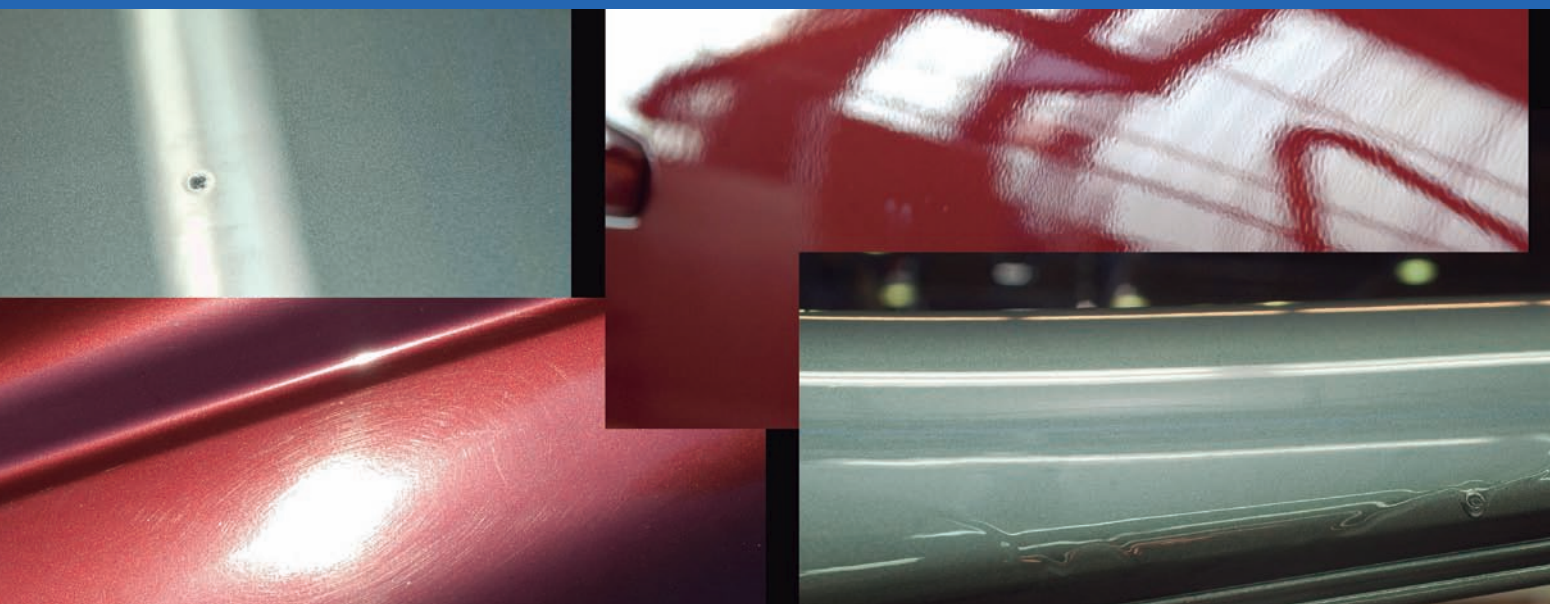


Cuando no es necesario el repintado



Parece inevitable que nuestro coche con el paso del tiempo vaya acumulando pequeños, o no tan pequeños, defectos y daños en el revestimiento de pintura.

En primer lugar, es conveniente diferenciar entre lo que sería correcto denominar defectos y lo que se deberían llamar daños. Los defectos son aquellos originados durante la fase de pintado, defectos como piel de naranja, descolgados, siliconas, huellas de lijado, motas de suciedad, etc. que pueden producirse durante la aplicación o secado de la pintura; defectos que deberían eliminarse antes de la entrega del vehículo. Sin embargo, los daños son ajenos al proceso de pintado y son resultado de la exposición del recubrimiento de pintura a agentes externos, como la radiación ultravioleta, la humedad, adhesión de insectos o excrementos de aves, golpes o roces con otros vehículos o elementos, impactos de piedra, túneles de lavado, etc.

Una vez hecha esta diferenciación, también se puede distinguir entre los daños y defectos que pueden ser eliminados sin necesidad de un proceso de repintado y los que precisan un lijado hasta la capa afectada y el repintado de la pieza o piezas afectadas. En este artículo nos referimos al proceso de eliminación de los defectos y daños superficiales, aquellos que no precisan un repintado de la superficie.

La eliminación de estos defectos y daños superficiales precisa la realización de uno o varios de los siguientes procesos según su profundidad y magnitud:

Lijado

Este proceso o etapa será necesaria en el caso de arañazos superficiales, piel de naranja, descolgados, pulverizaciones o motas de suciedad, daños y defectos presentes en la capa del esmalte monocapa o del barniz.

Defectos superficiales

Tras un proceso de pintado, es posible que aparezca algún defecto en la pintura que pueda echar a perder el trabajo realizado, no alcanzando el nivel de calidad deseado. También la pintura puede sufrir daños por el propio uso del vehículo, debido al contacto con agentes externos, como radiación ultravioleta, los rodillos de los trenes de lavado, la sal de las carreteras, etc. Si los defectos o daños presentes en el vehículo se encuentran en la capa superficial, en el barniz o esmalte monocapa, éstos pueden ser eliminados mediante un proceso de lijado, pulido y abrillantado, logrando restituir el acabado original.

Pilar Santos Espí



Lijado para la eliminación del daño.

