



MARCA

DEPOSITATA

FABBRICA ITALIANA DI



VERNICI E SMALTI

Chr. Lechler & Figlio Succ.



ZABYTKOWE SAMOCHODY I MOTOCYKLE – RENOWACJA

LECHLER





Chr. Lechler & Figlio Succ.!!

in BRIZZOLARA, LA-REGINA, RIZZI & C.
PONTE CHIASSO

ZABYTKOWE
SAMOCHODY
I MOTOCYKLE
- RENOWACJA



Jeszcze kilka lat temu za pojazdy najbardziej prestiżowe uchodziły te niestandardowe (custom-built), tworzone na specjalne zamówienie, dopasowane do potrzeb klienta, zazwyczaj znacznie różniące się od seryjnych pojazdów produkcyjnych. Wynika to z ich ekskluzywnego designu, spersonalizowanej kolorystyki wnętrza oraz doskonałego wykończenia lakierniczego karoserii.

Zmiany na rynku spowodowały, że obecnie wiele producentów jest w stanie zapewnić dużo większą personalizację pojedynczego pojazdu, niż kiedyś. Wówczas każdy pojazd był prawdziwym i autentycznym arcydziełem, unikalnym zarówno pod względem wykończenia i koloru. Doświadczeni lakiernicy samochodowi wykonywali aplikację z dużą precyzją, proces ten często wymagał ręcznego przygotowania oraz dokładnej obróbki elementów i podłoży.

W tamtych czasach przygotowywanie podkładu odbywało się za pomocą substancji antykorozyjnych lub syntetycznych zawierających toksyczne pigmenty, technicznie ważne, ale obecnie już nieużyteczne — na szczęście. Powłokę uzyskiwało się nakładając wiele cienkich warstw szpachli (przeważnie szpachle syntetyczne) przecierane z dużą precyzją - używając specjalnego pumeksu, dzięki czemu można było zniwelować niedoskonałości na elementach.

Po aplikacji szpachli za pomocą szpachelki, kolejnym etapem było zastosowanie produktów izolująco-wypełniających, co wymagało precyzji i cierpliwego nakładania. Pojazd w tym momencie był gotowy do aplikacji emalii wykończeniowej w celu ochrony powierzchni przed czynnikami atmosferycznymi, a przede wszystkim do nadania jej warstwy końcowej. Aby spełnić ten warunek, emalie nitro były stosowane przez wiele lat ze specjalnymi formułami żywic syntetycznych, które pozwoliły na uzyskanie doskonałych właściwości technicznych i estetycznych. Znane emalie "LECHLEROID" oraz "EXTRALUCIDO" są produktami historycznymi, które przez wiele lat stanowiły najlepsze produkty, jakie można było znaleźć na rynku.





ETAPY PROCESU

Po zakończeniu prac związanych z naprawą, odzyskaniem i wyprostowaniem wszystkich elementów metalowych oraz innych strukturalnych części mechanicznych i wewnętrznych części karoserii, omawiamy fazy malowania, które podzieliliśmy na 4 etapy:

- **PRZYGOTOWANIE POWIERZCHNI**
- **APLIKACJA PODKŁADÓW**
- **APLIKACJA EMALII**
- **WYKOŃCZENIE**

Można zastosować dwie metody: cykl “klasyczny” dłuższy i wymagający większej precyzji lub cykl “współczesny”, który jest szybszy i bardziej wydajny.

PRZYGOTOWANIE POWIERZCHNI

Pierwszym krokiem, jak widać na załączonym zdjęciu, jest **piaskowanie**, które powinno osiągnąć “efekt białego metalu”. Jeśli warunki podłoża są doskonałe, dokładne szlifowanie jest wystarczające. Następnie można oczyścić i odtłuścić powierzchnię. Na tym etapie zaleca się korzystanie z produktu: **00695 SILICONE REMOVER SLOW**.

APLIKACJA PODKŁADU

Po zakończeniu pierwszego etapu należy natychmiast zabezpieczyć podłoże farbą antykorozyjną, aby uniknąć zanieczyszczenia brudnymi osadami, wilgocią lub utlenianiem.

Metoda klasyczna polega na zastosowaniu syntetycznej farby antykorozyjnej, a następnie szpachli syntetycznej, cykl ten jest bardziej czasochłonny.

