

Poradnik wyklejania folii wylewanych marki Arlon

Folie wylewane do druku:

typ	opis	wymiary	typ kleju	grubość	trwałość
DPF 6000 RP	biała folia wylewana do druku	1,372 / 1,524 x 45,72 m	lity, trwały, repozycjonalny, szary	50 µm	7 lat
DPF 6000 RP CLEAR	transparentna folia wylewana do druku	1,372 / 1,524 x 45,72 m	lity, trwały, repozycjonalny, bezbarwny	50 µm	7 lat
DPF 6000 XRP	biała folia wylewana do druku	1,372 / 1,524 x 45,72 m	kanalikowy, trwały, repozycjonalny, szary	50 µm	7 lat
DPF 6100 XLP	biała folia wylewana do druku	1,067 / 1,372 / 1,524 x 45,72 m	mikrokanalikowy, trwały, repozycjonalny, szary	50 µm	7 lat
SLX Cast Wrap	biała folia wylewana do druku	1,372 / 1,524 x 45,72 m	mikrokanalikowy, trwały, repozycjonalny, szary	50 µm	7 lat

Laminaty wylewane:

typ	opis	wymiary	grubość	trwałość
Series 3200	laminat wylewany clear	1,372 / 1,524 x 45,72 m	50 µm	7 lat
Series 3210	laminat wylewany błysk	1,067 / 1,372 / 1,524 x 45,72 m	33 µm	7 lat
Series 3270	laminat wylewany błysk / mat	1,372 / 1,524 x 45,72 m	50 µm	7 lat

Folie polimeryczne do druku:

typ	opis	wymiary	typ kleju	grubość	trwałość
DPF 4500 G	biała folia polimeryczna do druku	1,067 / 1,372 / 1,524 x 45,72 m	lity, trwały, bezbarwny	75 µm	5 lat
DPF 4500 GT	biała folia polimeryczna do druku	1,067 / 1,372 / 1,524 x 45,72 m	lity, trwały, szary	75 µm	5 lat
DPF 4500 GLX	biała folia polimeryczna do druku	1,067 / 1,372 / 1,524 x 45,72 m	mikrokanalikowy, trwały, szary	75 µm	5 lat
DPF 4600 LX	biała folia ultraplastyczna (polimeryczna) do druku	1,372 / 1,524 x 45,72 m	mikrokanalikowy, repozycjonalny, trwały, szary	80 µm	5 lat
Fusion Wrap	biała folia ultraplastyczna (polimeryczna) do druku	1,37 / 1,52 x 45,72 m	Imikrokanalikowy, repozycjonalny, trwały, szary	60 µm	7 lat
DPF 8000	biała folia polimeryczna do druku	1,372 / 1,524 x 45,72 m	lity, trwały, bardzo mocny, bezbarwny	90 µm	7 lat
DPF 8000 CLEAR	transparentna folia polimeryczna do druku	1,372 / 1,524 x 45,72 m	lity, trwały, bardzo mocny, bezbarwny	75 µm	5 lat

Laminaty polimeryczne:

typ	opis	wymiary	grubość	trwałość
Series 3410	laminat polimeryczny błysk	1,372 / 1,524 x 45,72 m	65 µm	4 lata
Series 3420	laminat polimeryczny błysk /mat	1,067 / 1,372 / 1,524 x 45,72 m	75 µm	5 lat
ProTec Series 3960	laminat polimeryczny błysk	1,372 x 22,86 m	305 µm	2 lata
Series 3170	laminat wylewany błysk	1,37 / 1,52 x 45,72 m	35 µm	7 lat

Zastosowanie:

ZASTOSOWANIE	ZALECANE FOLIE	ZALECANE LAMINATY*
naklejki na pojazdach	WSZYSTKIE	WSZYSTKIE
płaskie boki pojazdów	4600 LX / Fusion Wrap / 6000 (wszystkie rodzaje) / SLX Cast Wrap	3410, 3170, 3210, 3270
małe zakrzywienia*	4600 LX / Fusion Wrap	3410, 3170, 3210, 3270
głębokie przetłoczenia*	6000 RP, 6000 XRP, 6100 XLP, SLX	3210, 3270
mocne zakrzywienia*	6000 RP, 6000 XRP, 6100 XLP, SLX	3210, 3270
nity	6000 RP	3210
płaskie wielofunkcyjne aplikacje	4500 / 4600 (wszystkie rodzaje)	3420 / 3410
średnioterminowe oznakowanie	4500 / 4600 (wszystkie rodzaje)	3420 / 3410
długoterminowe oznakowanie	6000 RP, 6000 XRP, 6100 XLP	3210, 3270
zastosowanie specjalne*	8000	3960

Słowniczek terminów aplikacji:

*małe zakrzywienia - zdefiniowane jako lekkie rozciągnięcie folii w jednym kierunku (przykład: boki pojazdów)

*głębokie przetłoczenia – zdefiniowane jako rozległe rozciąganie (z lub bez ogrzewania) materiału w wielu kierunkach (przykład: zderzaki)

*mocne zakrzywienia – przetłoczenie głębsze niż ¼ cala, które wymagają siły i rozciągania w czasie aplikacji

*zastosowanie specjalne – motocykle, pojazdy budowlane, kontenery, samochody wyścigowe / rajdowe, tworzywa sztuczne o niskiej przyczepności powierzchniowej itp.

