

Acabados especiales

Ha pasado mucho tiempo desde aquella frase de Henry Ford, fundador de Ford Motor Company, “Un cliente puede tener su automóvil del color que desee, siempre y cuando desee que sea negro”, y afortunadamente, hoy en día, la gama de colores y efectos disponibles en las carrocerías de los vehículos es muy amplia y variada. Al fin y al cabo, el color del vehículo juega también un papel importante en la elección del coche y es un elemento más del fabricante del vehículo, junto con prestaciones y diseño, para atraer al cliente.

Pilar Santos Espí

Colores y efectos atractivos que pueden suponer un reto para el taller de pintura

En la actualidad se está observando una tendencia clara por parte de los fabricantes de vehículos a la aplicación de acabados especiales en algunos de sus modelos, empleando pigmentos perlados, xirallic, colorstream, chromaflair, barnices tintados, acabados mate, etc. Acabados que incluso pueden precisar de un proceso de aplicación especial o básicos únicos y específicos para su repintado.

Se trata de colores más vivos, más profundos, con efectos especiales cuando la luz incide en sus curvas... en definitiva, colores que llaman la atención y que destacan del resto por ser diferentes.

La tecnología disponible hoy en día en la fabricación de pigmentos permite la creación de estos acabados especiales pero plantea, en ocasiones, nuevos desafíos al sector de repintado de vehículos, que debe formarse e informarse para evitar posibles problemas...



Acabado Liquid Metal (Alubeam) de Mercedes.

Estos acabados pueden significar en algunos casos un trabajo extra para el pintor, como las carrocerías en acabado mate, que en principio son los que se prevé que supongan un mayor reto para el taller de repintado. El aspecto sedoso de un acabado mate que ahora está de moda, puede complicar el trabajo del pintor. En primer lugar, nos encontramos con un proceso y unos productos que no son los habituales. Actualmente, la mayoría de los fabricantes de pintura han optado por ofrecer uno o dos barnices (mate o mate y satinado) para la obtención del nivel de brillo adecuado, aunque también es posible emplear un



aditivo matizante. Pero la dificultad en conseguir el mismo nivel de brillo que el acabado original no sólo depende del barniz empleado, sino de la aplicación y secado que se realice. Además de enfrentarse a otras dificultades como que pequeñas diferencias de brillo son más perceptibles entre acabados mate que en los de alto brillo o la imposibilidad de realizar pulidos posteriores para eliminar defectos como motas de suciedad o para realizar pintados parciales. Algunos consejos a tener en cuenta en el repintado de estos acabados consisten en preparar previamente probetas para la identificación exacta del nivel de brillo, efectuando una aplicación del barniz lo más semejante posible a su aplicación sobre la carrocería, homogeneizar bien la mezcla del barniz y no agilizar la aplicación o forzar el secado, tomándose su tiempo para conseguir que las partículas causantes del efecto mate se depositen de forma adecuada en la superficie del barniz.

Los problemas que pueden surgir en el repintado de piezas en vehículos con acabado mate hace que los talleres precisen de un mayor tiempo o dedicación en comparación con los acabados convencionales y, generalmente, la superficie repintada acaba siendo mayor que en un acabado de alto brillo, no pudiendo delimitar tanto el daño.

Además de los acabados mate, también han ganado terreno en el mercado de automoción, dentro de su exclusividad, la presencia de colores o acabados especiales como por ejemplo el Prismsilver de Audi o el Liquid Metal en varias marcas como Mercedes (denominado Amg Alubeam), Nissan (con Bluish o Ultimate Silver), BMW o Porsche (con Liquid Metal Silver o Liquid Metal Chrome Blue).



Acabado Arancio Atlas de Lamborghini.



Acabado Rouge Flamme de Renault.