En primer lugar, es importante empezar a trabajar sobre una superficie de pintura limpia y seca. Esto es un punto importante, ya que si se lija sobre una pintura todavía fresca podemos causar más daño del inicial. Por eso, si tras el secado en cabina se detecta un defecto, se recomienda, antes de lijar, irradiar la superficie con el equipo de infrarrojos para asegurarse que la pintura se ha endurecido lo suficiente como para poder ser lijada, sobre todo en el caso de descolgados en el que el espesor del barniz en la gota es superior al resto y, por lo tanto, requiere de un mayor tiempo de secado. De forma general, y dependiendo de las características químicas del barniz o esmalte, el lijado y pulido posterior puede realizarse entre la hora y las 24 horas de salida de la cabina.

Otro aspecto importante antes de trabajar sobre el defecto o daño, es proteger las zonas o piezas adyacentes mediante un enmascarado para evitar que

sean lijadas durante este proceso o ensuciadas con productos de pulido y abrillantado.

En el caso de defectos como motas de suciedad o descolgados puede usarse, previamente al lijado, una cuchilla para eliminar el resalte o material sobrante, siempre con precaución de no causar un mayor daño y empleando la cuchilla de forma lo más paralela posible a la superficie.



Una vez la superficie está limpia y suficientemente endurecida, se realiza el lijado o matizado de la misma con lijas finas, comenzando por la más abrasiva de todas. Generalmente, se comienza con lijas de granulometría P1200 o P1500 en seco, o al agua con lijas de P1500 o P2000 para eliminar el defecto o daño. Como proceso de acabado, se suele recomendar emplear lijas de granulometría más finas, como P3000 o incluso P4000, para facilitar el posterior proceso de pulido, consiguiendo un acabado más homogéneo y asegurándose de eliminar las huellas creadas por el lijado previo, siempre teniendo en cuenta el proceso de lijado escalonado.

Este lijado puede realizarse a mano o a máquina. Si se realiza a máquina y el daño a eliminar está localizado, como motas de suciedad o descolgados, es preferible emplear lijadoras de pequeño diámetro de disco (75-90 mm) para evitar agrandar la superficie lijada que después habrá que pulir, además de utilizar un diámetro de órbita de 2-3 mm para un acabado más fino. En el caso de optar por un lijado manual, se recomienda empezar con la ayuda de un taco para un mejor nivelado de la superficie, y emplear una interface o abrasivo con soporte de espuma en el lijado de acabado.

Tras el proceso de lijado se realiza un soplado y desengrasado de la superficie antes de comenzar con el siguiente paso, el pulido.

Pulido

El proceso de pulido se realizará después del proceso de lijado descrito, o directamente, en el caso de daños y defectos más superficiales como ligera piel de naranja, pulverizados no muy marcados, arañazos muy poco profundos, microrrayas del tren de lavado, marcas de pulido, pérdida de brillo, velados o decoloración en acabados monocapa debido a la radiación ultravioleta.

El proceso de pulido consiste en una abrasión muy suave de la superficie mediante el empleo de pulimentos, pudiendo realizar esta operación nuevamente a mano (sólo en zonas muy pequeñas o de difícil acceso) o a máquina (lo más habitual). En el caso de emplear una pulidora, es posible acoplar una boina de lana (piel de cordero) o una boina de pulido (espuma sintética). Con el mismo pulimento, la boina de lana realiza una abrasión más agresiva que la espuma de pulido, por lo se empleará la de lana en el caso de defectos o daños más profundos o si se trata de barnices de alta dureza superficial.



Pulido con boina de lana.



En el pulido hay que evitar realizar un proceso demasiado agresivo: a demasiadas revoluciones, con el producto todavía fresco o calentando en exceso la superficie, ya que puede provocar una bajada de brillo. Sobre todo en los colores oscuros, en los que pueden aparecer los denominados “hologramas”, marcas circulares que aparecen tras un proceso de pulido y que son más visibles en estos colores. En el mercado existen productos específicos para la eliminación de estos hologramas.

Tras el pulido, se eliminan los restos de producto con un paño o bayeta de microfibras.

Recomendaciones

- Antes de eliminar un defecto, asegurarse que la pintura ha alcanzado la suficiente dureza.
- Proteger, mediante enmascarado, las zonas adyacentes al defecto o daño a eliminar.
- Mantener limpias las boinas y bayetas empleados en el pulido y abrillantado para evitar dejar marcas o surcos.
- Aplicar el pulimento y abrillantador sobre su esponja y repartir sobre la superficie antes de poner en marcha la pulidora.
- No pulir el coche en caliente.
- No pulir a demasiadas revoluciones ni incidir demasiado tiempo en una zona para evitar su sobrecalentamiento, ya que provocaría una bajada de brillo.
- Emplear pulimentos y abrillantadores que no contengan siliconas para evitar problemas en el repintado posterior del mismo vehículo o en el pintado de otros vehículos presentes en el taller.

Abrillantado

El abrillantado de la superficie tiene como objetivo devolver el brillo original de la pintura, realizando una abrasión todavía más suave que en el pulido.



Aplicación de abrillantador.

El proceso de abrillantado puede realizarse a mano, aplicando el producto de abrillantado en un paño o bayeta, o a máquina, empleando una pulidora con una boina de abrillantar, cuyo diseño especial evita el sobrecalentamiento de la superficie.

Tras el abrillantado se pasa un paño o bayeta de microfibras para eliminar los restos de producto.

Por último, se pueden aplicar otros productos como ceras o protectores de brillo cuya misión es aislar y proteger la pintura de los agentes externos, proporcionando además, un brillo superior y más duradero. ●