

SISTEMA DE REPARACION DE PINTADO POR DIFUMINADO

**I.E.S. LA TORRETA
GRUPO1 CARROCERIA**

**RODRIGO ALDEGUER
EDUARDO RÓDENAS**

INDICE

	Página
□ INTRODUCCION.....	1
□ Preparación de productos.....	2
□ Mezclar con E-3.....	2
□ Limpieza con bayeta y secado.....	2
□ Enmascaraado para matizado.....	3
□ Matizado.....	3
□ Limpieza de restos de matizado.....	3
□ Soplado y limpieza de todo el coche.....	4
□ Entrada del coche a la cabina.....	4
□ Proceso de enmascarado.....	4
□ Desengrasado de la pieza.....	5
□ Aplicación y secado del 700-1.....	5
□ Pasar atrapaapolvo.....	5
□ 1ª y 2ª mano de fondo.....	6
□ Secado de la 1ª y 2ª mano.....	6
□ Aplicación de M-5.....	7
□ Aplicación de mano desviada.....	7
□ Secado de la mano desviada.....	8
□ 1ª y 2ª mano de laca.....	8
□ Secado de la laca.....	9
□ Acabado final.....	9

INTRODUCCION

Los pasos previos a la realización del difuminado que hemos realizado en una aleta trasera son:

En primer lugar, lavamos el vehículo con jabón específico y abundante agua, seguimos la operación secando con una bayeta absorbente y a la misma vez también vamos soplando con una pistola de aire a presión dándole por

todas las ranuras, por las gomas muy bien donde se pueda quedar agua acumulada cuando el vehículo este bien seco.

Posteriormente, procedemos a desengrasar con disolvente antisiliconas y secamos con papel, observamos y valoramos el daño que tiene en la aleta trasera y decidimos repararla ya que el golpe es de pequeña dimensión, desabollando el golpe con martillo y tas porque la zona es accesible.

A continuación, soplamos y limpiamos la zona para proceder a su lijado: con lijadora roto-orbital con lija P80 la zona que vamos a masillar para que la masilla agarre, masillamos toda la zona donde tiene irregularidades para dejar la superficie plana.

Cuando la masilla se haya secado, la lijamos con lijadora roto-orbital y discos de lija P80 → P150 → P240, para dejar una superficie uniforme sin rayas profundas, cuando hemos terminado de lijar pueden quedar zonas en chapa viva y entonces tenemos que aplicar imprimación anticorrosiva.

Después, metemos el coche en la cabina y lo preparamos para aparejar enmascarando toda la superficie, aplicamos 2 manos de aparejo dejando su tiempo de evaporación entre mano y mano.

Cuando el aparejo esté seco y se pueda lijar aplicamos guía de lijado, para guiarnos donde hemos lijado y donde no y ver por si pudieran quedar pequeños poros o rayas, lijando con P400 → P500 → P600, con lijadora roto-orbital y plato blando, para que no se noten las rayas ni marcas, ya que es una pintura metalizada.

Con todo esto, la superficie de la aleta trasera está preparada para realizar el difuminado con pintura base agua (Serie 90 de Glasurit), en la misma pieza, según se describe en las páginas siguientes:

Preparación de productos

Hemos preparado 300 gramos de pintura, base agua S-90 de Glasurit, informándonos en las microfichas y en las fichas técnicas de Glasurit, y los pasos que hemos seguido han sido: utilizar un vaso PPS de 3-M y colocarlo en la báscula, echar el M-4 y las bases correspondientes en sus cantidades adecuadas y a continuación hemos removido correctamente.

Después hemos preparado laca de Glasurit, en sus cantidades 2:1:10% con catalizador HS normal y diluyente 2352-91.

También hemos dejado preparado el M-5, mezclándolo 2:1 con E-3.



