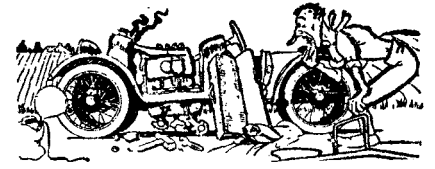


Technické drobnosti



Prášková barva Ano či ne?



Názory na použití práškové barvy při renovaci historických vozidel se různí. Já sám tuto povrchovou úpravu používám několik let, především na rámy motocyklů a disky kol automobilů. Protože mi výsledné „nakomaxitování“ přišlo jako vhodné pro veteránské účely, rád bych P.T. čtenářstvu předložil své zkušenosti s tímto lakováním a nechávám plně na vás, zda si ten „plastik“ dáte také na svůj motocykl.

Zda ano či ne je vůbec otázka. Jsou tací, kteří by použití na veteránu považovali za barbarství, jiní by tak klidně udělali celý motocykl včetně blatníků a nádrže. Myslím, že zlatá střední cesta je nejlepší. Nejvýhodněji lze práškovou barvu použít na mechanicky namáhané věci, jako jsou právě rámy, kola, různé držáky, ale třeba i tlumiče výfuků. Ty možná budou pro někoho překvapením, ale tepelně to tato barva bez problémů zvládá. Navíc je poměrně pružná a odolná proti odlétávajícím kamínkům a jinému mechanickému poškození, což je zrovna v tomto případě velkou výhodou, neboť tlumiče často dostávají pořádně zabrat. „Napráškovat“ lze nejen železo, jak se občas někdo mylně domnívá, ale rovněž také hliník, mosaz, dokonce i dřevo – zkrátka vše, co snese bez újmy teplotu 200 °C. Pozor ale na věci letované cínem!

Původně byly výše zmiňované díly ve vypalovaném syntetickém emailu, který vynikal vysokou tvrdostí a životností. Kdo někdy odstraňoval barvu z rámu třeba u staré čízy, ví, o čem je řeč. Takovou povrchovou úpravu v dnešních podmínkách lze jen těžko provést. Alespoň já o žádné lakovně, která by toto dělala, široko daleko nevím. Možná ještě někde v zahraničí, za drahý peněz... Prášková barva tuto „vypalovačku“ spolehlivě zastoupí za přijatelných finančních podmínek. Před dvěma roky mne kompletní motocykl (rám, vidlice, stojánky, kola, různé držáky...) vyšel na něco málo přes dva tisíce korun.

Postupem doby jsem došel k jistým zásadám, jak s komaxitem pracovat. (Pozn.: Vžitě pojmenování „Komaxit“ není zcela přesné. Jedná se pouze o jeden druh práškové barvy, podobně jako každý vysavač není „Lux“.) Především každá lakovna

používá vždy trochu jiné postupy či barvy od různých výrobců, o pečlivosti práce nemluvě, a tak se výsledky jednotlivých provozoven mohou značně lišit. Tady nezbyvá nic jiného, než vyzkoušet, jak kdo pracuje, než někomu svěříme své vzácné železo. Nu a pak postupovat, či přesněji řečeno já tak postupuji, podle následujících zásad:

1. Rám nechat opískovat, pokud možno nějakým lidským způsobem. Ukrajinský dělník s dělem na pískování mostu není zrovna ideální řešení. Před pískováním rám co nejlépe odmastit. Je mylné se domnívat, že se to pískováním očistí. To sice ano, ale mastnota bude zároveň „zatlačena“ do materiálu a později vystoupí v ten nejnevhodnější okamžik.
2. Co nejdříve, nejlépe ihned, po opískování odnést věci do lakovny. Vzdušná vlhkost a sebemenší náznak koroze se snadno projeví na zpěnění barvy. Vadí dokonce pouhé uchopení do ruky. Na čerstvě očištěném materiálu zůstávají zřetelné otisky rukou, které mohou také přispět ke zklamání nad výsledkem. Dobré je tedy brát jednotlivé díly v rukavicích nebo za různé montážní otvory, které stejně přijdou vykrýt.
3. Předchozí bod ovšem neplatí v případě, že je nutné tmelit. Tady je potřeba opískovaný rám po celou dobu tmelení skladovat v co nejsušším a nejteplejším místě. Někáká külnička na zahradě opravdu není to pravé. Pokud vám někdo bude tvrdit, že pod práškovou barvu nelze tmelit, je to nesmysl! Pokud vám někdo bude tvrdit, že jsou na to potřeba speciální a velmi drahé tmely, je to nesmysl! Postačí prostý polyesterový tmel, obyčejný „Rapid“. Není to můj výmysl, je to doporučení přímo od majitele lakovny, kam chodím.



A funguje to! Pouze se musí pracovat následovně: Tmel se nanáší v tenkých vrstvách, které se co nejvíce vybrousí. Je-li nutné více tmelu, postupuje se po jednotlivých, co možná nejslabších vrstvách až do požadovaného tvaru. Důležitou věcí je zrání. Po definitivním vytmelení je nutné nechat „polyesterák“ alespoň čtrnáct dní vyžrát. Osvědčilo se mi vyskládání dílů na rozhyčované akumuláčky, čímž se dá tato doba zkrátit až o polovinu. Zároveň je splněna podmínka uskladnění v suchu a teple.