1. METODA KLASYCZNA

Dla tych, którzy chcą wykonać oryginalną, klasyczną naprawę, LECHLER oferuje całą gamę dedykowanych produktów. Zalecamy użycie **05302 SYNTEX ANTI-RUST GREY** jako farby antykorozyjnej, nakładanej bardzo cienkimi warstwami zachowując przerwę przed aplikacją kolejnej warstwy na odpowiednio przygotowanym podłożu (jak wcześniej wyjaśniono). Następnie należy pozostawić powierzchnię do wyschnięcia na kilka dni. Szpachlę można nakładać bezpośrednio na powłokę antykorozyjną oraz oryginalną powłokę syntetyczną.

Następnie należy przeszlifować grubym papierem ściernym (P150). Szpachla powinna być nakładana kilka dni po nałożeniu środka antykorozyjnego. Zalecamy stosowanie szpachli **05333 SYNTEX SUPERMASTIC GREY**, która powinna być aplikowana w 3-4 bardzo cienkich warstwach w jednodniowym odstępie czasu.





Warstwy należy nakładać kolejno, aż do uzyskania odpowiedniej grubości, następnie można szlifować. Nadmiar szpachli należy usunąć; w przypadku dużych i gładkich powierzchni, zaleca się stosowanie specjalnego pumeksu.

Na innych rodzajach powierzchni zaleca się szlifowanie na mokro papierem ściernym o gramaturze P180. Osoba wykonująca naprawę decyduje o zakończeniu szlifowania wówczas, gdy wykończenie jest wolne od niedoskonałości. Pod koniec tej fazy jest nieuniknione, że pojawi się kilka odsłoniętych obszarów metalu. Części te powinny zostać przykryte i zabezpieczone tą samą powłoką antykorozyjną, która została już nałożona, a następnie pozostawione do całkowitego wyschnięcia.

Po tym etapie możliwa jest aplikacja izolatora. **05548 MONOFILLER** to sugerowany produkt nitro. Zaleca się nakładanie 2-3 warstw. Ważne jest, aby unikać nadmiaru każdej warstwy. Izolator powinien być szlifowany na mokro stopniując granulację papieru do P500 lub P600. W razie potrzeby zaleca się wypełnienie wszelkich drobnych niedoskonałości za pomocą mono-komponentu **05541 SPAT-O-PLAST** (lub **05500 SPAT-O-RAPID** w praktycznej wersji w tubie), a następnie właściwe szlifowanie (ostateczne papierem o granulacji P600).

W tym momencie powierzchnia, po dokładnym umyciu wodą i wytarciu do sucha jest gotowa do aplikacji emalii wykończeniowej, jak sugerowano poniżej.

2. METODA WSPÓŁCZESNA

Jeśli nie chcesz długo czekać, konieczne jest zastosowanie współczesnej metody, która spełnia te same zadania pod względem jakości i efektu końcowego. Proponujemy aplikację na podłożu 2-3 warstw dwuskładnikowego podkładu epoksydowego **04384 EPOFAN PRIMER R-EC**. Zaleca się wygrzewać grunt epoksydowy przez co najmniej 30 minut w temperaturze 60°C i nie malować w temperaturze poniżej 15°C. Szlifować na sucho papierem P220/240, aby całkowicie usunąć efekt skórki pomarańczy z podkładu, a także umożliwić przyczepność kolejnych produktów w cyklu lakierniczym. Tam, gdzie to konieczne, należy użyć szpachli poliestrowej **04380 POLYDUR ZINC** w 200-300 µm. W niektórych obszarach może być konieczne nałożenie większej liczby warstw.

Zaleca się również natryskowe nakładanie szpachli poliestrowej **04210 POLYFAN RUSH**. Oba produkty wymagają szlifowania na sucho papierem P220. Bardzo ważne jest, aby uzyskać gładką powierzchnię przy użyciu wzrostowej granulacji papieru w celu uzyskania wysokiej jakości wykończenia.