Mezclar con E-3

Una vez preparada la base bicapa de s-90 glasurit hemos mezclado con diluyente de ajuste 93-E3 que hay que realizarlo en las proporciones 2:1 y removerlo correctamente



Limpieza con bayeta y secado

Limpiamos con bayeta húmeda y secamos con papel para que la cinta de enmascarado adhiera bien sobre la pieza y para eliminar restos de lijado de aparejo





Enmascarado para matizado

Ponemos una cinta de enmascarado ancha alrededor de toda la pieza para que al matizar no dañemos las otras piezas adyacentes

Matizado

El matizado lo hemos hecho con scotch-brite oro y con pasta abrasiva glasurit 563-808 y agua.



Limpieza de restos de matizado

Este paso lo hemos realizado con una esponja absorbente para atrapar los restos de pasta abrasiva y de pintura vieja que puedan dañar la chapa posteriormente.

Soplado y limpieza de todo el coche

Soplamos todo el coche muy bien por todas las gomas, todos los huecos de las puertas y por las ruedas para evitar la intrusión de polvo el acabado final de la pintura



Entrada del coche a la cabina

Después del soplado del coche lo hemos metido a la cabina, con la extracción enchufada para que no entre el polvo.



Proceso de enmascarado

Para realizar el enmascarado primero cortamos con cinta ancha toda las piezas adyacentes ala que vamos a difuminar una vez cortado todo ponemos el burlete en la puerta y portón trasero, seguidamente ponemos el film por todo el vehículo y recortamos alrededor de toda la aleta siguiendo el proceso pegando el film alrededor de toda la aleta con cinta de enmascarar especifica para pinturas de base agua, y la rueda la cubrimos poniendo cinta de por el borde de todo el paso de rueda y pegamos un papel recortado a medida.





Desengrasado de la pieza

El desengrasado de la pieza consiste en rociar disolvente antisiliconas en un paño desengrasante y pasarlo de un lado para otro de la pieza a pintar, e instantáneamente con una bayeta humedecida en agua pasar en sentido contrario a la otra bayeta, para eliminar la electricidad estática en la pieza, ya que ésta atrae el polvo y a la hora del pintado, la pieza tiene que estar libre de polvo.

Aplicación y secado del 700-1

Para la pintura base agua de glasurit, en la limpieza, después del disolvente antisiliconas hay que quitar los restos de disolvente con el limpiador básico 700-1 de la siguiente manera, hay que aplicar el producto con la pistola aerográfica HVLP y aplicarlo sobre la pieza igual que si estuvieras pintando y seguidamente con un papel absorbente secar pasando de un lado a otro.



Pasar atrapapolvo

Después de limpiar con el limpiador básico 700-1, finalmente para acabar con la limpieza de la aleta hay que pasar el atrapapolvo por toda la superficie a pintar.



1ª y 2ª mano de fondo

Con la pistola HVLP a 2 bar. Aplicamos la primera mano de fondo poco cargada y esperamos el tiempo de evaporación correspondiente, aplicamos otra mano un poco mas cargada que la primera.



Secado de la 1ª y 2ª mano

En este paso hay que respetar los tiempos de evaporación, pero como ayuda, podemos utilizar un secador especial para pinturas al agua llamado dry-jet, y sirve para acelerar los tiempos de evaporación, colocándolo a 45° de la pieza.

Aplicación de M-5

Echar el producto en la pistola HVLP y aplicar alrededor del parche cerrando un poco de abanico y de producto y bajando la presión.



Aplicación de mano desviada

La aplicación de la mano desviada, la hemos realizado desde el borde del parche hacia el exterior poniendo la pistola a 45° respecto a la chapa.

Secado de la mano desviada

El secado de la mano desviada se hace igual que el secado de la 1ª y 2ª mano al parche.



1ª y 2ª mano de laca

La primera mano de laca se aplica solo al parche, porque al matizar quitamos una mano de laca y la segunda mano se aplica a toda la pieza, si aplicáramos dos manos de laca a toda la pieza habrían cambios de color y tendría mas brillo en unos sitios que en otros.

Secado de la laca

Después de aplicar la primera mano sobre el parche dejamos un tiempo de evaporación y después ya se puede aplicar la segunda mano.



Acabado final

Como podemos ver en el resultado final, la reparación ha quedado en optimas condiciones.