



Details deel II

In het eerste deel van dit artikel hebben we uitgelegd hoe het kan dat zelfs splinternieuwe auto's lakdefecten kunnen hebben en ook hoe een laklaag is opgebouwd en welke lakdefecten door onszelf gecreëerd worden. Echter, we hebben niet altijd zelf schuld en er spelen ook andere factoren een rol. En hoe kan het trouwens dat een laklaag er na een poetsbeurt soms slechter uitkomt dan voor de poetsbeurt? Items die we in dit deel gaan bespreken.

TEKST: BART PHILIPPENS | BEELD: BART PHILIPPENS



Er zijn jammer genoeg invloeden van buitenaf die we niet kunnen tegenhouden. Oxidatie en kleurafading zijn de twee meest bekende. Met oxideren wordt de chemische reactie bedoeld die het materiaal aangaat met de zuurstof in de lucht. Kijk bijvoorbeeld maar eens wat er gebeurt als u een gepolijste kandelaar een paar dagen buiten zet. U zult merken dat deze dof uitslaat en zijn glans gaat verliezen. Zo gaat het ook met de lak van onze auto. Oxidatie kunnen we waarnemen als een melkachtige sluier die de oorspronkelijke kleur en glans tegenhoudt. Dit proces gaat zo langzaam, dat men het niet direct bemerkt en het verschil wordt pas goed zichtbaar als er eenmaal een stukje van de lak wordt opgefrist. Het oxideren en de in deel 1 genoemde krasjes zijn de twee belangrijkste factoren die er voor zorgen dat de kleur optisch lichter lijkt dan deze in werkelijkheid is. Hebben krasjes daar dan ook invloed op? Jawel, want het invallende licht op de lak wordt door de krasjes diffuus teruggekaatst. Hierdoor lijkt de kleur dus lichter. Ook op jong gebruikte auto's kan dus al een flinke metamorfose behaald worden.

Bovenstaand verhaal over diffusie verklaart ook waarom bijvoorbeeld een unizwarte lak zo moeilijk mooi te houden is. Bij metallic lakken wordt het licht namelijk gebroken door de metaaldeeltjes in de lak alvorens het teruggekaatst wordt en wij de kleur waarnemen. Bij een unilak, een lak zonder metallic, zal het licht enkel gebroken worden door lakdefecten. Hierdoor vallen aanwezige krasjes en imperfecties veel sneller op.

Een andere gemene factor die de kleur aantast is UV straling. We weten allemaal hoe een ooit zo mooie rode auto langzaam roze en

op sommige stukken zelfs wit wordt. We noemen dit fenomeen kleurafading. Om een idee te geven hoe dit principe werkt, kunt u zich de kleurlak het beste voorstellen als allemaal eilandjes, in dit geval rode eilandjes. Deze rode eilandjes geven het kleurpigment weer. Tussen de eilanden ligt water. Dit geeft het bindmiddel in de lak weer. UV straling tast dit bindmiddel aan waardoor de eilanden steeds verder uit elkaar komen te liggen. De tussenruimte zien wij als wit dus naarmate het proces vordert, gaan we de kleur steeds lichter zien. Tot het moment waarop de eilanden zo ver uit elkaar liggen dat het optisch gelijk staat aan wit. In dit stadium is correctie helaas niet meer mogelijk en moet er nieuwe lak aangebracht worden.

Buiten deze twee oorzaken die de laklaag aantasten, is er nog een derde natuurlijke oorzaak die ervoor zorgt dat een laklaag zijn waarde verliest. Denk aan agressieve vervuiling die er met wassen nooit af zal gaan. Boomhars, industriële neerslag, vliegroeft, metaalslijpsel of zuren afkomstig van insecten zijn slechts enkele voorbeelden. Deze hebben vaak een bijtende werking en hechten aan de laklaag. Optisch is dit vaak nog niet eens te merken maar wrijf voorzichtig eens over de laklaag als u uw auto zorgvuldig heeft gewassen. Voelt u ook maar enige vorm van wrijving of



oneffenheden, dan is uw auto blootgesteld aan agressieve vervuiling die er met een zogenaamde clay vanaf gehaald kan worden. Omdat clay altijd licht schurend is, moet het met een apart glijmiddel en de nodige kennis gebruikt worden, anders laat ook dit meer schade achter aan de lak dan dat het goed doet. Een 100% schone laklaag is zo glad als glas.

