcji dołączyła również firma Herkules, wiodący dostawca szeroko pojętego zaopatrzenia warsztatów naszej branży. Oferta firmy jest bardzo bogata i oferuje narzędzie i rozwiązania do naprawy i łączenia karoserii multimateriałowych, systemy pomiarowe, akcesoria detailingowe, urządzenie do obróbki mechanicznej i wiele innych.

Dobrym prognostykiem jest to, że firmy specjalizujące się w innych gałęziach naszego przemysłu już o nas usłyszały i dołączają do organizacji.

Kto może współpracować z Sekcją B-L?

Wstępnym założeniem było aby członkami sekcji były warsztaty lakiernicze. Doszliśmy jednak do wniosku, że każdy z przedstawicieli branży automotive, który ma ciekawe pomysły i chęć do działania jest mile widziany. Współpraca ma polegać w dużej mierze na wymianie poglądów i dyskusji. Mile widziani są dostawcy systemów lakierniczych, producenci i dystrybutorzy narzędzi blacharskich, dostawcy rozwiązań wspomagających funkcjonowanie warsztatów. Jeśli tylko ktoś jest zainteresowany, to zapraszamy do kontaktu.

Czy deklaracja warsztatu o przystąpieniu do współpracy wiąże się z jakimiś kosztami?

Przystąpienie do sekcji wiąże się z kosztami około 300 zł/netto na kwartał i opłata wpisowa 250 zł/netto. Można założyć, że



każdy właściciel warsztatu może sobie pozwolić na wydatki tego rzędu i znaleźć w budżecie takie środki.

Czy poziom usług warsztatów będzie weryfikowany?

I tu jest clou sekcji. Docelowo chcemy dostarczyć gotowe narzędzie towarzystwom ubezpieczeniowym do weryfikowania warsztatów BL. Nasi członkowie będą skatalogowani, zhierarchizowani i zweryfikowani przez PIM poprzez wewnętrzne audyty, ale również przez posiłkowanie się audytami firm wykonujących je komercyjnie. Już teraz mam w sekcji warsztaty które są po weryfikacji marek znanych na europejskim audytorskim tj. TUV czy Dekra. Chcemy aby warsztat należący do sekcji BL PIM był wiarygodnym partnerem dla TU.

Jakość i zaufanie, zarówno klientów jak i przedstawicieli branży ubezpieczeniowej, to nasz cel.

Na jakich zasadach opiera się współpraca?

Obecnie jesteśmy po kilku spotkaniach. Nakreśliśmy schemat działania na najbliższe miesiące, dyskutujemy o możliwościach spotkań z TU, przygotowujemy rozwiązania. Mimo obecności funkcji przewodniczącego i wiceprzewodniczących słuchamy wszystkich i razem wyciągamy wnioski.

Jakie korzyści ma przynieść działalność Sekcji dla poszczególnych warsztatów i dla całej branży?

Jeśli chodzi o korzyści indywidualne to raczej trudno o nich mówić na tym etapie działalności, niemniej sama możliwość poznania szerszego grona osób z branży jest dużym plusem. Możemy wymienić się doświadczeniami, spojrzeć na trapiące nas problemy z szerszej perspektywy, zobaczyć jak pracują inni w każdym rejonie naszego kraju. Trzeba mieć na uwadze, że w obecnej formie są to działania stricte pro bono. Zakładamy, że wspólnie zrobimy coś dla naszej branży.





Odkryj pełnię blasku swojej łodzi
dzięki marce Sea-Line

Pytania dotyczące zastosowania
past polerskich i farb jachtowych
skieruj do ekspertów na adres:
info@sea-line.eu

www.sea-line.eu



www.sea-line.eu

TROTON
BRAYT

PASTA POLERSKA

**ONE
STEP**

Premium

- usuwa defekty po papierze P1500
- bardzo ekonomiczna w użyciu
- może być stosowana w pracy manualnej,
z każdym rodzajem maszyny i aplikatora,
na świeżych, jak i na spolimeryzowanych
powierzchniach





Sklep lakierniczy w Policach nieopodal Szczecina istnieje od 1996 roku. Po niemal trzydziestu latach miejsce jest znane nie tylko w najbliższej okolicy, ale w aglomeracji szczecińskiej, a także w województwie. Klientów obsługują Jan Przybylak i Paweł Filipiak.

Zza lady widać wszystko

Obaj panowie formalnie funkcjonują w relacji szef – pracownik, wydaje się jednak, że są to relacje koleżeńskie, a nawet przyjacielskie. Specjalnie nie ma się czemu dziwić, Jan Przybylak pracę zaczął w sklepie ojca po skończeniu Technikum Samochodowego, Paweł Filipiak zatrudnił się w Mega Kolor po odbyciu służby wojskowej w 2003 roku. Znają się więc doskonale, mają do siebie zaufanie i, po prostu, się lubią. Pięć lat temu, po śmierci ojca, Jan Przybylak przejął prowadzenie sklepu i z Pawłem Filipakiem, tak jak wcześniej, tworzą zgrany duet, choć to ten pierwszy jest szefem.



Prowadzenie sklepu bardzo ułatwia mieszalnia, a właściwie mieszalnie lakierów. Fotospektrometr, dostęp do firmowych baz danych, i doświadczenie pozwalają skomponować praktycznie każdy kolor i każdy odcień, zgodnie z oczekiwaniami klientów. Kiedy odwiedzałem sklep, na przygotowanie i odbiór produktów czekał jeden z klientów - właściciel warsztatu blacharsko-lakierniczego. Jan Przybylak zajmował się lakierami do Mercedesa i Fiata, przygotowywał odpowiednio czarny perłowy i kawowy metalic. Klient przywiózł poza fabrycznymi numerami lakierów również kłapki wlewów paliwa. Po przygotowaniu lakieru próbny natrysk był porównywany z oryginalnym kolorem. Lakier do Fiata trzeba było skorygować, czarny był bez zarzutu. W tym czasie Paweł Filipiak kompletował zestaw zamówionych różnych materiałów okołolakierniczych.

Takich stałych klientów firma Mega Kolor obsługuje kilkudziesięciu. Załoga sklepu zna potrzeby każdego, wie kto, czego i kiedy może potrzebować. Są klienci, których interesuje przede wszystkim jak najniższa cena materiałów lakierniczych, jednak coraz bardziej widoczna jest presja jakości. Na podstawie kupowanego asortymentu nietrudno ocenić zakres wykonywanych przez klientów sklepu prac. Asortyment zamawianych produktów jest swoistym papierkiem lakmusowym wskazującym stan rynku samochodów używanych i sprowadzanych. Te ostatnie



zawsze wymagają napraw blacharsko-lakierniczych. Słabo wykonana naprawa wiąże się z ryzykiem znacznego obniżenia ceny sprzedawanego auta, zatem napraw wykonywanych jak najtaniej w garażu, jest z roku na rok mniej. Ale wciąż są klienci kierujący się przy zakupach najniższą ceną. Powiększa się natomiast zapotrzebowanie na produkty wysokiej jakości. Ruch w interesie aut sprowadzanych oznacza duże zapotrzebowanie na wszystko, czego potrzeba do przygotowania samochodów do sprzedaży; szpachle, podkłady, wypełniacze, zmywacze, lakiery, a także materiały polerskie i preparaty poprawiające powłoki lakiernicze i wygląd wnętrza samochodów.

Liczba napraw pokolizyjnych utrzymuje się na mniej-więcej stałym poziomie. Większość takich napraw jest rozliczana ze środków firm ubezpieczeniowych i właściciele samochodów oczekują naprawy zgodnej z wymogami technologicznymi i samochód ma wyglądać tak, jak przed szkodą. A nierzadko – lepiej. Jeśli właściciel auta sam płaci, to chce, aby naprawa była zrobiona dobrze i kosztowała możliwie najtaniej. Takimi pracami zajmują się najczęściej warsztaty garażowe, słabiej wyposażone. Dzięki niższym kosztom stałym mogą oferować niższe ceny, częściej też korzystają z tańszych materiałów. Jeśli wszelkie reżimy technologiczne są przestrzegane, to takie naprawy są akceptowalne.

Kiedy pytałem który warsztat lakierniczy jest wart polecenia, a którego unikać, obaj panowie zgodnie stwierdzili, że nikogo nie polecają, o nikim nie mówią czy robi dobrze, czy źle i jakie materiały kupuje. To jest wiedza, którą zachowują dla siebie, a oceny jakości wykonywanych usług zostawiają klientom warsztatów. Natomiast chętnie dzielą się swoją wiedzą z klientami sklepu. Wiedzą wszystko o produktach różnych firm, wiedzą które można łączyć, a których połączenie grozi błędami lakierniczymi. Poradzą jakiego tańszego podkładu można bez obaw używać z bazą droższej firmy (lub odwrotnie), jakie tańsze produkty można stosować bez obaw o jakość, a kiedy oszczędność może wiązać się z ryzykiem reklamacji całej naprawy. Bywa, że muszą wyjaśnić klientowi reklamującemu zakupione produkty przyczyny problemów. Trzeba sporo taktu i bardzo dużo wiedzy, aby przekonać klienta, że wykorzystywanie produktów niezgodnie z zaleceniami producenta nie stanowi podstawy do reklamacji i należy stosować się do zaleceń producenta.

Oczywiście w sklepie można też kupić narzędzia i urządzenia niezbędne w pracy lakierni. Drogie pistolety czy polerki topowych światowych producentów (na przykład IWATA, Sata czy Rupes)



Mega Kolor sprowadzi na zamówienie, na półce czekają urządzenia tańsze takie, jakich klienci szukają najczęściej. Również i tym asortymencie można liczyć na pomoc i radę personelu sklepu, wskażą co i dlaczego warto kupić.

Podobnych sklepów w polskim krajobrazie lakierniczej dystrybucji jest w Polsce sporo. W większości z nich można liczyć na pomoc i radę. W Mega Kolor bardzo sobie chwalą wsparcie techników producentów materiałów lakierniczych. Regionalni przedstawiciele NOVOL-a regularnie pojawiają się nie tylko z propozycją powiększenia asortymentu, ale przede wszystkim z prezentacjami nowości wprowadzanych na rynek. Obok regularnych szkoleń, prezentacji systemów lakierniczych, bazy wiedzy w sieci www, dedykowanych aplikacji i programów komputerowych, specjalistycznych wydawnictw i mediów społecznościowych, fachowa pomoc personelu sklepów jest istotnym uzupełnieniem wiedzy lakierników.





SPRAY

PODKŁAD WYTRAWIAJACY

Jednoskładnikowy podkład gruntujący w aerozolu o doskonałej przyczepności, zalecany jako pierwsza warstwa nakładana bezpośrednio na metal. Dzięki zawartości fosforanu cynku podkład wykazuje bardzo dobre właściwości antykorozyjne.

Pojemność : 400 ml

Numer art. 300010291



Warsztaty lakiernicze prosperują dzięki dużej przepustowości; głównie dzięki drobnym naprawom, które można wykonać szybko i sprawnie, przy minimalnym czasie oczekiwania klienta. Czasami zdarzają się jednak poważne uszkodzenia, które wymagają więcej czasu i materiałów, pozostawiając klienta bez samochodu na dłużej.

Wskazówki od marki Standox - poważne uszkodzenia na podłożach metalowych

Harald Klöckner, Axalta International Training Leader i Product Specialist na Europę, Bliski Wschód i Afrykę, przygotował wskazówki dotyczące naprawy poważnych uszkodzeń lakieru na podłożach metalowych. Materiał został przygotowany na podstawie produktów marki Standox, które oferują doskonałą jakość naprawy, już za pierwszym razem.

Przygotowanie podłoża

„Bardzo istotne jest przygotowanie podłoża. Lakiernicy nie powinni o tym zapominać, w przeciwnym razie będą mieli problemy na późniejszym etapie naprawy”, mówi Klöckner. „Pierwszym krokiem jest dokładne oczyszczenie powierzchni w celu usunięcia wszystkiego, co może mieć wpływ na przyczepność kolejnych warstw. W tym celu używamy zmywacza silikonowego Standox Silicone Remover 6600, który wycieramy do sucha ściereczką odtłuszczającą. Następnie powierzchnię należy przeszlifować do metalu i ponownie oczyścić przy użyciu preparatu Standox Silicone Remover 6600 i ściereczki odtłuszczającej”, mówi Klöckner.

Szlifowanie

„Po przygotowaniu podłoża, na uszkodzone miejsce aplikujemy szpachlę poliestrową - Standox Soft Stopper U1090. W kolejnym etapie szlifujemy naprawiany obszar, usuwamy pył i ponownie nakładamy szpachlę na wszystkie niedoskonałości. Jeśli to konieczne aplikujemy ciekłą warstwę pudru kontrolnego i ponownie szlifujemy. Rysy po szlifowaniu papierem o grubszej gradacji usuwamy przy użyciu papieru o drobniejszej gradacji, ale nigdy nie o więcej niż dwa poziomy gradacji. Aby uzyskać najlepszy rezultat, do krawędzi szlifujemy maszynowo, a narożniki ręcznie.” Klöckner dodaje: „Najlepszą praktyką jest ponowne oczyszczenie całej powierzchni za pomocą preparatu Standox Silicone Remover 6600 i wytarcie do sucha ściereczką odtłuszczającą.”



Naprawa lakiernicza

Zaczynamy od aplikacji wypełniacza gruntującego, np. Standox 1K Primer Filler U3010. Produkt zapewnia znakomitą ochronę przed korozją i bardzo dobrą przyczepność. Jest również dostępny w aerozolu, w poręcznej puszcze 2K-SprayMax, która jest idealna do mniejszych napraw na przeszlifowanych powierzchniach. Następnie nakładamy wypełniacz, np. Standox VOC Xtra Filler U7560, który posiada bardzo dobre właściwości wypełniające, zapewnia dobrą przyczepność lakieru nawierzchniowego, jest łatwy w aplikacji i szybko schnie.

W kolejnym etapie ręcznie szlifujemy narożniki i krawędzie, a pozostałe obszary maszynowo. Następnie czyszcimy powierzchnię za pomocą środka czyszczącego Standox Precleaner 6800. Na koniec nakładamy lakier bazowy oraz jeden z lakierów bezbarwnych marki Standox.

Klöckner podsumowuje: „Chociaż naprawa poważnych uszkodzeń na podłożach metalowych jest bardziej czasochłonna w porównaniu do drobnych napraw, wcale nie musi być trudniejsza. Pamiętajmy jednak aby zawsze zapoznać się z wytycznymi producenta”.