Jeśli podczas szlifowania niektóre części podłoża zostaną odsłonięte, należy je zabezpieczyć jedną warstwą antykorozji: zaleca się użycie kwaśnego gruntu antykorozyjnego typu wash primer **04318 FIX-O-DUR EC GREEN**

Następnie, po dokładnym oczyszczeniu i odtuszczeniu za pomocą **00695 SILICONE REMOVER SLOW**, konieczne będzie zaizolowanie powierzchni pojazdu jednym z następujących produktów:

- a. Podkład jednokomponentowy (3 warstwy)
05548 MONOFILLER
- b. Podkład dwukomponentowy (2 warstwy)
04004 GREEN-TI FILLER
- c. Podkład dwukomponentowy (2 warstwy)
04706-10 MACROFAN High Filler
(jasny szary lub grafitowy)

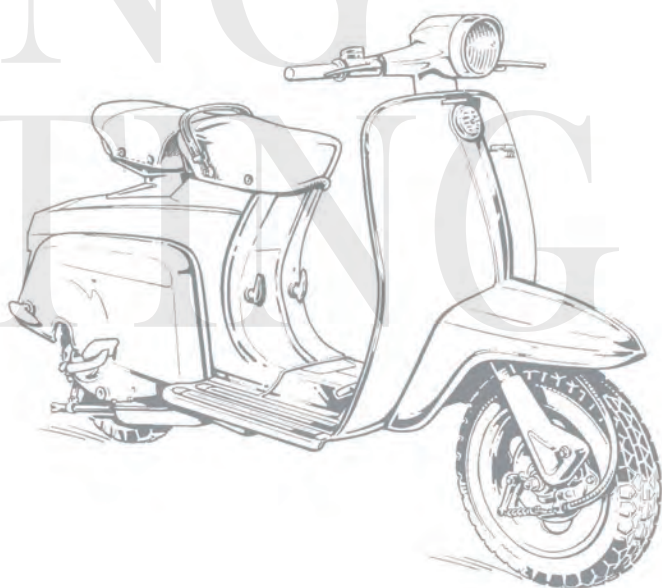
Zaleca się stosowanie produktów dwuskładnikowych, ponieważ gwarantują one przyczepność i elastyczność i nie są rozpuszczane emaliami nitrosyntetycznym lub nitroakrylowym, którymi są pokrywane, tym samym dając lepszy efekt estetyczny. Po aplikacji podkłady jednoskładnikowe powinny schnąć w temperaturze pokojowej przez co najmniej 30 minut, natomiast podkłady dwuskładnikowe w temperaturze 60° C.

Następnie należy sprawdzić, czy powierzchnia ma jakiegokolwiek drobne defekty, a jeśli tak, można je wypełnić jednoskładnikową szpachlą nitro **05541 SPAT-O-PLAST** lub praktyczną wersją w małej tubie **05500 SPAT-O-RAPID**. Ważne jest, aby ostrożnie szlifować na morko papierem o średniej granulacji, stopniowo zmniejszając ją do P800, a następnie dokładnie oczyścić i odtłuścić całą powierzchnię.

Po wyszlifowaniu, oczyszczeniu i odtuszczeniu wykonanym przy pomocy **00695 SILICONE REMOVER SLOW** lub **00665 HYDROCLEANER SLOW**, należy sprawdzić ponownie powierzchnię pod kątem ewentualnych wad usuwając je używając, jak poprzednio szpachli nitro **05541 SPAT-O-PLAST** (o 05500).

KOLOR

Renowacja zabytkowego samochodu lub motocykla wymaga identyfikacji i reprodukcji oryginalnego koloru. Zawsze trudno jest określić ten właściwy z dokumentów, które niekiedy nie są już dostępne lub czytelne.





LECHLER posiada archiwum bogate w receptury kolorów i oryginalne cykle lakiernicze wielu zabytkowych samochodów i motocykli. Wszystkie informacje zostały zebrane w toku dokładnych badań wybranych, historycznych zbiorów głównych producentów samochodów poprzez współpracę z ASI i rekonstrukcję archiwów wewnętrznych.

Można zatem uzyskać informacje o oryginalnych kolorach i cyklach sugerowanych do renowacji pojazdów zabytkowych od oficjalnych sprzedawców produktów Lechler.

Niektóre kolory, wycofane już z produkcji zostały oddane do wyspecjalizowanych lakierni samochodowych (we Włoszech: Castagna, Touring, Pininfarina, Viotti itp.), które tworzą spersonalizowane receptury na życzenie klienta.

W tym przypadku dane kolory można odtworzyć tylko poprzez dokładną analizę instrumentalną oryginalnego lakieru.

LAKIEROWANIE

To najważniejszy etap do podjęcia.

