

Vakkennis

Niet de waslaag, maar de lak moet blinken

Antoon Michielsen is natuurlijk vooral bekend van Protech lakbescherming. En, daarvoor, van autorestauraties. Hij is specialist op het gebied van lakken. In deze aflevering geeft hij zijn visie op poetsen en zijn mening over spot repair.

Stefan Korthout

“Wat is de doelstelling van poetsen?”, is de eerste vraag die Michielsen stelt. Hij geeft zelf het antwoord: “Dat de lak wordt teruggebracht tot de beginwaarde van het moment dat de auto uit de fabriek kwam. De volgorde is altijd **cleanen-polijsten-finishen**. Volgens mij kun je niet poetsen zonder te meten. Meten is weten. Er zijn drie belangrijke kenmerken van de lak die je gaat behandelen. Dat is ten eerste de laagdikte. Die meet je met de laagdiktemeter. Ten tweede is er de glanswaarde. Ook daarvoor is een apparaat. Ten derde meet je de hardheid van de lak. Ook daar bestaat meetapparatuur voor, maar ik doe dat door op een onopvallende plaats met een nagel op de lak de duwen. Da's ervaring. Pas als je weet wat voor lak je voor je hebt, kun je aan het werk.”

Ritssluiting

“Het komt veel te vaak voor, dat iemand gewoon maar begint te poetsen. Bij het verwijderen van transportcoating bijvoorbeeld. Denk je dat er bij het poetsen van nieuwe, zojuist aangekomen auto's ooit bij de importeur wordt nagegaan wat voor chemische samenstelling deze bescherm laag heeft? Is het plastic, paraffine of poly-

ming. Een goede poetser ziet keer op keer dezelfde beschadiging aan een auto. Neem alle BMW's X5. Die komen in een tent hierheen. Op één van de stijlen zag je altijd een beschadiging van de ritssluiting. De lak moest daar dus keer op keer worden gecorrigeerd. Maar de poetser werd er wél op aangesproken als er door de lak heen werd gepoetst - kwestie van vooraf

van? Ik verbaas me er soms over wat er tegenwoordig nog slechts de gangbare tarieven zijn. Als je nagaat wat er feitelijk van het poetsbedrijf wordt verwacht voor het geld dat hij ervoor krijgt, bedoel ik. De auto moet netjes gewassen worden, moet een mooie glans krijgen, het glas en het tapijt moeten schoon en de asbak mag natuurlijk niet vergeten worden. Er moet zó snel gewerkt worden voor dat tarief. Dat kan alleen maar ten koste gaan van de kwaliteit.”

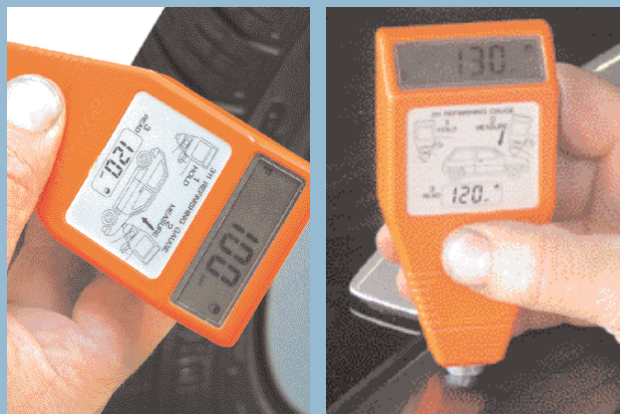
“Maar het laten blinken van een auto is iets heel anders dan het aanbrengen van een waslaagje.” Degegen die vaker met Michielsen gesproken hebben, kennen zijn methode om te bewijzen wat was doet met de glans van een auto. Hij strijkt met duim en wijsvinger door zijn haar en brengt wat gel aan op een auto. “Zeg nou zelf; is dát glans? Nee, glans moet vanuit de



Lak laagdikte

Bij een 2-lagensysteem zijn de laagdiktes, inclusief de primerlaag als volgt: Een ongepolijste auto met de originele lak heeft dus een laagdikte van 90 à 120 µ.