Więcej informacji na temat marki Standox można znaleźć na stronie: www.standox.pl. Nagrania szkoleniowe Standox Vision są dostępne na kanale YouTube marki pod adresem: www.youtube.com/standoxonline.

**RYSY GŁĘBOKIE
DEFEKTY PO PAPIERZE P1500
MASZYNA ROTACYJNA**

ETAP 1

T1 Strong



Gąbka twarda
żółta



SIŁA CIĘCIA



POŁYSK



ETAP 2

**T2 Antihologram
& Microscratch
Remover**



Gąbka
mięka
szara



SIŁA CIĘCIA



POŁYSK



DO IDEALNEGO WYKOŃCZENIA

Gąbka
czarna
"Finish"



SIŁA CIĘCIA



POŁYSK



Gąbka twarda - żółta



Gąbka polerska dedykowana do polerowania i stosowania z pastami pierwszego i drugiego kroku (od tnących do polerujących). Zapewnia doskonałe efekty prac polerskich przy usuwaniu dużych i średnich defektów lakieru.

Rekomendowana do stosowania z pastami polerskimi Brayt: T1 Strong, One Step Premium, One Step i T11.

Gąbka mię



Gąbka polerska wykończeniowa, dedykowana do polerowania poliuropianowej, wykończeniowej, zarysowań. Nadaje się do idealnego wykończenia.

Rekomendowana do stosowania z pastami polerskimi Brayt: T2 Antihologram & Microscratch Remover, One Step Premium i One Step i T11.

POLERSKI

RYSY GŁĘBOKIE
DEFEKTY PO PAPIERZE P1500
MASZYNA ROTACYJNA I ORBITALNA

1a

**ONE STEP
Premium**

Gąbka
twarda
żółta



SIŁA CIĘCIA



POLYSK



1b (zmiana aplikatora)

Gąbka
miękka
szara



SIŁA CIĘCIA



POLYSK



RYSY ŚREDNIE
DEFEKTY PO PAPIERZE P2000
MASZYNA ROTACYJNA I ORBITALNA

1a

ONE STEP

Gąbka
twarda
żółta



SIŁA CIĘCIA



POLYSK



1b (zmiana aplikatora)

Gąbka
miękka
szara



SIŁA CIĘCIA



POLYSK



Gąbka - szara

Wykonana z otwartokomórkowej pianki
dedykowana do polerowania
usuwania hologramów i niewielkich
defektów powierzchni idealną jakość

do stosowania z produktami polerskimi
Brayt: T2 Antihologram&Microscratch Remover, One
Step.



Gąbka „Finish” - czarna

Gąbka polerska rekomendowana do polerowania
wykończeniowego, usuwania mikro zarysowań
i hologramów, a także do aplikacji wosków i emulsji
ochronnych. Zapewnia powierzchniom perfekcyjną
jakość wykończenia.

Rekomendowana do stosowania z produktami
polerskimi Brayt: T2 Antihologram&Microscratch
Remover, T3 Quick Wax&Shine i T4 Protect Liquid.



Klientem serwisu blacharsko-lakierniczego może być osoba prywatna lub firma. Firmą jest również towarzystwo ubezpieczeniowe i jest to bardzo częsty przypadek na rynku napraw powypadkowych. W przeważających przypadkach podczas przyjmowania samochodu do naprawy powypadkowej wymagana jest obecność przedstawiciela firmy ubezpieczeniowej (tzw. likwidatora szkód niesłusznie zwanego często „rzeczoznawcą”), a w szczególnych przypadkach i rzeczoznawcy, który określa zakres elementów do naprawy i wymiany oraz czasochłonność usunięcia szkody.

Rozliczenia, kalkulacja, wycena – podstawy systemu

Warsztat-likwidator

Kalkulowanie szkody odbywa się przy wykorzystaniu nowoczesnego oprogramowania komputerowego powszechnie stosowanego zarówno przez większe warsztaty blacharsko-lakiernicze jak i przez firmy ubezpieczeniowe. Czołowymi producentami takiego oprogramowania stosowanego na rynku europejskim są AUDATEX i EUROTAX.

Czynnikiem, który rzutuje na późniejszą kalkulację przeprowadzaną przez likwidatora szkody, jest zebranie właściwych informacji o stanie faktycznym pojazdu, który uległ kolizji drogowej. Zalecane typowe czynności to:

- demontaż uszkodzonych zewnętrznych elementów karoserii,
- oględziny organoleptyczne.

Natomiast w przypadku stwierdzenia możliwości uszkodzeń elementów nośnych karoserii należy:

- dokonać pomiaru trójwymiarowego punktów bazowych płyty podłogowej,
- dokonać ponownej oceny.

W szczególnych przypadkach konieczne jest ponowne dokonanie korekty oceny zakresu naprawy blacharskiej w trakcie rozpoczę-



troton.pl

tej naprawy czyli tzw. dodatkowe oględziny. Zdarza się również, że po zakończonej naprawie, w trakcie przeglądu na Stacji Kontroli Pojazdów, podczas pomiaru oraz ustawiania geometrii kół okazuje się, że układ jezdny posiada wady, które nie dają się usunąć poprzez regulację ustawienia elementów zawieszenia. W tym przypadku konieczne stają się ponowne oględziny gdzie podczas ponownego pomiaru płyty podłogowej dokonuje się oceny przyczyn tego stanu. Jeżeli płyta podłogowa mierzonego pojazdu ma właściwą geometrię, a geometria układu jezdnego jest zła to zwykle oznacza, że podczas kolizji uległy uszkodzeniu elementy pośrednie zawieszenia kół. Temat tych szczególnych przypadków oraz ich wykrywanie omówiony został w części dotyczącej wad geometrii układu jezdnego.

Warsztat-klient

Co jest najważniejsze w prowadzeniu działalności gospodarczej? Można jednoznacznie odpowiedzieć: zysk. Warsztat samochodowy jednak to zakład usługowy obsługujący klientów i to właśnie od nich od ich zleceń zależy właśnie docelowy zysk przedsiębiorstwa. Krótko mówiąc to w pewnym sensie od tego czy i w jaki sposób warsztat pozyska potencjalnych klientów w głównej mierze będzie rzutowało na powodzenie serwisu. Jeden temat to pozyskanie klienta, ale równie ważny to przeprowadzenie naprawy oraz całej procedury przyjęcia, rozliczenia i wydania pojazdu w taki sposób aby klient poczuł, że on i jego pojazd są właściwie traktowane i w razie konieczności kolejnej naprawy chętnie wróci z kolejnym zleceniem.

Warto pamiętać, że klient po kolizji drogowej zwykle znajduje się w stresie i należy rozważnie i cierpliwie wyjaśnić przebieg procesu likwidacji szkody wzbudzając jednocześnie wrażenie, że trafił do właściwego miejsca gdzie jego wszystkie problemy związane ze skutkami kolizji zostaną rozwiązane. Posiada do dyspozycji klientów pojazdów zastępczych to obecnie konieczność. Klient prowadzący działalność gospodarczą, w której wykorzystuje między innymi pojazd to przypadek kiedy użyczenie pojazdu zastępczego na czas naprawy jest niezbędne. Pojazdy zastępcze powinny być w dobrym stanie technicznym, a ich wiek nie powinien być większy niż kilka lat.

Warsztat-klient-ubezpieczyciel

Rola warsztatu w kontaktach pomiędzy klientem, a firmą ubezpieczeniową często jest kluczowa dla bezproblemowego przeprowadzenia procesu likwidacji szkody pojazdu. Przedstawiciel warsztatu może w możliwie zrozumiały sposób przedstawić klientowi aspekty techniczne i technologiczne związane z procesem naprawy, ale i być swego rodzaju katalizatorem w kontaktach z ubezpieczycielem.

Często zdarza się, że bezwzględna chęć zmniejszenia kosztów przez przedstawiciela firmy ubezpieczeniowej działa bardzo destrukcyjnie na kontakty klient-firma. Tutaj pojawia się miejsce dla negocjatora jaki może stać się warsztat i choć nie jest to rola, która oficjalnie jest mu przypisana to może być kluczowa w całym procesie likwidacji.

Warsztat-klient flotowy

Firma dysponująca flotą pojazdów to również klient warsztatu choć nieco specyficzny. Zarządzanie wieloma pojazdami może powodować, że nie każde uszkodzenie, niedociągnięcia, różnice zastosowanych technologii czy części zamiennych będą traktowane podobnie jak w przypadku klienta indywidualnego. Dla posiadacza wymarzonego samochodu, a szczególnie w Polsce, to on jest niemal członkiem rodziny... Klient flotowy zainteresowany jest głównie aspektami ekonomicznymi.

Stosunek nakładów do spodziewanych efektów czyli końcowy zysk determinuje podejście do posiadanego taboru. Krótko mówiąc, stosowanie tańszych rozwiązań ma tutaj częściej zastosowanie niż w przypadku klientów indywidualnych. Dotyczy to zarówno zastosowanych części zamiennych, materiałów czy technologii naprawczych. Nie oznacza to oczywiście, że warsztat może sobie pozwolić na obniżenie jakości usług lecz warto zwrócić uwagę na te aspekty w kontaktach z tego typu klientami. Dodatkowo ważne jest aby mieć na uwadze, że jest to klient, który może serwisowi w sposób w miarę regularny zapewniać kolejne zlecenia napraw.

Aktualnie wydaje się, że najlepiej sobie radzą serwisy, których klientami są firmy ubezpieczeniowe lub klienci flotowi. Pomimo częstych narzekania na problemy z rozliczaniem szkód, opóźnianiem wypłat itp. to bez większego zagłębiania się w szczegóły widać, że ta teza jest prawdziwa. Wbrew pozorom to właśnie z klientem indywidualnym, który naprawia „na swój koszt” swój uszkodzony pojazd, bywa najwięcej problemów.

Bogusław Raatz

LINK4			
W przypadku konieczności zgłoszenia dodatkowych uszkodzeń w pojeździe prosimy o wysłanie zdjęć lub/i opisu uszkodzeń na adres: dodatek@link4.pl, w nr szkody i nr rejestracyjnym w temacie emaila.			
K A L K U L A C J A N A P R A W Y NR 422601			
15.06.2018			
WŁAŚCICIEL	DARIUSZ KOSSAKOWSKI	JUTRZENKI, 12	
NUMER VIN	05090 DAWIDY BANKOWE		
SYGNATURA	23796201	RODZ. SZK. OC	
MARKA	NISSAN	MICRA K 12E	1608R
NUMER VIN	3JNFBK12U3150903	NR REJ. WWCPC27	KOD TYPU 71 48 26
WERSJA	S-DR2WIOFY	OBRRĘCZE ALU 5,5JXX14	
WYPOSAŻENIE			
R O B O C I Z N A BAZA CZASOWA 10 JC=1 RRG CENA = 55.00 PLN/RBG			
NR POZ. PRACY / PRACE NAPRAWCZE POJEDYNCZE SCALONE	JC	OPER. CENA	
BRAK NR	JEDNORAZOWY CZAS PRZYGOTOWAWCZY	5	27.50
2830A2	BŁOTNIK PRZ L WYB/WBUD (ZDERZAK WYBUDOWANY)	5	27.50
OBEJMUJE: REFLEKTOR I SKORUPA WNĘKI KOŁA WYB/WBUD			
2850A2	BŁOTNIK PRZ L WYMIANA (WYBUDOW)	2	5.50
2690A2	NADKOLE P LEWE WYBUD/WBUDOW	2	11.00
2810A2	ZDERZAK PRZ WYB/WBUD	6	22.00
1090A2	ZDERZAK PRZ WYMIANA (WYBUDOWANY)	1	5.50
RE22A1	MIGACZ PRZ L WYB/WBUD	1	5.50
RE22A1	MIGACZ PRZ P WYB/WBUD	1	5.50
FW10A1	KOŁO PRZ L WYB/WBUD	1	5.50
FW10A1	KOŁA PRZ WYB/WBUD PR OZUPEŁN	2	11.00
FW10A1	OPONA PRZ L ZAMONTOWAĆ I WYWAŻYĆ (KOŁO WYBUDOWANE)	2	11.00
L A K I E R O W A N I E (według A2T)			
KOD CZĘŚCI	OPERACJA	- 2-WARSTW-METALLIC - CZĘŚCI MONTAZ WYBUD	JC
0741	BŁOTNIK PRZ L	LAK NOWA CZĘŚĆ ST 1	9
0281	ZDERZAK P	LAK.NOW.CZ.ST.1 K1R	11
7201	FELGA P L	LAK. WIERZCHNIE ST 2	4
MATERIAŁ LAKIERNICZY NA CZĘŚĆ			
KOD CZĘŚCI	OKREŚLENIE	LAK NOWA CZĘŚĆ ST 1	KOSZT.MAT.
0741	BŁOTNIK PRZ L	LAK.NOW.CZ.ST.1 K1R	150.15
0281	ZDERZAK P	LAK. WIERZCHNIE ST 2	496.27
7201	FELGA P L	LAK. WIERZCHNIE ST 2	18.14
SYSTEM AUDATEK		STRONA	2