Dokładnie przygotowane powierzchnie są gwarancją doskonałego efektu końcowego.

a. Metoda klasyczna

Do tego typu procesu zaleca się zastosowanie emalii nitroakrylowej z połyskiem **MACROFAN MAC5 1K TOP COAT**. **MACROFAN MAC5** jest idealny dla standardowego malowania zabytkowych samochodów i motocykli. W celu uzyskania doskonałych rezultatów należy przeczytać uważnie odpowiednią kartę danych technicznych.

Jak wiadomo, emalie nitro nadają oryginalności wykończeniu. Dzięki naturalnemu procesowi schnięcia w temperaturze pokojowej i odparowywaniu rozcieńczalnika: rozpylany produkt daje w efekcie powłokę o długotrwałym, wysokim połysku. Jeśli chodzi o "nitro", produkujemy mieszaniny z nitro wraz z innymi syntetycznymi dodatkami i żywicami z tworzywa akrylowego. Na odparowanie rozpuszczalnika i powstawanie filmu mają wpływ wszystkie składniki binderów. Aby uzyskać jednolite lakiery, konieczne jest uwzględnienie wielu elementów, w tym rozcieńczalnika Produkt **MAC5** należy rozcieńczyć odpowiednią ilością rozcieńczalnika (zwykle około 80%) aby uzyskać lepkość natryskową. Rozcieńczalnikiem powinien być ten, określony w karcie technicznej.

Lepkość natrysku wynosi zwykle około 18 "CF 4 dla pierwszych warstw i 14-15" CF 4 dla końcowej powłoki. Na jakość i lepkość wpływa zarówno typ rozcieńczalnika i jego udział procentowy, jak również temperatura i środowisko malowania.

UWAGA: stosowanie tego rodzaju produktu nie jest zalecane w przypadku zbiorników motocyklowych, w których możliwe jest parowanie benzyny i gdzie paliwo pozostaje w kontakcie z pomalowaną powierzchnią.

b. Metoda współczesna z kolorem solidowym

Do tego typu procesu można użyć emalii dwuskładnikowych należących do linii **MACROFAN MAC1 HS TOPCOAT** lub **Ultra High Solid MAC4** (zgodnie z dyrektywą



ING
TING





2004/42/CE). Również w tym przypadku bardzo ważne jest ścisłe przestrzeganie instrukcji zawartych w karcie technicznej.

c. Współczesna metoda do uzyskiwania kolorów metalicznych.

Aby uzyskać takie wykończenie, należy zastosować matowy lakier bazowy w systemie dwuwarstwowym: BSB (rozcieńczalnikowy) lub **HYDROFAN** (wodorozcieńczalny) z dwuskładnikowymi lakierami bezbarwnymi z gamy produktów Lechler.

Sugerowane produkty: **01722 MACROFAN HS** lub **MC420 MACROFAN UHS CLEARCOAT**.

Jeśli chodzi o stosowanie wszystkich wykończeń, zaleca się używanie wydajnych kabin z recyrkulacją powietrza i aplikację w temperaturze pokojowej między 15 a 30° C.

Emalia MAC5 powinna być наносzona w różnych warstwach z prawidłowym odstępem czasu między jedną warstwą a drugą. Przerwa powinna wynosić około 15-20 min, aby umożliwić całkowite odparowanie rozcieńczalnika. Jeśli wymagana jest całkowicie gładka powierzchnia, ostatnią warstwę należy przeszlifować papierem ściernym (P800-1000 na mokro). Najlepiej zrobić to kilka dni po ostatniej aplikacji.

Po szlifowaniu nałożyć 2 warstwy o rozcieńczeniu 300%. Dwukomponentowe nakładanie lakieru bezbarwnego powinno następować natychmiast po użyciu bazy matowej (zgodnie z instrukcją zawartą w karcie technicznej).

UWAGA:

Jeśli zabytkowy samochód lub motocykl jest w dobrym stanie, renowacja powinna rozpocząć się staranego przeszlifowania oryginalnej powłoki, następnie można przejść do jednej z faz procesu malowania, które już wcześniej opisano.