blanke lak	30-40µ	} 90-120µ
basislak	30-40µ	
primer	30-40µ	

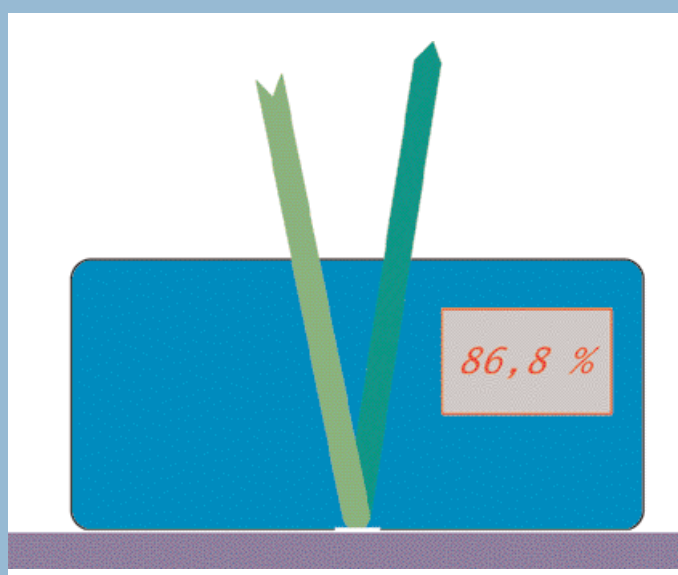
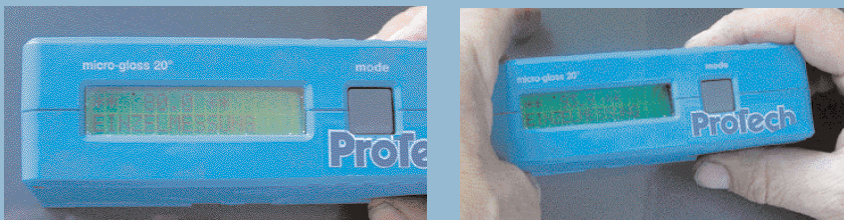


lak zitten? “Dan kijk je goed wát voor beschadiging het betreft en hoe diep die zit. En als deze door middel van polijsten te corrigeren is, begin je - ook hier weer - met het meten van de laagdikte. Dan weet je precies tot hoever je kunt gaan. Je kunt slechts in de bovenste laklaag werken. Bij een auto die in 2 lagen werd gespoten, heeft de laag blanke lak een dikte van 30 à 40 µ. Weet je hoe weinig dat is? Een vel papier uit een schrijfblok is nog dikker! Je moet dus héél goed beseffen hoe dun het materiaal is waarin je werkt. Je kunt dat soort dingen ook alleen maar uitvoeren als je er verstand van hebt. Zorg voor goed opgeleide mensen, voor goed materiaal en verkoop de arbeidsuren aan de klant.” Soms moet je concluderen dat poetsen niet meer helpt. Maar dan is er nog altijd het overspuiten of, wat steeds vaker gebeurt, het maken van een spot repair.”

Over dat laatste valt nog veel te schrijven, want ook in spot repairs is een kwaliteitsverschil. In deze rubriek zullen we daar een volgende keer aandacht aan besteden.

Lak glanswaarde

Een glanswaardemeter werkt als volgt: er wordt 100 Lux lichtvermogen in een bepaalde hoek op de laklaag gericht. Dat gebeurt met een speciaal meetapparaatje. De hoeveelheid licht dat weerkaatst wordt is de glanswaarde van de lak. Elk type lak heeft zijn eigen glanswaarde. Meestal ligt dit in de buurt van de 85%. Voor hoogglanslak is de hoek van inslag 20°, voor zijdeglans 65° en voor matte lak, die we kennen van bijvoorbeeld legervoertuigen, 85°.



meer? Is de lak al volledig doorgehard? Waar kwam de auto vandaan? Hoe lang stond hij buiten? Is er sprake geweest van transport per spoor en moet men dus rekening houden met het zogenaamde raildust?” “En andersom gebeurt het ook veel te weinig, dat de importeur - desnoods via de dealer - op de hoogte gebracht wordt van de tekortkomingen in de transportbescher-

meten, trouwens. Als de importeur van zoiets op de hoogte gebracht wordt, kan zo'n beschadiging worden voorkomen. Dat werkt voor iedereen positief. De auto blijft onbeschadigd, de poetser is minder tijd kwijt en hij loopt bovendien minder risico.”

Duim en wijsvinger

“Het showroomklaar maken van een occasion. Wat dacht je daar-

lak zelf komen. Daartoe moet je polijsten. En daarna hoeft je niets anders meer te doen dan de glans te bewaren.” Hij zet een glanswaardemeter op een auto. “Deze wagen hoort af fabriek een waarde te hebben van ongeveer 86%. Ooit geven lakleveranciers op, dat een bepaald type lak 100% glans geeft. Maar dat kan nooit. Er is altijd glansverlies door lichtinval. Fabrieksorigineel heeft deze wagen

een mooie glans, maar hij is voorzien van een waslaag en de waarde is nu nog slechts 66%. Daarom vraag ik: denk je dat de waslaag glans toevoegt of wegneemt? Precies. Dat dacht ik ook! Maar juist door al die was weg te halen en de lak te reinigen, komt de auto er weer mooi bij te staan.”

Schrijfblok

En wat als er beschadigingen in de

MEETAPPARATUUR

De meetapparatuur die Antoon Michielsen gebruikt, is van het merk BYK Gardner. Zie ook www.byk-cera.nl.