TROTON
BRAYT

SYSTEM POLERSKI



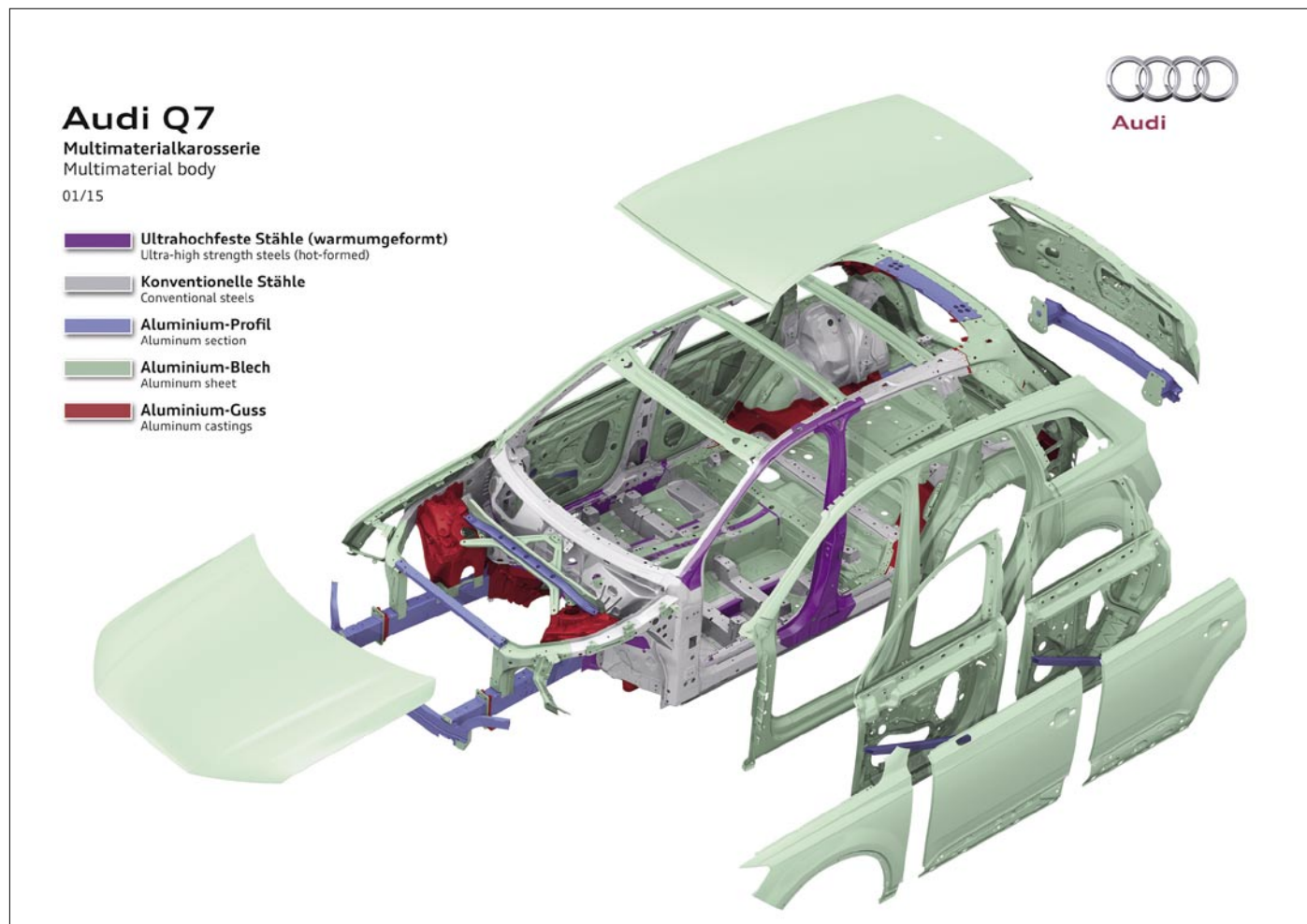
POSTAW NA EFEKT

troton



POLIURETANOWY ŚRODEK OCHRONNY Z EFEKTEM STRUKTURALNYM





Pierwiastek oznaczany symbolem Al zwany kiedyś również glinem, którego nazwa pochodzi bezpośrednio z języka łacińskiego jest najczęściej występującym metalem na Ziemi i stanowi on aż 8% wszystkich pierwiastków występujących na naszej planecie. Aluminium produkowane jest z rud zawierających ten pierwiastek, a najczęściej z boksytu. Dla wielu krajów, produkcja stopów aluminium stanowi bardzo znacząca część gospodarki, a przodują w tej dziedzinie: USA, Rosja, Australia i Kanada. Aktualnie stopy aluminium stają się jednym z ważniejszych materiałów konstrukcyjnych w budowie karoserii samochodowych.

Aluminium w karoserii

Początkowo stopy aluminium stosowano do produkcji naczyń kuchennych czy też puszek do przechowywania żywności. Ze względu na bardzo korzystny stosunek masy do parametrów mechanicznych, stopy aluminium zaczęto stosować do budowy elementów niektórych urządzeń, a zwłaszcza w przemyśle lotniczym. Obserwując rozwój zastosowania tych stopów w motoryzacji można odnieść wrażenie, że konstruktorzy pojazdów wręcz kopiują pewne ogólne zasady i rozwiązania z przemysłu lotniczego. Przykładem może być masowy zwrot w kierunku zwiększenia udziału technologii nitowania elementów w zamian połączeń wymagających dostarczanie dużych ilości ciepła.

Aluminium w karoserii

W przemyśle motoryzacyjnym od dawna stosuje się stopy aluminium do budowy części pojazdu. Stosuje się zarówno odlewy ciśnieniowe jak i blachy. W zależności od technologii wykonania elementu konieczne jest zastosowanie innych metod łączenia,

rozłączania oraz naprawy. Warto pamiętać, że informacje na temat prowadzenia czynności serwisowo-naprawczych zawarte są w technologii opracowanej przez producenta pojazdu. Co jeśli warsztat nie ma dostępu do takich informacji? Pozostaje dokonanie wywiadu i jak najszerza wiedza fachowa. Pozwoli to uniknąć niespodziewanych porażek i błędów podczas naprawy powypadkowej.

Różnice pomiędzy aluminium a stalą

W pierwszej kolejności blacharz samochodowy przed rozpoczęciem naprawiania elementów karoserii aluminiowej powinien poznać i zrozumieć różnice właściwości stopów aluminium i stali. Aluminium, w stanie czystym nie nadaje się jako surowiec do produkcji elementów konstrukcyjnych. Dlatego stosuje się je wyłącznie po dodaniu innych składników uzyskując w ten sposób materiał o odpowiednich właściwościach fizycznych. W trakcie budowy jednej karoserii samochodowej stosowane są różne



stopu aluminium, a najczęściej pracownicy serwisu nie biorą tego pod uwagę i stosują te same metody i materiały do wszystkich elementów. Części wykonane w technologii odlewów ciśnieniowych i elementy z blachy aluminiowej lub kształtowników to stopy aluminium o znacznie różniących się właściwościach. Głównymi cechami wspólnymi są zbliżona temperatura topnienia oraz bardzo dobra przewodność cieplna. Różnią się natomiast znacznie pod względem plastyczności. Elementy wykonane jako odlewy właściwie nie podlegają prostowaniu nawet przy zastosowaniu podgrzewania, natomiast blacha i kształtowniki w większości przypadków (pod warunkiem, że nie jest to zbyt mocne uszkodzenie) daje się przeginać po uprzednim podgrzaniu. Charakterystyka struktury elementów stalowych pozwala zwykle na ich wielokrotne odkształcania czyli można je naprawiać nawet kilka razy bez zbytniego pogorszenia własności mechanicznych. Specyfika stopów aluminium powoduje, że w ich przypadku wielokrotne prostowanie jest zwykle niemożliwe. Stopy aluminium stosowane podczas produkcji samochodów można podzielić na dwie podstawowe grupy:

- do formowania na zimno,
- do formowania na gorąco.

Ze względu na inną budowę struktury aluminium posiada lepsze własności tzw. pamięci kształtu niż stal. Częsteczki w stopniach

aluminium są trudniejsze do przemieszczania i nawet podczas podgrzewania elementu prostowanie jest trudne. Często wynikiem tego są liczne rysy i pęknięcia w miejscu uszkodzenia co może powodować niebezpieczeństwo przełamania.

Zastosowanie stopów aluminium

Ze względu na swoje właściwości fizyczne i mechaniczne elementy wykonane ze stopów aluminium posiadają grubość od półtora do dwóch razy większą niż ich odpowiedniki stalowe. W niektórych przypadkach może to być nawet czterokrotnie większa grubość. Ze względu na znaczną różnicę w ciężarze właściwym pomimo znacznie większej objętości element aluminiowy jest zwykle i tak lżejszy od stalowego. Ale zwiększenie grubości elementu niesie za sobą negatywne konsekwencje dotyczące jego obróbki w procesie produkcji jak i prostowania. W przypadku elementu o grubszych ściankach występuje większe ryzyko pęknięcia, dlatego też w przypadku jego naprawy podgrzewanie jest konieczne. Podwyższenie temperatury elementu w miejscu uszkodzenia ułatwia cząsteczkom powrót do pierwotnego położenia przed uszkodzeniem. Stosowanie podgrzewania podczas naprawy jest zalecane niezależnie od tego czy jest to element ulepszany cieplnie czy też na zimno. Części konstrukcji aluminiowej na ogół występują w następujących kategoriach: wytłoczki z blachy, profile i odlewy.

Łączenie

Zastosowanie elementów ze stopów lekkich wymusiło poszukiwanie nowych technologii łączenia elementów podczas budowy karoserii samochodowych. Wzorem innych dziedzin, gdzie masowo stosuje się aluminium masowo zastosowano niskotemperaturowe metody łączenia takie jak: nitowanie, klejenie czy klinczowanie. Nie zrezygnowano ze spawania oraz zgrzewania. W przypadku stopów aluminiowych, zgrzewanie i spawanie jest znacznie trudniejszą technologią niż stosowanie ich do łączenia stali. Ze względu na to, że aluminium jest bardzo dobrym przewodnikiem ciepła, wykonanie spoin i zgrzein wymaga dostarczenia znacznie więcej energii podczas procesu łączenia.

Bogusław Raatz / raatz.info



MASTER
TROTON

szukaj nas na facebook
Troton Polska www.facebook.com/mastertroton/

Samochody używane ponownie są „w cenie”. Do wzrostu cen przyczyniła się jednakowo pandemia, jaki skutki wojny w Europie, a rynek skwapliwie to wszystko wykorzystał. Wykorzystał? Właściwie zadziałały wyłącznie normalne mechanizmy wolnorynkowej gospodarki jaką (jeszcze) u nas mamy. I tak zamiast zwiększania udziału nowych pojazdów w ogólnej liczbie użytkowanych w Polsce pojazdów nastąpił trend odwrotny. Wszystkie te uwarunkowania spowodowały zwiększenie ilości napraw starych aut, w tym i powypadkowych o znacznym zakresie uszkodzeń. Ilość wszelkiej maści garażowych składaków i wstawianych ciągle ćwiartek wzrasta. Obserwując portale społecznościowe, rozmawiając z blacharzami i spotykając się przy różnych okazjach z uczestnikami szeroko rozumianego rynku napraw, można wyciągnąć jedynie słuszny wniosek: renesans ciężkich napraw stał się faktem.

Patologia, ale kto jest winny?

Kto wstawia „ćwiartki”?

Można z całą pewnością określić sektor, który głównie zajmuje się tego typu naprawami (sic!). To sprytni garażowcy, którzy mają jako takie pojęcie o konstrukcji pojazdu... przynajmniej tak im się wydaje w swoim dość hermetycznym środowisku, uchodzą za super speców, a wręcz cudotwórców czy też „złote raczki”. Rzadziej tego typu reanimacje przeprowadza się w dobrze wyposażonych warsztatach blacharsko-lakierniczych z profesjonalną kadrą. Te firmy zajmują się głównie profesjonalną likwidacją szkód i najczęściej żyją ze współpracy z firmami ubezpieczeniowymi lub flotami.



Jak to się to opłaca?

Opłaca się. Bez wątpliwości dotyczy to samochodów klasy premium, dobrze wyposażonych i stosunkowo dobrych roczników. Bardzo rzadko tego typu przeszczepy dokonywane są w pojazdach starszych o niższej wartości, choć i takie przypadki również mają miejsce.

Skąd się biorą „ćwiartki”?

Jakby zapytać tych, co je wstawiają, to zapewne odpowiedzą z innych pojazdów, które akurat były złomowane z powodu uszko-

dzeń w innych strefach karoserii. Jaka jest prawda? Bywa różnie... Warto by tutaj zapytać firmy ubezpieczeniowe, policję czy też wydziały do spraw komunikacji. Jak to jest, że system pozwala na to, aby takie „części” zamienne były w obiegu? Jak to jest, że można bez problemu zalegalizować, zarejestrować, uzyskać przegląd i ponownie ubezpieczyć takie auto? Dlaczego nawet nie wprowadzono specjalnych badań kontrolnych dla pojazdów powypadkowych, które wykrywałyby takie naprawy? Komu się to wszystko opłaca? Drogie służby wszelkiego rodzaju: potrzebujecie konkretnych przypadków? Wejdźcie na Facebooka, chociażby...

Co z nami jest nie tak!

Czy nie zastanawia fakt, że NIKT się tym tematem nie zajmuje? Chociażby formy ubezpieczeniowe. Zapewne posiadają swoje służby detektywistyczne i jak mogą się nie interesować, co ubezpieczają? Jaka jest prawdziwa historia samochodu, na który wystawiają polisę? A policja? Nie masz przeglądu aktualnego w trzyletnim samochodzie? Afera! Poskładałeś autko z trzech w garażu u kolegi, wykupiłeś OC przez internet i jazda! Pan może jechać...

Dalekosiężne skutki

Cierpi na tym rynek i uczciwie działające serwisy blacharsko-lakiernicze oraz klienci, którzy nie są w stanie zweryfikować „okazji”. Nie napisze już ani słowa o (nie) bezpieczeństwie związanym z eksploatacją tego typu składaków. Banał. Skupmy się na skutkach gospodarczych, jakie za sobą niesie ten układ. Ubezpieczyciela interesują tylko słupki w Exelu. To jest chyba główny powód, że nie jest zainteresowany tak naprawdę analizowaniem tego typu spraw. Agent chce zrobić wynik. Kierownik sekcji chce zrobić wynik i dział likwidacji też chce zrobić wynik. To, że potem ubezpieczają składaki między innymi ze skradzionych pojazdów, za które wypłacili wcześniej ubezpieczenie, nieważne. Circle of life. Wiem: głos wołającego na puszczy, ale czasami muszę sobie ulżyć.

Andrzej Ostry





Warto wiedzieć...

8 grudnia 2023 roku Sąd Najwyższy w sprawie II CSKP 726/22 na posiedzeniu niejawnym w Izbie Cywilnej oddalił skargę kasacyjną powoda od wyroku Sądu Okręgowego w Gdańsku, z dnia 13 maja 2020 roku w sprawie o sygn. akt XII Ga 164/20.

Żeby zrozumieć wagę i znaczenie tego wyroku należy prześledzić sprawę od początku. Do Sądu Rejonowego w Gdyni wpłynął pozew o zapłatę. Powód A. K. wniósł o zasądzenie od pozwanej Towarzystwa Ubezpieczeń S.A. w W kwoty 69.002,69 zł wraz z odsetkami. Sąd Rejonowy w Gdyni oddalił powództwo. Sąd ustalił, że 30 września 2015 roku doszło do kolizji drogowej, w której został uszkodzony pojazd należący do T.K., a za skutki szkody odpowiadała pozwana, jako ubezpieczyciel OC sprawcy. Początkowo T.K. planował naprawić pojazd w warsztacie samochodowym prowadzonym przez powoda. Dlatego też dnia 9 października 2015 roku przelał na A.K. wierzytelność o naprawienie szkody przysługującą właścicielowi do ubezpieczycielki. Następnie, 18 listopada 2015 roku T. K. zbył powodowi uszkodzony samochód za cenę 78.000,00 złotych.