W tej sytuacji zaleca się określenie stanu istniejącego lakieru za pomocą pateczki waty nasączonej rozpuszczalnikiem nitro i natożonej na podłoże w celu oceny możliwej wrażliwości powłoki. W przypadku pojawienia się defektów powłoki w postaci: marszczenia, pierścieni lub pęcznienia, wynikającego z reakcji chemicznej ze starą farbą (termoplastyczność) konieczne jest całkowite usunięcie istniejących powłok do „gołego” metalu.

POLEROWANIE KOŃCOWE

Polerowanie ostatniej warstwy może być konieczne do zniwelowania niedoskonałości powłoki powstałych podczas lakierowania, np. niewielkie zabrudzenie powierzchni (kurz itp.) lub niewielki efekt skórki pomarańczowej spowodowaną niską jakością aplikacji.

Zaleca się wykonanie tego etapu tylko wtedy, gdy powłoka jest całkowicie sucha. Przede wszystkim należy oczyścić powierzchnię czystymi ściereczkami nasączonymi **00665 HYDROCLEANER** lub **00695 SILICONE REMOVER SLOW**. Następnie można polerować z **POLISH PASTE 00917/00918**. Ostatnim krokiem

jest delikatne polerowanie bawełnianymi ściereczkami, nasączonymi **00908 SILICONE-FREE POLISH**.

EFEKT CHROMOWANIA

Niekiedy samochody i motocykle mają elementy chromowane. Przywracanie tego rodzaju fabrycznej powłoki powinno odbywać się poprzez fazę szlifowania, a następnie kąpiel galwaniczną. Po szlifowaniu można uzyskać efekt podobny do chromowania, stosując trzywarstwowe wykończenie **66009 BSB SPARKLING GLASS**, zgodnie ze specyfikacją techniczną.

ALUMINIUM

Aluminium nie było tak powszechne jak stal w komponentach do naprawy samochodu. Podłoża z aluminium należy zawsze lekko przeszliować (uważając, aby nie uszkodzić powłoki lakierniczej. Ma to na celu usunięcie starej farby, a także wszystkich śladów korozji metalu. Cykl przywracania jest specyficzny dlatego aby uzyskać najlepszy efekt końcowy, należy rozpocząć od aplikacji podkładu epoksydowego **04384 EPOFAN PRIMER R-EC**.



CYKLE LAKIERNICZE

CYKL KLASYCZNY
1K DLA KOLORÓW
NIEMETALICZNYCH

CYKL WSPÓŁCZESNY
2K DLA KOLORÓW
NIEMETALICZNYCH

CYKL WSPÓŁCZESNY
DWUWARSTWOWY
DO KOLORÓW METALICZNYCH

CYKL IMITUJĄCY
CHROMOWANIE

CYKL WSPÓŁCZESNY
2K NA ALUMINIUM





E CARS

O R C Y O

I N G

T I N G



CYKL „KLASYCZNY” 1K DLA KOLORÓW SOLIDOWYCH

- | N° | ETAPY |
|----|--|
| 1 | SZLIFOWANIE
SZLIFOWANIE MECHANICZNE |
| 2 | CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE
CZYSCIWO + 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 3 | APLIKACJA ANTYKOROZJI
05302 SYNTEX ANTI-RUST RAPID GREY |
| 4 | SCHNIĘCIE CAŁKOWITE
BEZ WYGRZEWANIA |
| 5 | DELIKATNE SZLIFOWANIE
NA MOKRO P150 |
| 6 | SZPACHLA Z WYPEŁNIACZEM SYNTETYCZNYM
05333 SYNTEX SUPERMASTIC GREY |
| 7 | SZLIFOWANIE
NA MOKRO P180 |
| 8 | CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE
CZYSCIWO + 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 9 | APLIKACJA IZOLATORA
05548 MONOFILLER |
| 10 | SUSZENIE CAŁKOWITE
BEZ WYGRZEWANIA |
| 11 | KOREKTA NIEWIELKICH UBYTKÓW
05541 SPAT-O-PLAST lub 05500 SPAT-O-RAPID |
| 12 | SZLIFOWANIE KOŃCOWE
NA SUCHO LUB NA MOKRO P500-800 |
| 13 | CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE
CZYSCIWO + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 14 | KOREKTA UBYTKÓW
05541 SPAT-O-PLAST lub 05500 SPAT-O-RAPID |
| 15 | APLIKACJA EMALII
LAKIER NAWIERZCHNIOWY MAC5 1K |
| 16 | SUSZENIE CAŁKOWITE
BEZ WYGRZEWANIA |
| 17 | SZLIFOWANIE WYKOŃCZENIOWE
PAPIER ŚCIERNY O DROBNEJ GRANULACJI P800-1000 |
| 18 | CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE
CZYSCIWO + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 19 | APLIKACJA EMALII NITRO
MAC 5 1K TOP COAT Z DODATKIEM ROZCIEŃCZALNIKA |
| 20 | SUSZENIE CAŁKOWITE
BEZ WYGRZEWANIA |
| 21 | SZLIFOWANIE DROBNYM PAPIEREM (jeśli to konieczne)
PAPIER ŚCIERNY P1200 (lub P1000) + MYDŁO |
| 22 | CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE
CZYSCIWO + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 23 | POLEROWANIE
00917 WATERBORNE POLISH PASTE UŻYWAJĄC
SZMATKI BAWELNIANEJ + 00908 SILICONE-FREE POLISH |