En el caso del acabado Liquid Metal, se emplea un pigmento de última generación con tecnología PVDA (Physical Vapor Deposited Aluminum, vapor de aluminio depositado físicamente) que proporciona un efecto de metal pulido o líquido a la carrocería, consiguiendo unos reflejos de luz más intensos. Se trata de partículas lisas, totalmente planas y ultrafinas de aluminio que se depositan sobre la carrocería a modo de escamas. En esta ocasión, el repintado de un vehículo con este acabado, por el cual el propietario habrá pagado en origen un buen suplemento, no sólo requiere de la utilización de un básico específico y con un precio superior, sino que su técnica de repintado no es la convencional. Su proceso de aplicación consiste en un lijado/matizado muy fino del aparejo, la aplicación de barniz (que requerirá de secado y matizado muy fino) o resina transparente, a continuación la aplicación de la base con el pigmento liquid metal (según recomendación del fabricante de pintura) y por último, la aplicación del barniz.

Otros acabados especiales, esta vez con un protagonismo más marcado en el mercado, son los acabados tricapa, entre los que nos encontramos, a parte de los numerosos blancos perlados de muchas marcas, el Ultimate Green (código 9GFE5ZA) y el Hot Magenta de Ford (9RTEWTA) o los rojos Rouge Flamme de Renault (NNP), Soul Red de Mazda (41V), Rouge Babylone de Peugeot o Citroën (LKR) o Rosso Competizione de Alfa Romeo (134/B).

Dentro de los acabados tricapa, cuya aplicación en origen ha aumentado claramente en los últimos años, se podrían distinguir dos tipos. Los que cuentan con una primera base lisa y a continuación la base semitransparente con pigmentos de efecto, perlados y/o xirallic, a los que pertenecen los blancos perlados que se han impuesto como tendencia. Y un segundo tipo de acabados tricapa, que cuentan con

una primera base con pigmentos de efecto, metalizados, perlados y/o xirallic, y a continuación, una base denominada barniz tintado. Esta segunda base es una capa transparente compuesta principalmente por resina, junto con básicos o aditivos que le aportan color, pudiendo llevar o no pigmentos de efecto. Por lo que, aunque se le denomina barniz tintado, realmente no es un barniz o laca, sino una base de color, la segunda, que va sin catalizar y que se aplica antes del barniz, constituyendo, de esta manera, el acabado tricapa. A este segundo tipo de acabados tricapa corresponderían los rojos antes mencionados como el reciente Rouge Flamme de Renault o el que parece sustituir al famoso Rojo Lucifer de Peugeot/Citroën, el Rouge Babylone.



Acabado Hot Magenta de Ford.



Acabado Liquid Metal Silver de Porsche.

En ocasiones, la preparación de algún acabado exige la utilización de un básico específico válido únicamente para la aplicación de un código de acabado, como en el caso del liquid metal. En estos casos, algunos distribuidores pueden suministrar el color ya preparado, de forma que el taller no acumule stock de un producto de muy baja rotación y que puede echarse a perder.

En principio, los acabados tricapa no plantean demasiados problemas al taller, siempre y cuando dispongan de información actualizada y ajustada de su fabricante de pintura y, claro está, según el tipo de tricapa a aplicar, ya que los que incluyen barniz tintado pueden ser más complicados. Evidentemente, precisan de un mayor tiempo y coste que los acabados bicapa y sobretodo, es importante la preparación previa de probetas. Estas consisten en la aplicación de la base de fondo, a continuación diferentes manos (2, 3 y 4) de la segunda base en cada probeta y por último, el barniz. Una vez secas las probetas preparadas, se determina cual se ajusta más a la pieza adyacente a repintar y por lo tanto, qué cantidad de manos de la segunda base han de aplicarse sobre el vehículo, ya que el color final obtenido dependerá en gran medida del espesor de esta capa.

Otra particularidad de los acabados tricapa es su proceso de difuminado, en el que, según recomendaciones del fabricante de pintura, pueden encontrarse diferencias según el tipo de tricapa que se aplique. En todos ellos se requiere un área mayor para el difuminado a pieza adyacente en comparación con un acabado bicapa, y de forma general, el proceso consiste en difuminar tanto la primera base, la de fondo, como con la segunda, la transparente, que ha de cubrir una superficie mayor al difuminado con la primera base.

Este tipo de acabados, los tricapa, parece que van a formar parte del trabajo habitual de repintado del taller, por lo que quizás dentro de un tiempo ya no se pueda hablar de ellos como acabados especiales. ☺



Acabado Ultimate Green de Ford.