A.K. skalkulował koszty naprawy pojazdu na kwotę 139.521,43 złote brutto przy uwzględnieniu cen nowych, oryginalnych części zamiennych, których łączna cena w ww. kalkulacji przekraczała 100.000,00 złotych. Do naprawy powód użył m.in. części zamiennych zakupionych za łączną udokumentowaną fakturami kwotę 10.455,00 złotych. Następnie 12 lutego 2016 roku powód wystawił T. K. fakturę Vat za wykonanie usługi blacharsko-lakierniczej na kwotę odpowiadającą ww. kalkulacji.

Po przeprowadzeniu postępowania likwidacyjnego ubezpieczycielka wypłaciła T.K. odszkodowanie obejmujące koszty naprawy pojazdu w wysokości 70.518,74 złotych. A.K. wezwał pozwaną do zapłaty dalszej kwoty 69.002,69 złotych tytułem pozostałej

części odszkodowania za zdarzenie z 30 września 2015 roku. Przed wspomnianą kolizją wartość pojazdu wynosiła 141.300,00 złotych.

Koszty naprawy przedmiotowego samochodu, ustalone przy uwzględnieniu rynkowych stawek za pracę i cen nowych, oryginalnych części zamiennych wyniosłyby 138.497,79 złotych brutto, a po pomniejszeniu ich o wzrost wartości rynkowej pojazdu powstały w następstwie przeprowadzonej naprawy, tj. o kwotę 5.600,00 złotych wyniosłyby 132.897,79 złotych brutto. Natomiast koszty naprawy z uwzględnieniem tych samych stawek robocizny, ale z uwzględnieniem cen części zamiennych wymienionych w fakturach źródłowych przedstawionych przez powoda wynosiły 76.073,35 złotych. Konkluzja orzeczenia Sądu Rejonowego w Gdyni jest taka, że skoro pojazd został sprzedany, jako uszkodzony, to odszkodowanie –nie mogło zostać wyliczone, jako równowartość hipotetycznych kosztów naprawy. Szkoda podlegająca kompensacji ograniczała się natomiast do kwoty 63.300 złotych, czyli różnicy między wartością pojazdu w stanie nieuszkodzonym a ceną, którą poszkodowany uzyskał ze sprzedaży powodowi uszkodzonego pojazdu. Tylko taką wierzytelność odszkodowawczą nabył od poszkodowanego powód A. K. W toku postępowania likwidacyjnego pozwana wypłaciła poszkodowanemu 70.518,74 złote, czyli kwotę wyższą niż należne odszkodowanie w związku z czym dochodzone przez powoda roszczenie było nieuzasadnione. Sąd Okręgowy w Gdańsku oddalił apelację powoda przychylając się do rozstrzygnięcia Sądu pierwszej instancji natomiast Sąd Najwyższy oddalił skargę kasacyjną jako bezzasadną. A co warto wiedzieć w związku z tą sprawą...? A to, że co prawda szkoda w pojeździe powstaje w chwili wypadku natomiast w trakcie procesu o odszkodowanie sytuacja może się zmieniać i wtedy szkoda obejmuje tylko uszczerbek ustalony w dniu orzekania.

adw. Wojciech Kubiak

Nowa książka: POMIĘDZY BLACHARSTWEM A LAKIERNICTWEM

Nowa pozycja z serii **TECHNOLOGIE NAPRAW KAROSERII SAMOCHODOWEJ** jest już dostępna. Autor opracował bardzo szeroki materiał dotyczący technologii z pogranicza blacharstwa i lakiernictwa samochodowego. Do tej pory ukazało się niewiele publikacji, a niewątpliwie książka „**Pomiędzy Blacharstwem a Lakiernictwem**” jest najbardziej obszernym i kompleksowym studium na te tematy. Autor w przedmowie pisze między innymi:

„W większości przypadków, czynności te wykonywane są w różny sposób: świadomie lub nieświadomie; zgodnie z zasadami i technologiami; według własnego uznania lub według zasłyszanych informacji. Często wykonuje się te czynności wg informacji z firm sprzedających chemię warsztatową, których sprzedawcy przede wszystkim zachwalają swój produkt. Niektórzy, stosują technologię jednej firmy, a materiały z drugiej, najczęściej tanie i niskiej jakości. Później się dziwią, że takie rozwiązania się nie sprawdzają. A to właśnie na produktach chemicznych oparte są te wszystkie prace, które wykonuje się po zakończeniu prac czysto blacharskich i przed pracami czysto lakierniczymi.”

„**Pomiędzy Blacharstwem a Lakiernictwem**”, to druga część serii i została oznaczona jako TOM II. W roku 2020 ukazał się Tom I pt. „**Blacharstwo Samochodowe**”. Planowane jest wydanie kolejnych części. Będą to: „**Lakiernictwo Samochodowe**” oraz „**Renowacja Pojazdów Zabytkowych**”.

Kolejna pozycja z serii **TECHNOLOGIE NAPRAW KAROSERII SAMOCHODOWEJ** powinna znaleźć się na półce każdego fachowca w branży, nauczyciela zawodu czy też rzeczoznawcy.

Informacje o książce:

tytuł: **POMIĘDZY BLACHARSTWEM A LAKIERNICTWEM**

autor: **Wiesław Wielgołaski**

szacowana ilość stron: **ok. 350**

ponad 500 ilustracji

oprawa: **twarda**

rok wydania: **2023**

wydawnictwo: **RG MEDIA**

ISBN 978-83-961573-2-4

planowany nakład wydania: **5000 egz.**

Patronat medialny:

KAROSERIA, LAKIERNIK, AUTO MOTO SERWIS, NOWOCZESNY WARSZTAT

Najważniejsze tematy jakie zostały omówione w książce „**Pomiędzy Blacharstwem a Lakiernictwem**”:

Klejenie

Połączenia klejone ze względu na ciągłość spoiny są bardziej odporne na deformacje podczas zderzenia i są coraz chętniej stosowane przez producentów pojazdów.

Klejenie blach

Klejeniem można łączyć różne materiały, a naprężenia w takim połączeniu są równomierne. Złącze klejone chroni także łączone materiały przed korozją elektrochemiczną.

Korozja

Jedynymi preparatami spowalniającymi proces korozji są woski do profili zamkniętych zawierające inhibitory korozji, czyli dodatki spowalniające procesy korozyjne.

Naprawa błędów blacharskich

Naprawy blacharskie to nie tylko naprawy pokolizyjne. To nie tylko wymiana elementów czy naprawa ognisk korozji. To także poprawki wcześniejszych napraw wykonanych przez niedoświadczonych blacharzy.

Naprawa elementów z tworzyw

Kluczem do właściwej naprawy elementu wykonanego z tworzywa sztucznego jest prawidłowe określenie jego typu oraz dobranie właściwej technologii naprawy. Po określeniu rodzaju tworzywa dobiera się do pracy odpowiednie narzędzia i kleje.

Jak naprawiać elementy z tworzyw

Najczęstszymi uszkodzeniami zderzaków są wgniecenia, otarcia, pęknięcia oraz urwanie uchwyty mocujących. Naprawie podlegają tylko drobne uszkodzenia, choć możliwe są także i przypadki naprawy dużych uszkodzeń, jak ubytki czy długie pęknięcia.

Naprawy SMART

Do technik SMART zalicza się między innymi: naprawę drobnych pęknięć szyb, uszkodzeń tapicerki z materiału, weluru ze skóry, drobnych uszkodzeń tworzyw sztucznych wewnętrznych i zewnętrznych oraz drobnych rys i uszkodzeń powłoki lakierowej.



Szyby samochodowe

Dla każdego samochodu, nawet dla tego samego modelu, wysokość ściegu kleju jest inna. Bierze się to stąd, że na nadwoziu pozostaje lub nie, różnej grubości warstwa starego kleju.

Wymiana i naprawa szyb

Sprawdzenie roku produkcji szyby i porównanie z rokiem produkcji samochodu pozwala na stwierdzenie czy szyba wklejana była fabrycznie, czy w warsztacie naprawczym. Wymiana szyby w warsztacie może być związana z naprawą blacharsko-lakierniczą, która nie zawsze wykonana jest prawidłowo.

Usuwanie uszkodzeń tapicerki

Tapicerka samochodowa to trzy rodzaje materiałów: tkanina, welur i skóra. Materiały wymuszają różne sposoby naprawy oraz różne rodzaje systemów naprawczych. Do naprawy tkaniny i weluru stosuje się taki sam zestaw naprawczy, natomiast do naprawy skóry wymagany jest inny system.

Uszczelnianie karoserii

W warsztacie naprawczym, w trakcie naprawy blacharsko-lakierniczej wszystkie fabrycznie nałożone powłoki muszą być odtworzone, najlepiej jeżeli będą wyglądały tak jak fabryczne. Do uszczelniania połączeń blach nadwozia stosowane są masy uszczelniająco-klejące, ponieważ każda masa uszczelniająca ma także właściwości klejące.

Wyciszanie nadwozia

Relatywnie ciężki materiał bitumiczny jest skuteczny w tłumieniu dźwięku oraz zmniejsza drgania elementów metalowych. Potoczna nazwa takiej maty to płyta Kellera, która jest wyposażona w samoprzylepne podłoże nie zawierające rozpuszczalników na bazie specjalnych akrylowych kopolimerów.

Materiały: **RG MEDIA**

Poznaj nowe kosmetyki samochodowe **BRAYT** Postaw na **EFEKT**

Przywróć skutecznie blask i czystość swojego auta, dzięki nowym kosmetykom samochodowym BRAYT.



Dowiedz się więcej na www.troton.pl

TROTON
BRAYT

CAR SHAMPOO

Wysokoskoncentrowany (1:400), wydajny i skuteczny szampon o neutralnym pH w roztworze roboczym do ręcznego mycia pojazdów. Świetnie usuwa zabrudzenia z karoserii nie pozostawiając zacieków. Idealnie sprawdzi się w codziennej pielęgnacji auta. Nie zawiera dodatku wosków ani polimerów.

- Wysokoskoncentrowany i bardzo wydajny (1:400).
- Bezpieczny dla wszystkich powierzchni, w tym powłok i wosków.
- Skutecznie usuwa nawet ciężkie zabrudzenia.
- Świetny poślizg i zbalansowana piana.
- Bardzo łatwe spłukiwanie.
- Bez dodatku wosków i polimerów.
- Przyjemny owocowy zapach.

Pojemność: 500 ml

Nr art.: 300010257

Op. zbiorcze: 6 szt. / kart.

Rozcieńczenie: 1:400; 25 ml na każde 10 litrów wody



GLASS CLEANER

Skuteczny, wydajny i prosty w użyciu płyn do mycia powierzchni szklanych. Pozostawia szyby samochodu wolne od smug i zacieków. Świetnie radzi sobie z uporczywymi zabrudzeniami na szklanych powierzchniach. Preparat posiada właściwości antypary i jest bezpieczny dla wykończeń Piano Black.

- Skutecznie usuwa nawet silne zabrudzenia.
- Nie pozostawia smug i zacieków.
- Posiada właściwości zapobiegające parowaniu szyb.
- Wydajny i łatwy w użyciu.
- Dobrze odparowuje.
- Przyjemny zapach zielonej herbaty.

Pojemność: 500 ml

Nr art.: 300010258

Op. zbiorcze: 6 szt. / kart



INTERIOR Q-DETAILER

Quick Detailer przeznaczony do szybkiego czyszczenia i pielęgnacji elementów wnętrza samochodu wykonanych z tworzyw sztucznych. Skutecznie usuwa zabrudzenia, a jednocześnie odświeża i odżywia plastik, winyl i gumę nadając im lekkiego przyciemnienia. Zapobiega degradacji tworzyw sztucznych, zabezpieczając je przed blaknięciem dzięki zawartości filtrów UV. Pozostawia po sobie antystatyczną powłokę.

- Skutecznie usuwa zabrudzenia.
- Odświeża i odżywia plastik, zapobiegając jego degradacji.
- Zabezpiecza przed blaknięciem
- Efekt lekkiego przyciemnienia.
- Działanie antystatyczne.
- Wydajny i łatwy w użyciu.
- Przyjemny zapach drzewa sandałowego.

Pojemność: 500 ml

Nr art.: 300010256

Op. zbiorcze: 6 szt. / kart



Produkty nowej linii kosmetyków samochodowych BRAYT już w sprzedaży.



Autodetailing czy też cardetailing, nie jest odkryciem naszych czasów. Jak podają źródła, pierwsze zastosowanie wosku chroniącego powierzchnię pojazdu, wykonanego z tłuszczu zwierzęcego, miało miejsce w 1800 r. Używano go w Niemczech do zabezpieczania powłoki pojazdów ciągniętych przez konie. Miało to miejsce prawie 90 lat przed tym, nim Karl Benz rozpoczął produkcję samochodów. Ten moment można więc uznać za początek produkcji preparatów do detailingu, które pod koniec XIX w. i z początkiem XX w., weszły na stałe do „repertuaru” największych producentów na świecie.

Autodetailing- skąd się wziął i co dokładnie przez to pojęcie rozumiemy?

Czym jest autodetailing? To profesjonalny proces pielęgnacji i oczyszczania pojazdu, w celu przywrócenia mu jak najwyższego poziomu czystości, blasku i wyglądu fabrycznego. Skupia się na drobiazgowym i kompleksowym czyszczeniu oraz renowacji różnych elementów, zarówno zewnętrznych jak i wewnętrznych w celu osiągnięcia doskonałego stanu estetycznego.

MYJNIA AUTOMATYCZNA, CZY MYCIE RĘCZNE?

Wybór między myjnią automatyczną, a myciem ręcznym zależy od wielu czynników, takich jak preferencje, budżet, stan samochodu oraz oczekiwania.

Mycie automatyczne cechuje: szybkość, bezobsługowość (obsługa urządzenia, które wykonuje większość pracy), zastosowanie podstawowe, a zatem możliwość regularnego usuwania zwykłego brudu i kurzu z powierzchni samochodu.

Mycie ręczne to precyzja i dokładność. Pozwala na większą kontrolę nad całym procesem. Umożliwia pracę w trudniej dostępnych miejscach. Dzięki niemu osiągamy lepsze efekty. Jest zazwyczaj bardziej skuteczne w usuwaniu trudnych zanieczyszczeń, takich jak smoła, asfalt, owady czy też ptasie odchody.