CYKL „WSPÓŁCZESNY” 2K DLA KOLORÓW SOLIDOWYCH

N° ETAPY

- 1 **SZLIFOWANIE**
SZLIFOWANIE MECHANICZNE
- 2 **CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE**
CZYŚCIWO + 00695 SILICONE REMOVER SLOW
- 3 **APLIKACJA PODKŁADU EPOKSYDOWEGO**
04384 EPOFAN PRIMER R-EC
- 4 **WYGRZEWANIE w 60°C**
KABINA
- 5 **SZLIFOWANIE PODKŁADU**
NA SUCHO P220-240
- 6 **POLIESTROWA SZPACHLA TRADYCYJNA
LUB NATRYSKOWA (jeśli to konieczne)**
04380 POLYDUR ZINC 04210 POLYFAN RUSH
- 7 **SZLIFOWANIE SZPACHLI**
NA SUCHO P80-120-220
- 8 **CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE**
CZYŚCIWO + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW
- 9 **APLIKACJA IZOLATORA**
04004 GREEN TIFILLER 04706-04710 MACROFAN HIGH FILLER
- 10 **SUSZENIE CAŁKOWITE**
BEZ WYGRZEWANIA/ Z WYGRZEWANIEM
- 11 **KOREKTA UBYTKÓW SZPACHLĄ**
05541 SPAT-O-PLAST lub 05500 SPAT-O-RAPID
- 12 **SZLIFOWANIE WYKOŃCZENIOWE**
NA MOKRO P500-800 lub NA SUCHO P320-400
- 13 **CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE**
CZYŚCIWO + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW
- 14 **KOREKTA UBYTKÓW SZPACHLĄ**
05541 SPAT-O-PLAST lub 05500 SPAT-O-RAPID
- 15 **APLIKACJA LAKIERU NAWIERZCHNOWEGO**
EMALIA MACROFAN 2K TOP COAT (MAC1 lub MAC4)
- 16 **SUSZENIE CAŁKOWITE**
WYGRZEWANIE 30-40 min w 60°C (temperatura pieca)
- 17 **CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE (jeśli to konieczne)**
CZYŚCIWO + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW
- 18 **POLEROWANIE**
00917 WATERBORNE POLISH PASTE
+ SZMATKA BAWELNIANA + 00908 SILICONE-FREE POLISH