Lakdefecten corrigeren

Alle genoemde zaken zijn natuurlijk een doorn in het oog van menig autoliefhebber. Tevens doet het afbreuk aan de waarde, zowel in de economische als emotionele zin van het woord. Deze problemen kunnen daadwerkelijk aangepakt worden in plaats van deze slechts tijdelijk te camoufleren en dus aan het oog te onttrekken. Dit is echter een professie op zich en vergt een degelijke opleiding en verstand van zaken. De eerste de beste poetsers met een polijstmachine over de laklaag laten denderen lost niets op, sterker nog, dat gaat enkel voor meer problemen zorgen.

Een ander bekend fenomeen dat we vaak zien zijn de zogenaamde polijstbanen of buffertrails in de laklaag. Of van die vreemde spiegelingen in de lak die met poetsen niet weg willen gaan, zogenaamde hologrammen. Dit zijn defecten die juist gecreëerd worden door foutief polijsten en juist donkere lak-

ken lijken er erg gevoelig voor. Maar komt het veel voor op donkere lakken of laten deze donkere lakken gewoon geen fouten toe waardoor u deze defecten meteen ziet? Het eerste is het verweer dat doorgaans wordt gegeven en het tweede is de harde waarheid. Door een verkeerde techniek en de verkeerde producten wordt op de ene plek juist iets meer lak weggenomen dan op de andere plek. Hierdoor krijgt u hoogteverschil in de laklaag en dit veroorzaakt die vreemde vlekken en spiegelingen. In plaats van dat, in theorie, de laklaag een biljartlaken is na behandeling, is deze een golfslagbad geworden. De enige oplossing om dit weer goed te krijgen is om het verschil in hoogte terug te brengen en de laklaag gelijk te polijsten met de diepste uitslag. U begrijpt dat een lak door een verkeerde techniek al heel snel verzwakt kan worden in plaats van dat de goed bedoelde beurt een meerwaarde gaat zijn.

Eerder vertelden we al over verschillende laksoorten maar zo zijn er ook verschillende ondergronden. Denk aan kunststof, plaatstaal, carbon, aluminium, glasvezel, kevlar en ga zo maar door. Door de wrijving met de polijstmachine ontstaat warmte en het ene materiaal wordt sneller warm dan het andere. Dit is bij het behandelen een factor die goed in de gaten gehouden moet worden. Lak mag namelijk best warm worden en kan daar ook tegen maar de beslissende factor is hoe snel een lak opwarmt. U kunt een lak namelijk vrij snel verbranden of zelfs compleet verwijderen. Bij kunststof, wat moet kunnen uitzetten en krimpen, zitten bijvoorbeeld meer weekmakers in de lak. Te veel wrijving en warmte zorgt ervoor dat de lak los kan laten. Concluderend: de laklaag daadwerkelijk corrigeren vergt meer dan een paar uurtjes poetsen.

Bescherming en voeding

Belangrijk is om de lak en de anderen componenten goed te beschermen. Marketing en spetterende termen beloven anders. Maar we moeten realistisch zijn en weten dat bescherming de natuurlijke defecten van buitenaf vertraagd, maar nooit kan en zal voorkomen. Ook bestaat er geen enkel middel dat krasjes en dergelijke voorkomt of een harde laag aanbrengt.