Jeśli zależy nam na czasie i minimalizacji kosztów, myjnia automatyczna może być dobrym wyborem. Gdy jednak oczekujemy najlepszego wyglądu, ochrony powierzchni i dokładności, mycie ręczne pomoże osiągnąć możliwie najlepszy efekt.

DOBRY SZAMPON SAMOCHODOWY – WŁAŚCIWOŚCI WYRÓŻNIAJĄCE GO NA RYNKU

Dobry szampon samochodowy nie tylko efektywnie czyści powierzchnię pojazdu, ale także dba o stan powłoki lakieru oraz innych elementów samochodu.

Jedną ze szczególnie cenionych właściwości jest delikatność działania - szampon powinien łagodnie obchodzić się z powierzchnią lakieru. Z kolei przy odpowiednim spienieniu powinien wspomagać ochronę przez mikrorysowaniem.

Neutralne pH szamponu nie zakłóca równowagi powierzchni. Jest też bezpieczne dla wszystkich powłok i wosków. Pożądane są dobre właściwości pieniące: im piana jest gęstsza, tym łatwiej nam rozprowadzić produkt po powierzchni pojazdu. Dobry, wielofunk-

cyjny szampon powinien być bezpieczny dla innych elementów samochodu, takich jak guma, szyby, plastik, elementy *piano black*. Szampon nie powodować uszkodzeń i plam.

Kolejna zaleta to ekonomia użycia. Warto poszukać produktu wysokoskoncentrowanego, aby niewielka ilość szamponu wystarczyła na dokładne mycie całego samochodu. I oczywiście bezpieczeństwo dla użytkownika - szampon nie powinien zawierać agresywnych substancji, które mogą być szkodliwe dla zdrowia, czy skóry użytkownika oraz dla środowiska, bo w końcu wszystko, czym umyjemy samochód przyjmuje gleba.

CZY NIEWŁAŚCIWIE DOBRANY PRODUKT DO MYCIA MOŻE ZASZKODZIĆ KAROSERII?

Zdecydowanie tak. Niewłaściwie dobrany produkt może zaszkodzić karoserii. Zbyt agresywne środki mogą powodować uszkodzenia lakieru, tworzyć zarysowania lub niszczyć powłoki ochronne. Oto kilka elementów, które ewidentnie szkodzą podczas mycia:

1. Zbyt silny detergent. Może uszkodzić lakier, powoduje jego matowienie. Detergenty o dużej ilości związków alkalicznych mogą również zniszczyć woski i powłoki ochronne.
2. Agresywne szczotki lub gąbki. Twarde szczotki lub gąbki do mycia mogą zarysować lakier. Bezpieczniej jest wybrać miękkie gąbki i szczotki o miękkim włosiu.
3. Nieodpowiednie spłukiwanie. Pozostawienie resztek myjącego środka na powierzchni samochodu po myciu przyczynia się do osadzania substancji chemicznych na lakierze, co szkodzi uzyskaniu idealnego wyglądu końcowego, powodując choćby powstawanie zacieków.

Warto korzystać z szamponów z neutralnym pH oraz z odpowiednich aplikatorów.

JAK UNIKNĄĆ ZACIEKÓW NA KAROSERII I ELEMENTACH SZKLANYCH

Aby uniknąć zacieków na karoserii należy starać się myć samochód w cieniu, w chłodniejszych porach dnia, by zapobiec szybkiemu wysychaniu wody. Mycie w pełnym słońcu może sprawić, że woda szybko odparuje, zostawiając zacieki. Należy wybrać łagodny szampon, unikać domowych detergentów i nieprzystosowanych aplikatorów. Dokładnie spłukać samochód po umyciu usuwając wszystkie pozostałości szamponu i brudu. Należy rozkładać mycie samochodu partiami: zaczynając od góry i schodząc w dół.

W celu uniknięcia zacieków na elementach szklanych powinniśmy używać dedykowanego środka do mycia szyb, który nie pozostawia smug, najlepiej takiego który posiada właściwości hydrofobowe. Po umyciu szyb starannie wycieramy je, za pomocą suchej mikrofibry. Do czyszczenia najlepiej używać miękkich ściereczek, które minimalizują ryzyko zarysowań. Upewnijmy się, że woda, której używamy jest czysta i pozbawiona minerałów, które powodują osad na szybie i elementach szklanych.

PREPARATY DO LUSTEREK I SZYB

Istnieją preparaty do lusterek i szyb, które wnoszą więcej. Niektóre zawierają wyżej wspomniane składniki hydrofobowe i spra-



wiają, że woda spływa z szyby w formie kropli, co np. poprawia widoczność podczas jazdy w deszczu.

Preparaty przeciwmgłowe pomagają zapobiegać parowaniu szyby, jest to szczególnie ważne w deszczowe lub wilgotne dni.

CZAS ODPAROWANIA PRODUKTU DO POWIERZCHNI SZKLANYCH

Jeśli produkt do mycia lub pielęgnacji szyb szybko odparowuje, ma większe szanse, że nie pozostawi smug lub osadów na powierzchni. Szybkie odparowanie pomaga uniknąć konieczności intensywnego wycierania szyb, przyczyniającego się do zarysowań.

Produkty, które szybko odparowują mogą być bardziej wydajne w użyciu, mniej produktu potrzebujemy do pokrycia powierzchni. Są również wygodniejsze w użyciu, można szybciej przystąpić do wycierania.

Podsumowując, czas odparowania produktu do powierzchni szklanych jest ważnym czynnikiem wpływającym na skuteczność i wygodę podczas mycia i pielęgnacji szyb samochodowych.

CZYM ODŚWIEŻAĆ PLASTIK?

Odświeżanie plastikowych elementów jest istotnym krokiem w utrzymaniu dobrego wyglądu jak i stanu wnętrza oraz zewnętrznych części z tworzyw sztucznych.

Wewnątrz można używać specjalnych środków do pielęgnacji, produkty te zawierają składniki, które odświeżają i dają efekt satyny na powierzchniach plastikowych, jednocześnie zapobiegając starzeniu się plastiku. Posiadają właściwości antystatyczne, które wydłużają czas ochrony przed osiadaniami kurzu na elementach. Dobrej jakości preparaty zawierają filtry UV zabezpieczając przed





promieniami słonecznymi, które przyczyniają się do blaknięcia powierzchni, takich jak plastik, winyl czy guma.

Do elementów zewnętrznych z tworzywa, takich jak – listwy, osłony, lusterka czy zderzaki warto wybrać specjalistyczne środki do pielęgnacji. Te zazwyczaj zawierają składniki odporne na warunki atmosferyczne i promieniowanie słoneczne.

Takie profesjonalne produkty, dzięki penetracyjnym właściwościom wnikają w strukturę powierzchni, przywracając jej utracony kolor i połysk. Po wyschnięciu tworzą odporną i elastyczną powłokę wykończeniową. Ich silne właściwości odświeżające i zabezpieczające sprawiają, że nie można stosować ich do wnętrza samochodu.

CZYNNIKI ATMOSFERYCZNE, A DEGRADACJA POWŁOK SAMOCHODOWYCH

Powłoki ochronne na lakierze, plastikowych elementach oraz innych powierzchniach samochodu są narażone na różne czynniki atmosferyczne, które mogą przyspieszyć ich zużycie i pogorszyć wygląd pojazdu. Należy do nich m.in. promieniowanie słoneczne UV (powoduje fotodegradację powłoki). Promienie mogą osłabiać i uszkadzać struktury chemiczne w powłoce, co prowadzi do blaknięcia koloru, utraty połysku.

Deszcz i wilgoć może prowadzić do wnikania wody pod powłokę, co z czasem przyczynia się do odklejenia lub odprysku powłoki. Deszcz również zawiera osadzające się zanieczyszczenia, które mogą trwale uszkodzić lakier.

Zanieczyszczenia atmosferyczne takie jak kurz, pył, spalin, mogą osadzać się na powierzchniach samochodu i powodować erozję powłok ochronnych, tym samym ich degradację.

Z kolei ekstremalna zmiana temperatury może wpływać na elastyczność i trwałość powłok. Powtarzające cykle rozszerzenia i kurczenia powłok w wyniku zmian temperatury mogą prowadzić do pęknięć lub złuszczeń powłok.



Sól i chemikalia drogowe mogą doprowadzić do korozji oraz uszkadzać lakier i powłoki ochronne. Ptasie odchody zawierają substancje, które reagują chemicznie z powłokami, powodując trwałe plamy i brzydkie uszkodzenia powierzchni.

Aby chronić powłoki na zewnątrz samochodu, warto regularnie myć i pielęgnować pojazd. Stosowanie specjalistycznych powłok ceramicznych czy wosków może dodatkowo zwiększyć ochronę przed promieniowaniem UV, zanieczyszczeniami czy innymi negatywnymi efektami warunków atmosferycznych.

PRODUKTY DO CZYSZCZENIA WNĘTRZA SAMOCHODU. CZĘSTOTLIWOŚĆ ICH STOSOWANIA

Produkty możemy podzielić po prostu na te do użytku we wnętrznego oraz na te, których używamy na zewnątrz (biorąc pod uwagę stężenie preparatów, cechy takie, jak hydrofobowość, zabezpieczenie UV itd.). Częstotliwość ich zastosowania jest zależna od tego, w jaki sposób myjemy auto, jakimi detergentami i w jakich warunkach auto jest eksploatowane. Oczywiście również od tego, jak bardzo zależy nam na stałym, estetycznym wyglądzie pojazdu i zadbanej powierzchni lakieru.

CZAS KOMPLEKSOWEGO MYCIA SAMOCHODU

Kompleksowe mycie zależy jest od stanu pojazdu. Czasem wystarczy umycie, odkurzenie, odświeżenie preparatami – co zajmie niewiele czasu.

Zniszczony pojazd z wymaganą korektą lakieru i wnętrza, będzie wymagał zdecydowanie dłuższego procesu. Może to zająć od jednego, nawet do kilku dni.

KOSZTY DETAILINGU

Detailerzy sami ustalają stawki za poszczególne etapy prac, a robią to z pewnością biorąc pod uwagę jakość produktów, których używają, ilości zabiegów, jakie muszą wykonać, by doprowadzić pojazd dożądanego przez klienta efektu, a także na podstawie początkowej oceny stanu wnętrza i zewnątrz. Mówiąc wprost, im bardziej zaniedbane auto trafi do detailera, tym większy będzie koszt usługi. Nie wyklucza to tym samym faktu, że sami również możemy choć w niewielkim stopniu, zadbać o nasze auto. Warto mieć w garażu profesjonalny zestaw kosmetyków do mycia karoserii, szyb, czy odświeżania wnętrza.

Kacper Wierzbicki

**TROTON Dział Szkoleniowo-Techniczny
Brayt system polerski i kosmetyki samochodowe**



NOWE LAKIERY MS W OFERCIE INTER TROTON!

**NOWA
OFERTA**

SOCZYŚTOŚĆ
I GŁĘBIA KOLORU
JUŻ PRZY
2 WARSTWACH !

UNIWERSALNY
LAKIER MS

WSPÓLNY
UTWARDZACZ
DO LAKIERÓW MS



DIAMENT MS 2:1 oraz ZIRCON MS 2:1

Bezbarwne 2-komponentowe lakiery akrylowe przeznaczone do lakierowania pojazdów samochodowych. Tworzą twardą powłokę o wysokim połysku oraz zwiększonej odporności na zarysowania SR (scratch resistant). Proste mieszanie składników bez konieczności dodawania rozcieńczalnika oraz łatwa aplikacja czynią z nich lakiery o bardzo uniwersalnym zastosowaniu. Dostępność 3 wersji utwardzacza (standard, szybki, wolny) pozwala na pracę z lakierami w różnych warunkach temperaturowych.

ZALETY:

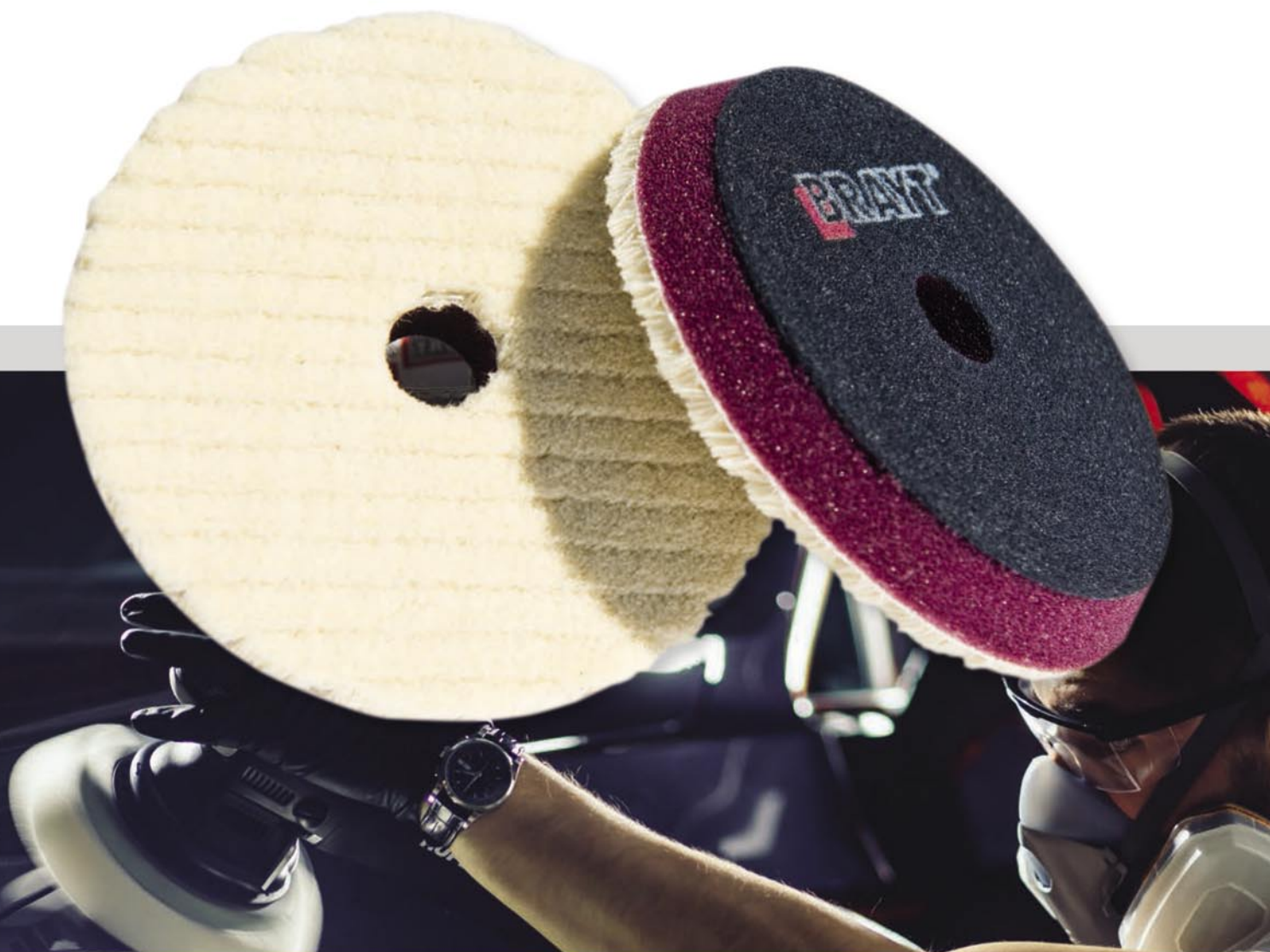
- Gotowe do użycia bez dodatku rozcieńczalnika.
- 1 wspólny utwardzacz do lakierów MS dostępny w 3 wersjach (standard, szybki, wolny).
- Łatwa aplikacja i uniwersalne stosowanie.
- Wysoki połysk.
- Twarda i trwała powłoka.
- Wysoka odporność na zarysowania.
- Dobra rozlewność.