4. Zakrytí všech otvorů a ploch, které nemají přijít do barvy. Slušná lakovna to sice udělá za vás, ale já si přece jen raději tyto věci ohlídám sám. Je to důležité, protože barva je nanášena v poměrně silné vrstvě a díky své mechanické pevnosti se pak špatně dostává dolů. Takže různé montážní otvory, místa, kam přijde něco zasunout, závitů apod. je třeba pečlivě vykrýt. Do trubky lze jednoduše zarazit dřevěný špalík (bez obav, neshoří), plochy omotat obyčejnou lakýrnickou papírovou vykrývací páskou (též neshoří), do závitů našroubovat nějaké staré šrouby... Počítejte s tím, že komaxit lze sundat jen hrubě mechanicky (rašple, šábr apod.), nebo opálením autogenem, což může přinášet různé radosti v podobě vyžihání materiálu, rozletování mufen atd. Opískovat ho nelze. Proto je nutné si dopředu důkladně rozmyslet, co všechno půjde do barvy.

5. V lakovně požadovat před vlastním nástřikem barvy samostatné vypálení v peci „na sucho“. Je to z důvodu spálení různých nečistot a mastnot. Divili byste se, co všechno může z jinak na pohled čistého rámu vytéct za humus. Však jsem také už párkrát dostal vynadáno, jak jim to pěkně vzplálo v peci. Touto operací se sice trochu zvedne cena, ale ušetří se tak pozdější zklamání a nákladnější opravy. O toto vypálení je nutné zvlášť požádat, standardně se to nedělá.

6. Jsou-li na rámu stopy hloubkové koroze, lze s úspěchem využít nanesení „základu“. V podstatě je to obdoba stříkacího tmelu. Opět je to nestandardní postup, o který si musíte říci. „Základ“ pěkně vylije a vyplní drobné nerovnosti. Pokud by hloubková koroze byla opravdu hloubková a „základ“ by ji kopíroval, nebo jste příliš „cimprlich“, můžete si v této fázi rám odnést a doma přebrousit. Jednou z výhod práškové barvy je, že se dá brousit a vrstvit v libovolném počtu. Brousí se poměrně hrubým papírem. Je nutné si vyzkoušet, co vám bude nejvíce vyhovovat, ale nebojte se použít třeba až čtyřicítku.

Rýhy vůbec nevdají, při dalším lakování se zalijí a zapečou s novou vrstvou. Ideální je, když má povrch po přebroušení jednotlou matnou barvu.

7. Nu a teď konečně nastává vlastní fáze lakování. Pokud si nejste jisti, zda jste si to při předchozím přebrousování náhodou zase „neupatlali“, doporučuji opět preventivní vypálení na sucho. Nemá smysl v této fázi riskovat, že vám nějaká drobná mastnota zpění lak. Pravda, zas taková tragédie by to nebyla, stačilo by opět přebrousit postižené místo a znovu tento díl nalakovat. Ale bylo by to zbytečné zdržení a zbytečné placení další vrstvy barvy.

8. A jdeme do finále – krycí lak. Seriozní lakovna by ho měla dávat automaticky, pokud je zřejmé, že se jedná o díly pro venkovní použití. Nebo by se vás aspoň měli zeptat. Dává se jednak z důvodu mechanické ochrany barvy, jednak z důvodu barevné stálosti, a také se tím získá trochu „hloubka“. Žádný strach, tenhle lak nežloutne. Na úplný závěr je možné komaxit přelestit Tempem. Avšak pozor, jakékoliv použití zabrušovací pasty na lak či jiného abraziva, neřkuli brusného papíru, byť sebejemnějšího, povede vzhledem k charakteru materiálu pouze k jeho zmatnění!

Při použití výše uvedených postupů jsem zatím vždy dosáhl výsledku, který já osobně považuji za vyhovující i z hlediska renovace veterána. Troufnu si tvrdit, že takto upravené rámy či kola vypadají dost věrohodně a dobově. To je však již na posouzení každého jednotlivého renovátora. Nijak tuto povrchovou úpravu neprosazují, jen jsem zde shrnul své zkušenosti. Ostatně, když se dnes mnozí nerozpakují dát na historické vozidlo akrylát, který považují za daleko horší „plastik“, nevím, proč by měl zrovna komaxit něčemu vadit. Připomínám, že výsledek do značné míry závisí na konkrétní lakovně, kterou je dobré si prověřit nejdříve „na nečisto“. Abych byl konkrétní, já chodím do „Alfaluxu“ v Křížové na Praze 5 (www.alfalux.cz) a mohu jen doporučit. Vstřícné jednání, veterány tam znají, takže ví, co s nimi, překvapivě široká nabídka barev, solidní ceny a krátké dodací lhůty. A ještě jedna dost důležitá věc – nikdy se mi tam nic neztratilo.

Vojtěch Švarc