CYKL „WSPÓŁCZESNY” DWUWARSTWOWY DO KOLORÓW METALICZNYCH

N° ETAPY

- 1 **SZLIFOWANIE**
SZLIFOWANIE MECHANICZNE
- 2 **CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE**
CZYŚCIWO + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW
- 3 **APLIKACJA PODKŁADU EPOKSYDOWEGO**
04384 EPOFAN PRIMER R-EC
- 4 **SUSZENIE w 60°C**
KABINA
- 5 **SZLIFOWANIE PODKŁADU**
NA SUCHO P220-P240
- 6 **SPATOLA AND/O SPRAY PUTTY
WITH POLYESTER PRODUCTS (jeśli to konieczne)**
04380 POLYDUR ZINC 04210 POLYFAN RUSH
- 7 **SZLIFOWNIE SZPACHLI POLIESTROWEJ**
NA SUCHO P80-120-220
- 8 **CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE**
CZYŚCIWO + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW
- 9 **APLIKACJA IZOLATORA**
04004 -04109 GREEN TI FILLER
04706-04710 MACROFAN HS HIGH FILLER
- 10 **SUSZENIE CAŁKOWITE**
Z WYGRZEWANEM/BEZ WYGRZEWANIA
- 11 **KOREKTA UBYTKÓW SZPACHLĄ**
05541 SPAT-O-PLAST lub 05500 SPAT-O-RAPID
- 12 **DOKŁADNE SZLIFOWANIE**
NA MOKRO P500-P800 lub NA SUCHO P320-P400
- 13 **CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE**
CZYŚCIWO + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW
- 14 **APLIKACJA BAZY W KOLORZE POJAZDU**
BSB (B. ROZCIENICZALNIKOWA)
- HYDROFAN (B. WODOROZCIENICZALNA)
- 15 **SUSZENIE**
KABINA, 30-40 min
- 16 **APLIKACJA LAKIERU BEZBARWNEGO 2K**
01722 MACROFAN HS - MACROFAN UHS CLEARCOAT
- 17 **SUSZENIE**
40-60 min w 60°C (temperatura pieca)
- 18 **CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE**
CZYŚCIWO + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW
- 19 **POLEROWANIE**
00917 WATERBORNE POLISH PASTE
+ SZMATKA BAWELNIANA
+ 00908 SILICONE-FREE POLISH



CYKL „IMITUJĄCY” CHROMOWANIE

N° ETAPY

- 1 **SZLIFOWANIE**
SZLIFOWANIE MECHANICZNE
- 2 **CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE**
CZYSCIWO + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW
- 3 **APLIKACJA PODKŁADU EPOKSYDOWEGO**
04384 EPOFAN PRIMER R-EC
- 4 **WYGRZEWANIE w 60°C**
KABINA
- 5 **SZLIFOWANIE PODKŁADU**
NA SUCHO P220-240
- 6 **APLIKACJA IZOLATORA**
04706-04710 MACROFAN HS HIGH FILLER
- 7 **SUSZENIE CAŁKOWITE**
BEZ WYGRZEWANIA/ Z WYGRZEWANIEM
- 8 **SZLIFOWANIE KOŃCOWE**
NA MOKRO P500-800 LUB NA SUCHO P320-400
- 9 **CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE**
CZYSCIWO + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW
- 10 **APLIKACJA CZARNEJ BAZY 2K**
MAC1 DEEP BLACK RAL9005
- 11 **SUSZENIE**
WYGRZEWANIE 30-40 min w 20°C
- 12 **APLIKACJA SREBRNEJ BAZY 1K**
66009 BSB SPARKLING GLASS
- 13 **SUSZENIE**
WYGRZEWANIE 30-40 min
- 14 **APLIKACJA LAKIERU BEZBARWNEGO 2K**
01722 MACROFAN HS – MACROFAN UHS CLEARCOAT
- 15 **SUSZENIE**
40-60 min w 60°C (temperatura pieca)
- 16 **CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE**
CZYSCIWO + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW
- 17 **POLEROWANIE**
00917 WATERBORNE POLISH PASTE + SZMATKA
BAWEŁNIANA + 00908 SILICON-FREE POLISH