Poleruj skutecznie, jak nigdy dotąd.

PAD POLERSKI „EXTRA CUT”

Nowość

- przyspiesza proces polerowania,
- zmniejsza zużycie pasty polerskiej,
- utrzymuje równomierny docisk na całej powierzchni styku aplikator - lakier,
- poprawia komfort pracy - ogranicza drgania dzięki dobrej elastyczności.
- do stosowania w pracy z maszynami rotacyjnymi.





Patrycjusz Gaj, jeden z liderów lakiernictwa customowego w Polsce, w swojej kolejnej relacji dzieli się z Czytelnikami Lakiernika swoją wiedzą i doświadczeniem. Tym razem opowiada o pracy nad motocyklem, który stał się nagrodą na Polish Bike Week w Karpaczu.

Patrycjusz Gaj

Patrycjusz Gaj i jego kolejny projekt: Harley – Davidson nagrodą na złocie

Lakierowanie, które opiszę było wyjątkowe, ponieważ nie wiedziałem, kto będzie właścicielem motocykla, który trafił w moje ręce. Tak dzieje się od kilku lat, gdy raz w roku przygotowuję motocykl, będący główną nagrodą na Polish Bike Week w Karpaczu. Wydarzenie to jest największym zlotem miłośników motocykla

Harley-Davidson w naszym kraju. Już od kilku lat motocykl dla zwycięzcy zdobi motyw związany z marką Jim Beam - partnerem zlotu. W tym roku partnerami zostały również firmy Novol oraz Anest Iwata, z którymi współpracuję. Zaowocowało to tym, że po raz pierwszy mogłem wraz z kolegami z branży - czyli z naszym





zespołem – pojawić się przy wspólnym stoisku, przy którym malowaliśmy na żywo i spotykaliśmy się z uczestnikami imprezy.

Tegoroczne lakierowanie postanowiłem wykonać nieco inaczej niż poprzednie. Wcześniej pracowałem nad motocyklami w kolorze czarnym, z dodatkiem złota. W tym roku, z okazji 120-lecia firmy Harley-Davidson, w Milwaukee wypuszczono limitowane egzemplarze w kolorze bordowym z dodatkiem złota. Postanowiłem podobnie uczcić zacząć rocznicę i użyć właśnie takiej kolorystyki. Nie byłbym sobą gdybym nie dodał czegoś od siebie – skoro bardzo lubię lakiery brokatowe, padło na brokat i najprawdziwsze złoto.

Każde lakierowanie poprzedza etap przygotowania. Tak też było i w tym przypadku. Zacząłem więc od usunięcia poprzednich wzorów (pasków).

Na całość położyłem podkład akrylowy Spectral 355-00 i pozostawiłem do wyschnięcia.

Następnie całość została zmatowana i przygotowana do położenia brokatu.

Brokat którego używam, jest produktem przeznaczonym do lakierowania Custom. Do większości prac używam brokatu srebrnego o różnych rozmiarach. Tutaj użyłem 0,3 mm. Wystarczyło do osiągnięcia zamierzonego efektu.

Do aplikacji brokatu używam pistoletu z dyszą 2.0 lub większą, w zależności jakiego rozmiaru brokatu używam. Nośnikiem jest żywica bazowa. Po wyschnięciu pokrywam całość lakierem bezbarwnym i wygrzewam przez co najmniej 2 godziny. Po oczekaniu 2-3 dni, szlifuję całość i ponownie pokrywam lakierem i wygrzewam. Operację tą powtarzam aż do momentu kiedy powierzchnia będzie gładka, dopiero wtedy można pracować dalej, a brokat stanowi tło pod dalsze lakierowanie.

Następnym etapem jest kolor. Używam lakierów Candy, które dają piękny kolor oraz głębie, nadają brokatowi niesamowity blask. Postanowiłem dodać trochę efektu i wycieniowałem najpierw boki błotników oraz boki i dół zbiornika. Zostawiłem górę elementów w czystym brokacie, cieniuując ku dołowi czarnym kolorem. Dopiero na tak przygotowane elementy położyłem bazę Candy. Wyszedł przez to ładny efekt cieniowania, od koloru bordowego do prawie czarnego. Po wyschnięciu bazy całość pokryłem lakierem bezbarwnym i ponownie wygrzewałem, pozostawiłem elementy na kilka dni, aby dobrze wyschły.

Następnym etapem były grafiki. W tym projekcie użyłem prawdziwego 23-karatowego złota w płatkach.

Przygotowałem szablony i po umieszczeniu ich na elementach, nałożyłem specjalny klej, a po upływie 3 godzin przykleiłem płatki złota. Płatki są bardzo cienkie i delikatne. Należy się z nimi obchodzić bardzo ostrożnie. Jest to praca precyzyjna i wymagająca cierpliwości.





Postanowiłem, że tym razem umieszczę na zbiorniku logo Jim Beam ukośnie, w dużym rozmiarze, tak aby zachodziło na górną i boczną jego część. Natomiast na tylnym błotniku umieściłem napis nawiązujący do rocznicy firmy Harley-Davidson oraz złotu Polish Bike Week. Po wyklejeniu złota przystąpiłem do zrobienia okrągłych wzorów. Są to wzory robione specjalną okrągłą końcówką, którą po przyłożeniu obraca się w dłoni. Pozostawia ona ślad w postaci kółka. Tą metodą wykręca się kółka na całym wzorze, jedno po drugim. Trzeba oczywiście bardzo uważać aby nie uszkodzić złota, bo jest ono naprawdę bardzo delikatne i cienkie. Gdy całość grafiki jest już gotowa, trzeba na całość ponownie położyć lakier bezbarwny.

Kolejny etap to korekty, poprawki oraz dodatkowy kolor, czyli czerwona rozeta. Pomyślałem, że czerwień będzie piękna, jeśli położę na wcześniej wyklejone złoto, czerwone Candy, więc początkowo rozeta również była złota. Po odpowiednim zaklejeniu i pozostawieniu tylko rozety, wymalowałam czerwoną bazą Candy, przez co uzyskałem intensywny kolor.

Całość ponownie pokryłem dwukrotnie lakierem bezbarwnym, oczywiście z wygrzaniem i doczekaniem kilku dni.

Końcowym etapem było polerowanie i dopracowanie powierzchni. Zauważyliście, że w całym procesie lakierowania było wiele etapów i może was dziwić kilkukrotne pokrycie całości lakierem bezbarwnym. Jest to jednak niezbędne, aby „zamykać” etapy, dzięki czemu grafiki są zabezpieczane do dalszych prac, a ślady wyklejania odpowiednio wyrównane.

Do tego celu używam lakieru Dart Clear 8200, który gwarantuje bardzo szybkie schnięcie. Dopiero do końcowego lakierowania używam lakieru premium, czyli w tym przypadku Novol For Classic Car.

Tak polakierowany motocykl pojawił się na zlocie, gdzie czekał na swojego nowego właściciela, który otrzymał również certyfikat lakierowania z użyciem prawdziwego złota. Precyzując – motocykl zyskał właścicielkę, bo wylosowała go szczęśliwa dziewczyna z Międzyzdrojów.



SOCZYSTA GŁĘBIA KOLORU I WYSOKI POŁYSK

NOWE LAKIERY INTER TROTON



sprawdź na:

www.troton.pl

TROTON

TROTON
BRAYT

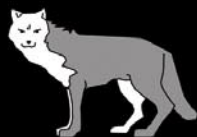
R1

R1 Regeneration
preparat do regeneracji
powierzchni plastikowych



do użytku profesjonalnego

Środek przeznaczony do regeneracji i odświeżania powierzchni plastikowych. Odpowiedni również do zastosowania na metal (chrom, miedź, stal nierdzewna, aluminium) i lakier. Dzięki penetracyjnym właściwościom wnika w strukturę powierzchni przywracając jej utracony kolor i połysk. Po wyschnięciu tworzy odporną i elastyczną powłokę wykończeniową.
Pojemność: 250 ml



TROTON

TROTON Sp. z o.o. Ząbrowo 14 A, 78-120 Gościno
www.troton.pl

TROTON

Automotive Industry Boatbuilding

Producent materiałów lakierniczych od 1978



www.troton.pl



Motorower Komar nie jest szczególnie wyjątkowym pojazdem kolekcjonerskim. Ale to nie oznacza, że nie może być pełnoprawnym i wartościowym youngtimerem. Musi być jednak w nienagannym stanie technicznym. No i w odpowiedniej szacie lakieru.

Tekst i zdjęcia: Mirosław Rutkowski

Żółte bzzz

Reporterska ciekawość zawiadła mnie do niewielkiej miejscowości Cisewo, kilka kilometrów od jeziora Miedwie, nieopodal Stargardu w województwie zachodniopomorskim. Ciężkie, ołowiane chmury grożące deszczem i niezbyt zachęcająca temperatura sprawiła, że zamiast rendez vous z klasycznymi samochodami spotkałem żółtego Komara. Okazało się, że nie ma tego złego... Na wielkich złotych bydgoskie motorowery nie stają się głównym punktem programu. W Cisewie Komar był gwiazdą świecąca najjaśniej, był bowiem jedynym klasykiem. Motorowery produkowane niemal ćwierć wieku w latach 1960 – 1983 w swoim czasie cieszyły się





dużym zainteresowaniem. Były stosunkowo niedrogie, prosta konstrukcja ułatwiała naprawy i przede wszystkim, były dostępne. W sumie Predom-Romet (do 1969 roku Zjednoczone Zakłady Rowerowe) produkował średnio co rok 150 tysięcy tych pojazdów. Dziś egzemplarz w stanie agonizującym można kupić za... no, wiecie sami za co, natomiast odrestaurowane i w 100% oryginalne Komary sprzedający oferują nawet za 9 tysięcy złotych.

Żółtego Komara do Cisewa przywiózł z pobliskiego Stargardu Tomasz Karolak. Motorower wyprodukowany w 1976 roku trafił do sklepu Gminnej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”. Warto przy tym zauważyć, że GS-y miały w czasach PRL monopol na handel na wsiach i małych miasteczkach. Można tam było kupić narzędzia rolnicze, nawozy, nasiona, sztucce i naczynia, produkty spożywcze, napoje... Można też było kupić motorower, którym te wszystkie produkty można było przewieźć. Kwintal zboża też się dało. Ten konkretny egzemplarz kupił w GS-ie dziadek żony pana Karolaka. Przez lata służył właścicielowi do najróżniejszych celów. W latach 90. trafił do szopy i, zgodnie z regułą, iż pojazd nieużywany psuje się szybciej, niż używany, powoli uległ destrukcji. W szopie dotrwał do 2018 roku, kiedy dziadek postanowił przekazać

motorower prازیciowi (mężowi wnuczki) pod warunkiem, że ten osobiście przyjedzie podpisać stosowne dokumenty. Motorower z Parlina trafił do Stargardu, udało się go uruchomić i... na tym się skończyło. Pomysł na renowację pojawił się dopiero cztery lata później. Nowy właściciel zabrał się do tego samodzielnie, korzystając z wszechwiedzącego internetu. Pojazd został rozebrany do najdrobniejszej śrubki, łącznie z silnikiem i kołami. Wszystko po kolei było weryfikowane, myte, piaskowane, szlifowane, niektóre elementy między innymi obręcze kół, kierownica, zostały oddane do galwanizacji. Rama i blachy po pokonaniu „rudej” zostały oddane do położenia powłok w lakierni proszkowej. Po odebraniu okazało się, że żółty lakier jest nie całkiem taki, jaki sobie wyobraził pan Tomasz. Z tym jednak właściciel się pogodził, zwłaszcza że polakierowany motorower podobał się wszystkim, którzy mieli okazję go zobaczyć. Problem pojawił się w czasie przeglądu, kiedy trzeba było sprawdzić numer wybitny na ramie. Okazało się, iż lakier położono trzykrotnie i warstwy są tak grube, że odczytanie numeru nie jest możliwe. Trzeba było zeskrobać, co ku zaskoczeniu właściciela, było nader łatwe. Powłoki były miękkie i znikły po niezbyt agresywnym traktowaniu twardym narzędziem. Czym to się skończyło? Usunięciem niewłaściwie położonych warstw, ponownym przygotowaniem i wystaniem elementów do ponownego lakierowania. Już do innego lakiernika. Tym razem usługa została wykonana zgodnie z wymogami sztuki lakierniczej i oczekiwaniem zlecającego. Kolor został dobrany z katalogu lakierów Fiata. W takim kolorze (bursztynowy, kod FI4108/00) niewielka liczba Fiatów w latach 1980-1983 wyjechała z FSO, a dziś Komar Tomasza Karolaka prezentuje się znakomicie. Wszystkie naprawy, przygotowanie i skompletowanie wszystkich części oraz dwukrotnie lakierowanie kosztowało 7500 złotych. Motorower nie jest jednak do sprzedania. To przecież materialny fragment rodzinnej historii, a ponieważ obecny właściciel włożył w pojazd dużo pracy, to ma powody do dumy i satysfakcji. Tym bardziej, że żółty Komar budzi podziw i uznanie lokalnych miłośników klasycznej motoryzacji.

