

# Acabados mate

## Exclusividad con un aspecto sedoso y elegante

Tanto buscar el máximo brillo en el barniz y parece que el acabado mate o satinado es hoy en día una de las tendencias claras en la personalización de vehículos. No es para todos los gustos, pero si se trata de llamar la atención desde luego una carrocería en acabado mate se sale de lo convencional. El problema puede venir cuando estos vehículos tienen que pasar por el taller para ser repintados, debiendo restituir el mismo nivel de brillo y obtener un acabado uniforme en toda la superficie.

Pilar Santos Espí

Lo habitual es encontrarse con acabados mate en piezas como molduras, carcasas de espejos, tiradores de puerta..., piezas generalmente de plástico y de tamaño pequeño. Pero ahora parece que cobran cierto protagonismo las carrocerías con acabado mate. En general se trata de vehículos personalizados o, en el caso de vehículos de origen, de packs, ediciones o versiones cuyo objetivo es dar exclusividad a un modelo que, de por sí, ya suelen despuntar por un diseño moderno y diferente.

Este acabado mate se puede conseguir mediante un aditivo o agente matizante que se añade a la mezcla del barniz o esmalte monocapa, de manera que, en función de los ratios de mezcla empleados (según fichas técnicas), permite obtener diferentes niveles de brillo.

Esta opción sigue siendo la disponible para acabados monocapa y la recomendada habitualmente para el pintado de piezas pequeñas como molduras, carcasas de retrovisor, etc. ya que no plantean problemas en cuanto a igualación de nivel de brillo y uniformidad de acabado. Sin embargo, en el caso de piezas de tamaño grande, como capós, puertas..., en repin-

tados de carrocerías con acabado mate, los fabricantes de pintura parecen estar apostando por la utilización de nuevos barnices mate.

Ya sea mediante la mezcla de un barniz mate con los diferentes barnices brillo de la marca, como mediante la mezcla de dos barnices, uno mate y otro satinado, los fabricantes de pintura proponen unos ratios de mezcla para adecuarse a los distintos niveles de brillo que presentan los vehículos en origen, desde mate a satinado o semibrillo.

El obtener el **mismo grado o nivel de brillo** que las piezas adyacentes es una de las dificultades en el repintado de las carrocerías mate, que no sólo se ve influenciado por el producto o mezcla empleada, sino por el tipo de aplicación y secado que se realice. Por este motivo, es muy importante la realización, previa al pintado, de una probeta para la comprobación no sólo del color sino del nivel de brillo. Para facilitar esta tarea, algunos fabricantes de pintura disponen de una guía, unas cartas patrón con diferentes niveles de brillo según los ratios de mezcla recomendados, para comparar con el vehículo a repintar y elegir la opción que más se ajuste.





*Cartas de niveles de brillo.*

Otro punto importante es la **uniformidad en el acabado**, evitando la formación de sombras o irregularidades, lo cual requiere de una aplicación homogénea en toda la superficie a repintar, siendo nuevamente muy importantes el tipo de aplicación y secado. Esto se debe a que el efecto mate se consigue mediante la creación de discontinuidades en la

superficie del barniz, lo que provoca la difracción de la luz, resultando cruciales los procesos de aplicación, según manos más o menos cargadas, y el secado de las mismas, ya que se debe facilitar la correcta posición de las partículas que provocan las discontinuidades en la superficie del barniz.

### Aplicación

En la aplicación de los barnices mate deben tenerse en cuenta una serie de particularidades que los diferencian de los barnices de alto brillo:

- Agitar bien los barnices mate antes de su utilización. Tras la mezcla con el endurecedor y tras la mezcla con el diluyente, volver a agitar minuciosamente y aplicar justo a continuación.
- El empleo de diferentes endurecedores o diluyentes puede afectar al nivel de brillo obtenido. Por este motivo, la probeta que se realice deberá hacerse con el mismo endurecedor y diluyente que el empleado posteriormente sobre el vehículo. En principio, no se aconseja la utilización de

## Carrocería y pintura Acabados mate



*Preparación del barniz.*

endurecedores o diluyentes rápidos, ya que procesos acelerados de evaporación y secado no suelen permitir la formación correcta de discontinuidades en la superficie.

- Realizar una probeta de prueba para comprobar el color y nivel de brillo. Esta probeta debe prepararse empleando los mismos parámetros que se usarán en el pintado de la pieza o vehículo, es decir, misma presión, diámetro de boquilla, distancia, velocidad y mismo proceso de aplicación y secado.

- Seguir el proceso de aplicación recomendado por el fabricante. Es importante realizar una aplicación con capas de espesores homogéneos, teniendo en cuenta que un espesor bajo y aplicación seca dará un nivel de brillo bajo a diferencia de un espesor alto y aplicación mojada en la que el nivel de brillo obtenido será mayor. Evitar zonas con excesiva carga o mayor grosor por solapamiento de pasadas.
- Es muy importante esperar los tiempos de evaporación entre manos y antes del secado en cabina. Se debe esperar hasta la completa evaporación de la mano aplicada, hasta que esté mate en toda su superficie.
- El tipo de secado (cabina, al aire, por infrarrojos) puede influir en el resultado final.
- Como precaución en el proceso de enmascarado de las piezas adyacentes, emplear cintas que no dejen residuo de adhesivo, ya que la eliminación de éste puede llevar a un aumento en el nivel de brillo de esa zona.
- Este tipo de acabados no permite la eliminación de defectos como motas de suciedad o descolgados mediante pulido, ya que variaría el nivel de brillo. Por lo tanto, es esencial en este tipo de acabados trabajar con extremo cuidado en la limpieza y aplicación de las pinturas, ya que en caso de tener que eliminar estos defectos, se deberá



*Capós con acabado mate (izda.) y semimate (dcha.).*



*Acabado mate en fabricación.*

esperar al completo secado, lijar y aplicar nuevamente el barniz a toda la pieza. Del mismo modo, no es posible la realización de la técnica de parche perdido o difuminado con el barniz, ya que el espesor en la zona de difuminado varía, alterando el brillo, y no permite el posterior pulido de la zona de unión, por lo que estos barnices siempre deberán aplicarse a la pieza completa.

### **Cuidado y mantenimiento**

Los acabados mate requieren de un cuidado especial para poder mantener el efecto mate original. Las recomendaciones que se realizan en cuanto a su cuidado y mantenimiento son aplicables tanto a los acabados de origen como los realizados mediante un repintado.

- Se debe prestar especial atención a acciones cotidianas que puedan originar arañazos como abrir la puerta, los roces al entrar y salir del vehículo, etc. ya que las rayas no podrán ser eliminadas mediante pulido y

los roces suaves pero continuos en una zona determinada pueden aumentar el brillo.

- Las manchas de grasa o derrame de combustible conviene eliminarlas lo antes posible para evitar que éstas puedan afectar al acabado mate.
- Estos acabados no permiten ser pulidos, no debiendo aplicar ningún tipo de pulimento, abrillantador o cera. Se recomienda que su limpieza se realice con jabones neutros, esponjas muy suaves y grandes cantidades de agua. Limpiezas continuas de este tipo de acabados pueden provocar con el tiempo un cambio en el nivel de brillo original de todo el vehículo.
- Al igual que en los barnices brillo, insectos y residuos de pájaros deben ser eliminados lo antes posible para evitar deteriorar la capa de barniz. Se recomienda que su eliminación se realice empleando técnicas de limpieza suaves. ☉