CYKL "WSPÓŁCZESNY" 2K NA ALUMINIUM

- | N° | ETAPY |
|----|---|
| 1 | SZLIFOWANIE
SZLIFOWANIE MECHANICZNE |
| 2 | CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE
CZYSZCZĄCY + 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 3 | APLIKACJA PODKŁADU EPOKSYDOWEGO
04384 EPOFAN PRIMER R-EC |
| 4 | WYGRZEWANIE w 60°C
KABINA |
| 5 | SZLIFOWANIE PODKŁADU
NA SUCHO P220-240 |
| 6 | SZPACHLA TRADYCYJNA LUB NATRYSKOWA
04380 POLYDUR ZINC 04210 POLYFAN RUSH |
| 7 | SZLIFOWANIE
MASZYNOWE lub RĘCZNE P80-120-220 |
| 8 | CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE
CZYSZCZĄCY + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 9 | APLIKACJA IZOLATORA
04706-04710 MACROFAN HIGH FILLER |
| 10 | SUSZENIE CAŁKOWITE
BEZ WYGRZEWANIA/Z WYGRZEWANIEM |
| 11 | KOREKTA UBYTKÓW SZPACHLA
05541 SPAT-O-PLAST lub 05500 SPAT-O-RAPID |
| 12 | SZLIFOWANIE WYKOŃCZENIOWE
NA MOKRO P500-8000 lub NA SUCHO 320-400 |
| 13 | CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE
CZYSZCZĄCY + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 14 | KOREKTA UBYTKÓW SZPACHLA
05541 SPAT-O-PLAST lub 05500 SPAT-O-RAPID |
| 15 | APLIKACJA LAKIERU NAWIERZCHNIOWEGO 2K
LUB MATOWEGO LAKIERU BAZOWEGO
+ LAKIER BEZBARWNY 2K
EMALIA MACROFAN 2K TOPCOAT (MAC1 lub MAC4)
lub BSB/HYDROFAN + MACROFAN UHS CLEARCOAT |
| 16 | SUSZENIE
WYGRZEWANIE 40-60 min w 60°C |
| 17 | CZYSZCZENIE I ODTŁUSZCZANIE
CZYSZCZĄCY + 00665 HYDROCLEANER SLOW
lub 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 18 | POLEROWANIE
WATERBORNE POLISH PASTE + SZMATKA BAWELNIANA
00908 SILICONE-FREE POLISH |



PRODUKTY

KOD	NAZWA	NR KARTY TECHNICZNEJ
00695	SILICONE REMOVER SLOW	695
00665	HYDROCLEANER SLOW	618
00917	WATERBORNE POLISH PASTE	317
00908	SILICONE-FREE POLISH	315
05333	SYNTEX SUPERMASTIC GREY	846
05541	SPAT-O-PLAST	215
05500	SPAT-O-RAPID	313
04380	POLYDUR ZINC	335
05302	SYNTEX ANTI-RUST GREY	68
04384	EPOFAN PRIMER R-EC	197
05548	MONOFILLER	225
04210	POLYFAN RUSH	292
04004	GREEN TI FILLER	318
04706	MACROFAN HIGH FILLER	547
04710	MACROFAN HIGH FILLER	547
MAC5	MACROFANIK TOP COAT	441-50
MAC1	MACROFAN MS TOP COAT	441-1
MAC4	MACROFAN ULTRA HS TOP COAT	441-40
	BSB BASECOAT	18
	HYDROFAN BASECOAT	400
66009	BSB SPARKLING GLASS	467
01722	MACROFAN HS CLEARCOAT	384
MC420	MACROFAN UHS CLEARCOAT	0481

Karty techniczne możliwe do pobrania ze strony internetowej www.stsberg.pl

ZAKRES KOLORÓW

PRODUCENCI MOTOCYKLI	LICZBA KOLORÓW
AERMACCHI	30
ANCILLOTTI	9
ARDEA	4
BENELLI	12
BIANCHI	12
BIMOTA	9
BMW	31
CAPRONI	7
DUCATI	37
FANTIC	9
FB-MONDIAL	19
FRERA	14
GARELLI	25
GILERA	9
HARLEY-DAVIDSON	35
HONDA (FOUR)	10
INDIAN	11
INNOCENTI-LAMBRETTA	47
ISOMOTO	8
LAVERDA	16
MILITARI	22
MI-VAL	7
MM MORINI-MAZZETTI	5
MORINI	34
MOTOBI	2
MOTO GUZZI	20
MOTOM	11
MV AGUSTA	11
NIMBUS	13
PARILLA	7
PIAGGIO (VESPA)	96
RUMI	16
ZUNDAPP	10
INNE:	
BETA, BMG, BSA, CIMATTI, DEMM, FOM-PERUGINA, GUAZZONI, HENDERSON, LEGNANO, MASERATI, MALANCA, MONTESA, MOTOSAOUCHE, PAGLIANTI, SERTUM, STERZI, SWM.	31
OGÓLEM	624



Lechler SpA

22100 Como Italy - Via Cecilio, 17

Tel +39 031 586 111

Fax +39 031 586 206

info@lechler.eu

www.lechler.eu

**STS
BERG**

Dystrybucja w Polsce:

STS-Berg Sp z o.o.

33-300 Nowy Sącz, ul. Jana Pawła II 26

Tel +39 031 586 111

Fax +39 031 586 206

biuro@stsberg.pl

www.stsberg.pl

All rights concerning the copyright belong to the image authors.