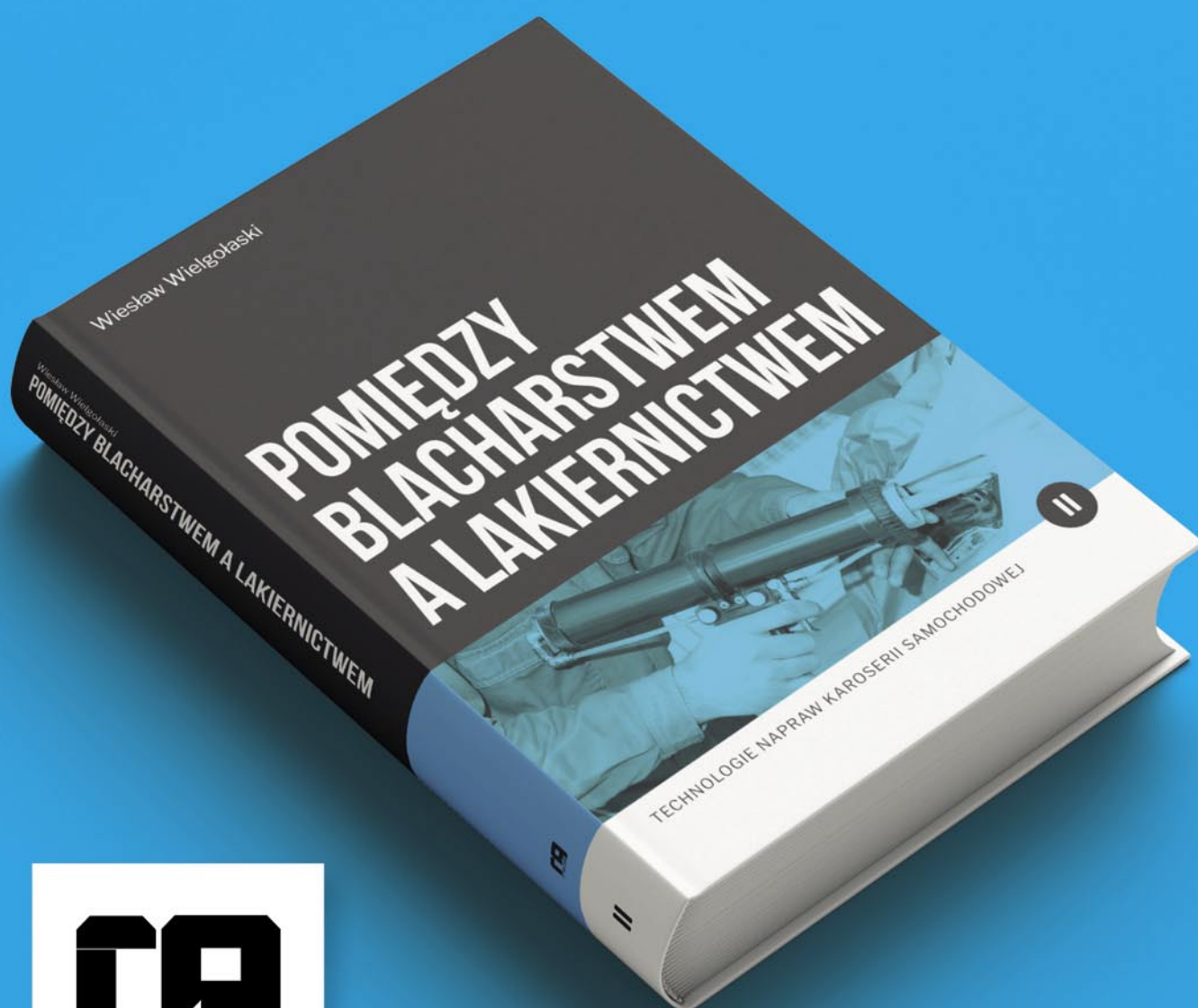


POMIĘDZY BLACHARSTWEM A LAKIERNICTWEM

NOWA KSIĄŻKA

o TECHNOLOGII NAPRAW KAROSERII SAMOCHODOWEJ

Wiesław Wielgołaski





W siedzibie CSV z menadżerami tej szczecińskiej firmy miałem przyjemność rozmawiać o realiach i perspektywach rodzimej branży lakierniczej. Było trochę o historii, trochę o kłopotach ale i sukcesach, najwięcej jednak było o doskonaleniu kompetencji, czyli o szkoleniach. Bardzo pouczające spotkanie.

Tekst: Mirosław Rutkowski; zdjęcia: Autor, CSV

Na kryzys kompetencje

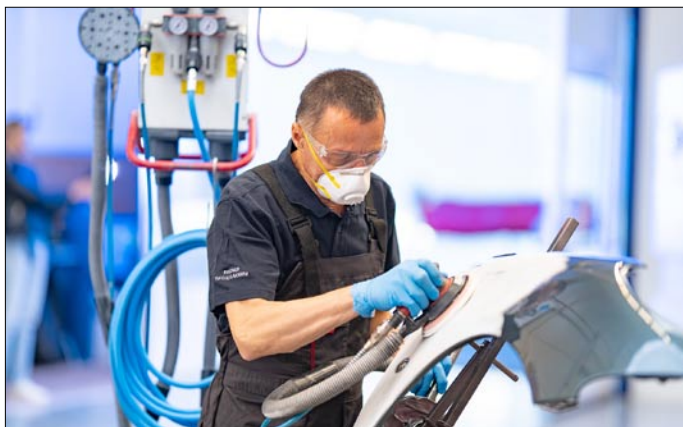
O różnych aspektach branży widzianej z perspektywy specjalistów przedsiębiorstwa opowiadali:

Dyrektor ds. Rozwoju CSV, Dyrektor Pionu Handlowego, Zarząd Grupy CSV, Wojciech Jarząbek i Dyrektor Wsparcia Sprzedaży, Mariusz Kowalczyk. W czasie spotkania na różne sposoby odmieniane było pojęcie kompetencji. Wątek dotyczący wiedzy i umiejętności w CSV od początku istnienia firmy ściśle wiązał się z technologiami i materiałami lakierniczymi. Dziś, jak się wydaje, kompetencje mają jeśli nie większe, to takie samo znaczenie, jak jakość narzędzi i materiałów oraz technologie. Oba te obszary są wzajemnie za-

leżne, wszak oczywistym jest, iż najlepsze, najdroższe materiały bez wiedzy jak i dlaczego z nich korzystać nie sprawią, iż końcowa usługa będzie na odpowiednim poziomie. I odwrotnie, najlepsza wiedza bez odpowiednich materiałów pozostanie jedynie wiedzą teoretyczną. W firmie CSV starają się harmonijnie łączyć serwis szkoleniowy z ofertą produktową.

CSV powstała w 1991 roku jako lokalny dystrybutor materiałów lakierniczych. Nieliczna wówczas załoga rozpoczynała od dystrybucji produktów niemieckiego producenta Voss, rok później rów-





niez produktów firmy BASF. Jednak od początku przedsięwzięcie było tworzone jako podmiot nie tyle handlowy, co biznesowy. To wynikało z doświadczenia twórców firmy z rynku niemieckiego i jednocześnie znajomości specyfiki rynku polskiego. Istotą działania było – obok oferty produktowej - wsparcie biznesów branży lakierniczej rozumianych zarówno jako zarządzanie poszczególnymi procesami, jak i całością funkcjonowania warsztatów lakierniczych. Przez pierwsze lata CSV poszerzało ofertę o produkty i systemy procesów lakierniczych najbardziej odpowiednie dla polskiego rynku, w tym również własnej marki, GoldCar. Równolegle nie zaniedbywano programu szkoleń, wsparcia technicznego i technologicznego kierowanego do coraz większej liczby klientów. Pod koniec lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku cykle szkoleń prowadzone były przede wszystkim z naciskiem na zagadnienia związane z likwidacją szkód komunikacyjnych. Własne centrum szkoleniowe, International College of Refinish Competence, uruchomione zostało w 2003 roku.

Obecnie CSV dysponuje niemal 50 sklepami-mieszalniami, z kompleksową ofertą materiałów i narzędzi dla warsztatów lakierniczych. Jak wcześniej podkreślałem, menadżerowie firmy CSV przywiązują dużą wagę do kompetencji, wiedzy i umiejętności pracowników, a także kadry zarządzającej warsztatów lakierniczych. Dlatego w każdym sklepie można liczyć na wsparcie techniczne i doradztwo dotyczące zarówno oferowanych produktów, jak też technologii napraw. Oferta produktowa skorelowana jest z doradztwem technicznym, wsparciem technologicznym czy pomocą w kosztorysowaniu. Zmiany w konstrukcji samochodów, realia systemu rozliczeń napraw, regulacje prawne, nowe materiały i technologie, ograniczenia wymuszone przez ekologię, to dla większości warsztatów duże wyzwania. Obecnie doszły problemy wynikające z inflacji, rosnących cen energii, materiałów, narzędzi i pracy.

Na internetowej stronie CSV można znaleźć tematykę i zakres szkoleń prowadzonych przez specjalistów szczecińskiej firmy. Szkolenia skierowane do kadry zarządzającej skupiają się przede wszystkim na zagadnieniach związanych z kosztorysowaniem. Ważne w budowaniu kompetencji menadżerów są też umiejętności utrzymywania pośrednich i bezpośrednich relacji z klientami, dbanie o podnoszenie wiedzy pracowników lakierni czy zarządzania firmą. Szkolenia prowadzone przez praktyków CSV odbywają się w centrum szkoleniowym, a także w warsztatach klientów; ich zakres dostosowany jest zawsze do warunków i realiów konkretnego zakładu. W ramach Programu Partner specjaliści z CSV między innymi pomagają opracować i wdrożyć kompleksowe rozwiązania pozwalające na ograniczenie zużycia energii. W różnych warsztatach sprawdzają się różne rozwiązania dotyczące optymalnego wykorzystywania

narzędzi, sprzętu i wyposażenia, procesów technologicznych i materiałów. Wszystkie te elementy muszą być kompatybilne i dobrane tak, aby osiągnąć zamierzony cel ograniczenia zużycia energii przy racjonalnych kosztach, nie tracąc przy tym na jakości wykonywanej naprawy. Co podkreślali moi rozmówcy – w czasie szkoleń czy przygotowując rozwiązania dla warsztatów, eksperci CSV nie preferują produktów konkretnej marki, lecz takie, które w danych warunkach są najbardziej optymalne. Dobieranie najlepszych parametrów materiałów, narzędzi i technologii przypomina układankę puzzli, z którą nie zawsze potrafią sobie poradzić menadżerowie lakierni. Ułatwieniem ma być Program Partner. Przygotowany został również panel pomocy prawnej, co dla warsztatów w sporach z dużymi podmiotami gospodarczymi może mieć znaczenie niebagatelne. Wyzwaniem dla całej branży jest obecna sytuacja, którą trudno określić inaczej jak kryzysowa. Szczególnego znaczenia nabiera więc optymalizacja procesów lakierniczych, technologii, sprostanie wyzwaniom ekologicznym czy dostosowanie warsztatów do zmian konstrukcji i napędu samochodów. Bez nieustannego doskonalenia funkcjonowania warsztatów i podnoszenia umiejętności pracowników oraz kompetencji kadry zarządzającej może być bardzo trudno. Eksperci CSV nie bez satysfakcji zwracali też uwagę na współpracę ze szkołami samochodowymi, co jest wychodzeniem naprzeciw wyzwaniom przyszłości.

W ciągu trzydziestu lat firma zmieniła się z lokalnego dystrybutora materiałów lakierniczych w ważnego gracza na wymagającym, polskim rynku. Kompleksowe rozwiązania dla lakierni i wsparcie techniczne oraz programy szkoleń zarówno dla kadry kierowniczej, jak i lakierników adresowane są do warsztatów zajmujących się naprawami pojazdów segmentu premium. Tak określony standard zapewnia współpracującym z CSV klientom (warsztatom lakierniczym) możliwości i umiejętności pozwalające podejmowanie praktycznie każdej usługi związanej z naprawą czy renowacją powłok lakierniczych.



RUPES®

NEW HLR75 iBRID MINI POLISHER

Nowa Polerka Dual Action o oscylacji 12mm
i tarczy roboczej 75mm HLR75 wykonana w technologii iBrid
co umożliwia pracę na baterii lub z kablem sieciowym



18V
2,5Ah
Li-Ion battery



Hyundai Motor Poland wybrała AkzoNobel Vehicle Refinishes na swojego zaufanego dostawcę produktów i usług do renowacji pojazdów dla swojej sieci dystrybucji na terenie Polski.

Zaufany dostawca produktów

Zgodnie z umową pomiędzy firmami, Hyundai Motor Poland rekomenduje technologię Sikkens i Lesonal, marek premium należących do firmy AkzoNobel, do napraw lakierniczych w swojej Sieci Dystrybucyjnej Hyundai w Polsce.

Marka Sikkens jest dystrybuowana w Polsce przez AkzoNobel Car Refinishes Polska Sp. z o.o., a marka Lesonal przez Primakolor Car Refinishes Sp. z o.o. Spełniają one najwyższe kryteria jakościowe i są zgodne z wytycznymi producenta Hyundai Motor Poland.

„Cieszymy się ze współpracy z Hyundai Motor Poland” - mówi Vaclav Kloub, Regional Lead na Europę Centralno-Wschodnią, Turcję, Środkowy Wschód i Afrykę. „Jesteśmy przekonani, że nasze nowoczesne energooszczędne technologie marek Sikkens i Lesonal spełnią najwyższe wymagania jakościowe oraz wpłyną na efektywność i rentowność sieci naprawczej. To jednak tylko jeden ze sposobów, w jaki rozwijamy się na rynku i pomagamy naszym klientom pozostać w światowej czołówce. Partnerstwo leży u podstaw wszystkiego, co robimy” – dodaje Waldemar Dolny Sales Manager VR Poland. „Istniejemy dzięki naszym klientom i dla nich. Wsłuchaliśmy się w potrzeby Hyundai Motor Poland, a dzięki innowacyjnym rozwiązaniom, które podążają za rynkowymi trendami,

a także kompleksowej ofercie serwisowej możemy wesprzeć ich w ciągłym rozwoju” – podsumowuje Waldemar Dolny.