Grofweg kunnen we stellen dat er twee manieren zijn als het gaat om bescherming: de natuurlijke en de chemische. Bij de natuurlijke vinden we de bekende waxen op basis van carnauba, bijenwas of polyurethen, elk met hun unieke eigenschappen maar ook hun beperkingen. Zo werkt carnauba bijvoorbeeld glans- en kleurversterkend. U kunt hiermee dus de contouren en de diepte in de lak versterken maar wilt u maximale duurzaamheid, dan is een carnauba wax niet direct de juiste keuze. Een conventionele wax hecht namelijk niet aan de lak en vormt puur een vettige laag op de laklaag. Door de vettige basis ontstaat het afstotende effect en die mooie druppelvorming. Daarnaast kan geen enkele wax tegen pekels, behalve een wax op petroleumbasis, maar die voegt op zijn beurt niet veel toe aan glans en diepte. Afhankelijk van de soort lak, de kleur, de doeleinden van de auto en de wensen van de gebruiker kan een goede afwerking gekozen worden.

Bij de chemische manier treffen we onder andere sealants op synthetische of acryl basis aan. Deze binden wel aan de lak, bieden meer duurzaamheid maar leveren doorgaans weer in qua looks. Ook zal na behandeling de lak ruwer aanvoelen dan bij een mooie Concours wax. U kunt wel weer verschillende producten met elkaar combineren



maar ook hier zitten haken en ogen aan: het ene stoot elkaar af terwijl het ander elkaar juist aantrekt. Meer is dus niet automatisch altijd echt meer, maar kan ook juist minder worden.

De meer professionele waxen dienen gebruikt te worden met een zogenaamde pre-wax. Deze verzorgt de bindende eigenschap tussen de laklaag en de waxlaag. Vergelijk het met de primerlaag en de verflaag. Deze waxen bieden, mits de voorbereiding goed is gedaan, wel een goede bescherming en dito glans. Onthoud namelijk dat een waxlaag



het vergrootglas is van de vorige stappen. Een goede langdurige glans moet behaald worden uit het perfectioneren van de laklaag en niet uit een tijdelijk middel dat op de lak wordt aangebracht.

Als kers op de taart presenteert men ook nog astronautenwax, Teflon-producten en jarenlange lakpanters door één behandeling. In vele gevallen komen we erachter dat goud beloofd wordt en u in feite plastic krijgt. Sommige producten bevatten soms een heel klein beetje Teflon. Dit zorgt niet voor duurzaamheid zoals wordt beweerd, maar een heel klein beetje voor het minder hechten van vervuiling. Wilt u Teflon gaan gebruiken voor duurzaamheid, dan moet dit onder immens hoge druk worden aangebracht. Het smeltpunt van Teflon ligt boven de 320 graden Celsius. Ook dat lukt echt niet door met een waxpadje over de lak te wrijven.

Lakpanters die inspelen op wat wij allen willen horen: garantie, zelf niets hoeven doen en maximale bescherming. In praktijk blijkt dat het altijd om glansgarantie gaat maar deze heeft niets te maken met garantie op daadwerkelijke bescherming en daar zou het toch juist om moeten draaien. Glansgarantie is namelijk enorm breed. Zat er geen glans op voordat de auto behandeld werd? Juist, het is een relatief begrip en er kan aan alle kanten aan getrokken worden. Een lakpantser of lakverzegeling is niets meer, maar zeker ook niet minder, dan een goede sealant.

Afsluitend kunnen we concluderen dat auto's poetsen een professie is geworden waarin vakmensen met verstand van zaken werken en kunnen adviseren. De een zal graag een wetlook willen creëren voor het Concours D'Elegance, terwijl de ander de beste bescherming wil voor



zijn daily driver. De een heeft een Nero lak en de andere een Grigio, twee uitersten qua kleur maar ook twee uitersten als het gaat om een productadvies voor de afwerking. Details is zo veel meer dan enkel wat middeltjes smeren met de hoop daaruit resultaat te halen. Een goed uitgevoerde detailbeurt pakt problemen bij de bron aan waardoor er met recht gesproken kan worden van duurzaamheid en resultaat. Concluderend kunnen we stellen dat een professionele detailbeurt een investering is die zich vaak in een waardevermeerdering uitbetaald. ●