„To dla nas ogromne wyróżnienie, że możemy wspólnie rozwijać Sieć Dystrybucyjną Hyundai w Polsce. To historyczny moment. Podpisana umowa podkreśla silną pozycję marek VR premium AkzoNobel w sieci naprawczej Hyundai Motor Poland. Ponadto precyzyjnie wytycza zakres naszego wsparcia i wspólnych działań w obszarach innowacyjnych cyfrowych rozwiązań, szkoleń w zakresie wsparcia technicznego oraz usług biznesowych”- dodaje Jacek Chrzęszcz, Dyrektor ds. Kluczowych Klientów VR Premium Centralna Europa. „Wierzę, że nasza współpraca będzie owocna i korzystna dla obydwu stron” – podsumowuje Jacek Chrzęszcz.

AkzoNobel Vehicle Refinishes od wielu lat dostarcza produkty i usługi, które spełniają oczekiwania profesjonalnych warsztatów blacharsko-lakierniczych. W swoich działaniach firma AkzoNobel koncentruje się na wspomaganiu rozwoju działalności jej klientów, łącząc doświadczenie oraz innowacyjność oferty i narzędzi, buduje wartości biznesowe i przewagę konkurencyjną na rynku.

Dowiedz się więcej: www.sikkensvr.com i www.lesonal.com





We wrześniu Gdańsk był gospodarzem 8. edycji EuroSkills – Mistrzostw Europy Młodych Profesjonalistów. To największy europejski konkurs edukacyjny, związany z doskonaleniem umiejętności zawodowych. Odbywa się co dwa lata. Po raz pierwszy zagościł w Polsce.

EuroSkills 2023 po raz pierwszy w Polsce

Jak czytamy na stronie internetowej wydarzenia, konkurs jest organizowany przez WorldSkills Europe wraz z 32 krajami członkowskimi. EuroSkills gromadzi setki młodych profesjonalistów z krajów całej Europy, którzy rywalizują o szansę zostania najlepszym w Europie w wybranej przez siebie umiejętności.

Na imprezę przyjechało około 600 wykwalifikowanych młodych profesjonalistów w wieku poniżej 25 lat z 32 krajów, aby wziąć udział w konkursach i pokazach w 43 różnych umiejętnościach i zawodach. Spodziewano się około 100 000 gości i obserwatorów tego wydarzenia z całej Polski i zagranicy.



Zawodnicy reprezentujący swoich rówieśników z kraju byli wybierani do rywalizacji w EuroSkills po wzięciu udziału w krajowych konkursach organizowanych w krajach członkowskich WorldSkills Europe.

Podczas EuroSkills zawodnicy musieli wykazać się umiejętnościami technicznymi zarówno indywidualnie jak i zbiorowo, wykonując konkretne zadania w swojej konkurencji.

Zawodnicy EuroSkills mieli za zadanie wykonać projekt testowy lub serię projektów w ściśle określonych ramach czasowych w ciągu trzech dni. Projekty wymagały złożonej wiedzy technicznej i umiejętności, których młodzi ludzie uczą się i opanowują w trakcie studiów i szkoleń w miejscu pracy.





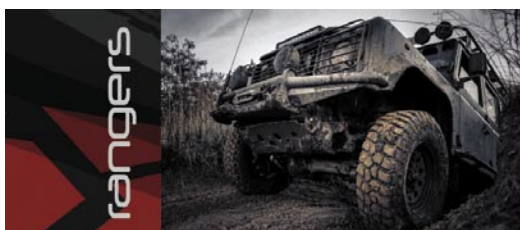
Zwycięzców ogłoszono w sobotni wieczór, 9 września, na Polsat Plus Arenie. Reprezentanci Polski wywalczyli 3 złote, 1 srebrny i 3 brązowe medale.

Jednym z zadań było malowanie samochodu. Wyznaczono sześć konkurencji: lakierowanie elementu z uszkodzoną powłoką, naprawa miejscowa spot repair, dobór właściwego odcienia lakieru, lakierowanie elementu z efektem lakieru matowego, polerowanie elementu, lakierowanie maski z elementem wymalowania linii w innym kolorze oraz lakierowaniem napisu Euroskills.

Swoimi wrażeniami z imprezy podzielił się z naszą redakcją Adam Niedzwiedzki. Jak opisywał, na każdą z konkurencji wyznaczono ściśle określony czas. Do dyspozycji uczestników były 4 komory oraz specjalne stanowiska do przygotowywania materiałów lakierniczych.

Procesy opierały się na technologiach BASF i odbywały się z wykorzystaniem najlepszych ich produktów włącznie z technologią UV. Wszystkie polecenia wydawano w języku angielskim. Podobnie było z dokumentacją. Zawodnicy nie mogli korzystać z pomocy tłumacza, co było sporym utrudnieniem. Liczył się czas, dokładność maskowania od spodu maski lakierowanej, zużycie materiału, jakość powłoki itd. Podczas konkursu zawodnik

miął wyznaczoną strefę w której nikt nie miał prawa przebywać. Publiczność mogła przyglądać się z daleka poczynaniom zawodników. Jak zauważył Niedzwiedzki imprezę przygotowano z rozmachem, ale liczba młodych ludzi obserwujących działania rówieśników, nauczycieli, doradców zawodowych czy przyszłych pracodawców, mogła być zdecydowanie większa.



troton.pl



TROTON Przedsiębiorcą Roku Pomorza Zachodniego 2023

Szanowni Czytelnicy,

miło nam podzielić się informacją, że firma TROTON otrzymała nagrodę najlepszego Przedsiębiorcy Roku Pomorza Zachodniego 2023, w kategorii średnich przedsiębiorstw, zatrudniających od 51- 250 osób.

W konkursie mogą uczestniczyć przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą, od co najmniej 1 roku obrotowego, poprzedzającego ogłoszenie tegorocznego konkursu, posiadający siedzibę lub oddział na terenie województwa zachodniopomorskiego, a prowadzone przez nich przedsiębiorstwa są zarejestrowane w Centralnej Ewidencji Działalności Gospodarczej lub w Krajowym Rejestrze Sądowym.

Przedsiębiorcy byli oceniani w 4 kategoriach związanych z wielkością zatrudnienia:

- Przedsiębiorstwo do 10 zatrudnionych (mikro przedsiębiorstwo)
- Przedsiębiorstwo od 11 do 50 zatrudnionych (małe przedsiębiorstwo)
- Przedsiębiorstwo od 51 do 250 zatrudnionych (średnie przedsiębiorstwo)
- Przedsiębiorstwo powyżej 250 zatrudnionych (duże przedsiębiorstwo)

Cieszymy się z sukcesu naszej firmy, na który pracuje cały nasz zespół, ale także nasi Partnerzy biznesowi, za co składamy podziękowania także na ich ręce.

Zespół TROTON



ORIGINAL
SWISS QUALITY

epoxy BRUNOX®



NEUTRALIZATOR RDZY

+ podkład epoksydowy w jednym

1

warstwa epoxy BRUNOX®
penetruje i neutralizuje rdzę



2

warstwa epoxy BRUNOX®
Trwała, elastyczna powłoka



3

warstwa dowolnej farby/lakieru
jako powłoka ochronno-ozdobna



Zzera rdzę. Chroni metal.

43 82 82 151

biuro@ktj.pl

www.brunox.pl



MOTO-K

SZTYFTY ZAPRAWKOWE SKORYGUJ RYSY NA AUCIE (I NIE TYLKO)



90 SZTYFTÓW DO UŻYCIA 'OD RĘKI'
PONAD 70 NAJPOPULARNIEJSZYCH KOLORÓW
+ PODKŁAD
+ LAKIER BEZBARWNY

W ZESTAWIE KATALOG
Z DOPASOWANIAMİ DO KODÓW PRODUCENTÓW
WYTRZYMAŁA, NIEPRZEPUSZCZALNA BUTELKA:
5 LAT GWARANCJI

www.moto-k.pl | biuro@ktj.pl | tel.: 43 82 82 151

STAŁÓWKA
DO
MAŁYCH RYS

PĘDZEL DO
DUŻYCH
USZKODZEŃ



1



Strażacy Ochotniczej Straży Pożarnej w Gościnie mają nowy samochód wart ponad 1 mln zł. Jego symbolicznym ojcem chrzestnym został Jan Wołęjszo, prezes firmy TROTON, której siedziba znajduje się w sąsiednim Ząbrowie. TROTON to jeden ze sponsorów nowego wozu ratowniczo – gaśniczego.

Nowy samochód dla OSP ze wsparciem firmy TROTON

Ten pojazd to fabrycznie nowe auto na podwoziu MAN TGM 13.290. Wyprodukowała go firma MOTO TRUCK. Jest wyposażony w zbiornik na wodę o pojemności 3,5 tysiąca litrów. Pieniądze na jego zakup pochodziły z Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej, Urzędu Gminy Gościno, ze środków własnych OSP oraz

z darowizn od sponsorów, w tym właśnie firmy TROTON. To już jej kolejny, podobny gest i bardzo wymierne wsparcie gminnych strażaków, którzy odwdzięczyli się prezesowi TROTON-u, zapraszając go do czynienia honorów ojca chrzestnego nowego wozu. Tradycji stało się za dość, szampan wystrzelił, a Jan Wołęjszo zło-



żył strażakom życzenia, by auto dobrze służyło. – Wszyscy chcielibyśmy, by nie było potrzeby wyruszać do akcji, ale życie pisze nieprzewidywalne scenariusze – powiedział nam Jan Wotejszo. Pytany o dofinansowanie zakupu auta, odpowiedział: - Jesteśmy zakładem chemicznym, więc bezpieczeństwo naszych pracowników, społeczności lokalnej i otoczenia, w którym działamy, jest dla nas niezwykle ważne. Mamy własną straż zakładową, wspieramy wszystkie straże pożarne w okolicy. To oczywiste. Jesteśmy stąd i pomagamy sobie nawzajem. Zresztą wielu naszych pracowników to właśnie strażacy OSP.

Pojazd dotarł do Gościna już w lutym tego roku, ale uroczystość wręczenia strażakom kluczyków do ich najnowszego nabytku zaplanowano na sierpień. Połączono ją ze ślubowaniem kandydatów do Młodzieżowej Drużyny Ratowniczej, o czym z dumą informował prezes OSP Gościno, Krzysztof Selerowicz: - W ubiegłym roku podjęliśmy decyzję o reaktywacji Młodzieżowej Drużyny Ratowniczej. Nie spodziewaliśmy się, że nasze zaproszenie spotka się z takim odzewem. Za kilka lat ta młodzież dołączy do strażaków jednostki operacyjno-technicznej i będzie pracować wykorzystując właśnie ten samochód, który udało się pozyskać. A nie było to łatwe. Między innymi z powodu wojny na Ukrainie. Brakowało podwozi do tego typu samochodu, dopiero w trzecim przetargu udało się wyłonić wykonawcę. Ale w końcu jest! I bardzo się z tego cieszymy. W imieniu strażaków dziękuje wszystkim, którzy dołożyli swoją cegiełkę do sfinalizowania zakupu i obiecujemy, że zawsze będziemy gotowi do akcji. Chociaż oczywiście chcielibyśmy wyjeżdżać tylko na ćwiczenia.

Samochód poświęcił proboszcz parafii w Gościnie ks. Andrzej Dubel. W uroczystości wzięli udział m.in. wicewojewoda zachodniopomorski Tomasz Wójcik, zastępca Zachodniopomorskiego Komendanta Wojewódzkiego PSP st. bryg. Marek Popławski, poseł PiS Czesław Hoc i europoseł PO Bartosz Arłukowicz.



Krzyżówka Lakiernicza

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R
1																		
2																		
3																		
4																		
5																		
6																		
7																		
8																		
9																		
10																		
11																		
12																		
13																		
14																		
15																		
16																		
17																		
18																		

Milena Lewandowska

Poziomo: **A1** narzędzie pracy kolorysty. **A3** polimer krzemoorganiczny. **N3** czasem zaciska się na szyi. **I4** narzędzie malarza pokojowego. **C5** ruchoma część prądnicy. **H7** polimer z grupy poliestrów. **A8** apel do narodu. **M9** wydatki na inwestycje. **B10** olinowanie statku. **K11** ślady korozji na metalu. **A12** ogrodowa budowla. **J13** zwrot statku dziobem pod wiatr. **A14** w fizyce wzbudzenie prądu. **H15** element zmieniający kierunek strumienia okruszków za motocyklem żużlowym. **A16** wolframowy w żarówce. **G17** niejednostajność, nierównomierność. **A18** nie kwas.

Spośród nadesłanych prawidłowych rozwiązań wylosowaliśmy 5 osób, które otrzymały upominki od firmy TROTON:

LISTA ZWYCIĘZCÓW KRZYŻÓWKI – LAKIERNIK NR 79

TOMASZEWSKI KRZYSZTOF
MILEWSKI JAROSŁAW

HANDEREK TOMASZ
SIKORSKI MIECYSŁAW

RYŁ GRZEGORZ

I10	Q8	H7	P15	J4	E8	R9

N3	F3	D1	I5	B12	D3	G17	F15	G14	G3	Q13

Pionowo: **A1** z podkładem i top coatem. **B8** drobny element. **B14** np. EN ISO 12944 dotycząca ochrony antykorozyjnej. **D7** klamra żeglarska. **D14** 28,35 g. **F1** nauka o odkształcaniach w czasie. **F12** konik dla dzieci. **G9** miejsce zesłania Napoleona. **H14** Małysz. **I4** chrzest z szampanem. **J1** dumny z syna. **K9** odpowiednik. **L1** przecinak. **M13** na uczelni. **O1** żywe srebro. **O6** ciągliwość. **Q3** materiał karoserii aut sportowych. **R9** chłodniczy albo prądotwórczy.

5 osób, które nadeślą prawidłowe rozwiązania otrzyma: zestaw nowych kosmetyków marki BRAYT.

Rozwiązania proszę przysłać pocztą na adres:

TROTON
Ząbrowo 14a,
78-120 Gościno



TROTON



WIELOLETNIE
DOŚWIADCZENIE

NAJWYŻSZA
JAKOŚĆ
PRODUKTU

DBAŁOŚĆ
O ŚRODOWISKO

TROTON

WARSZAWA

Marek Muchowski
+48 692 427 491
m.muchowski@troton.com.pl

POZNAŃ

Grzegorz Szewczuk
+48 602 712 435
g.szewczuk@troton.com.pl

GLIWCE

Tomasz Mężyk
+48 664 434 885
t.mezyk@troton.com.pl

GDAŃSK

Tomasz Grzendzicki
+48 664 434 988
t.grzendzicki@troton.com.pl

KRAKÓW

Grzegorz Bieniek
+48 664 435 877
g.bieniek@troton.com.pl

TROTON Sp. z o.o.
Ząbrowo 14a,
78-120 Gościno,
tel/fax +48 9435 126 22
troton@troton.com.pl,
www.troton.pl