* zalecane laminaty – należy wykorzystywać laminaty wymienione w karcie produktu dotyczącej danej folii (dedykowanej do tej folii).

Aby uzyskać dodatkowe informacje należy skorzystać z odpowiednich kart technicznych dostępnych na stronach internetowych: www.integart.com.pl lub www.arlon.com/europehome

Przygotowanie powierzchni do wyklejania

Folie można naklejać wyłącznie na pojazdy, których powłoki lakiernicze są całkowicie wysuszone i w idealnym stanie. W innym przypadku powstanie ryzyko, że przyczepność górnej warstwy lakieru do folii będzie większa niż przyczepność pomiędzy poszczególnymi warstwami powłoki lakierniczej. Taka sytuacja mogłaby doprowadzić do odwarstwienia lub innego uszkodzenia powłoki. Istotne jest, aby powłoka lakiernicza była wolna od uszkodzeń wywołanych przez rdzę, ogień, uderzeń kamieni, od zadrapań, pęknięć związanych ze starzeniem się lakieru, itp. Folie można naklejać na elementy wykonane z tworzyw sztucznych pod warunkiem, że są one polakierowane lub mają idealnie gładką powierzchnię. W przeciwnym razie przyczepność folii do podłoża może być znacznie niższa od zakładanej. Zaleca się użycie folii dedykowanych do aplikacji na tworzywach sztucznych.

W przypadku powierzchni karoserii pojazdów mogą wystąpić następujące zabrudzenia:

- zanieczyszczenia organiczne: brud, owady, pozostałości po kroplach deszczu, itp.,
- zanieczyszczenia chemiczne: olej, guma, smar, benzyna, wosk itp.

Powierzchnia wyglądająca na czystą i tak musi być odtłuszczona:

- należy umyć powierzchnie wodą z detergentem,
- należy umyć powierzchnie przy użyciu chemikaliów na bazie rozpuszczalników: roztwór alkoholu
- Izopropylowego z wodą (stosunek 70/30%) lub innym dedykowanym płynem. Należy używać miękkiej i czystej szmatki.

Cała powierzchnia musi być sucha, a w szczególności nity oraz wytłoczenia:

- nieusunięta wilgoć powoduje, że powierzchnie wymagają dłuższego czasu do wyschnięcia,
- użycie nagrzewarki spowoduje szybsze wyschnięcie w/w powierzchni.

Należy się upewnić, że powierzchnia nie jest pokryta silikonem (szczególnie w przypadku nowych pojazdów), który jest substancją w znacznym stopniu utrudniająca prawidłowe przyklejenie folii do podłoża.

Należy postępować wg poniższego schematu:

- umyć pojazd w myjni automatycznej (bez mycia ręcznego). Nie należy stosować programów uwzględniających woskowanie. Podczas naklejania folii pojazd musi być całkowicie czysty i suchy.
- zdemontować wszystkie elementy utrudniające aplikację (w szczególności lusterka zewnętrzne, klamki, listwy ozdobne/ochronne, wycieraczki, itp.).
- sprawdzić czy na powierzchniach karoserii i na obrzeżach nie ma pozostałości wosku lub środków polerskich. Wszelkie tego typu substancje należy usunąć przy pomocy bezsilikonowego zmywacza przemysłowego. Bardziej uporczywe zabrudzenia można dodatkowo oczyścić dostępnymi na rynku środkami do usuwania smoły lub owadów.
- na czyszczonych powierzchniach nie należy stosować środków tworzących nanopowłoki lub warstwy ochronne wykorzystujące nanotechnologie. Należy postępować zgodnie z zaleceniami producenta danego środka.
- następnie oczyścić wszystkie przeznaczone do oklejania powierzchnie przy pomocy alkoholu izopropylowego. Nie stosować alkoholu spożywczego. Upewnić się, że dokładnie usunięto wszelkie pozostałości środków czyszczących.

- upewnić się czy wszystkie powierzchnie płaskie, krawędzie, przetłoczenia, zagłębienia i złącza pojazdu są zupełnie suche. Dokładnie usunąć resztki wody spod gumowych uszczelek.

Wskazówki dotyczące drukowania na foliach

Należy korzystać z dostępnych profili ICC (dla oryginalnych tuszy), które można pobrać ze strony internetowej <http://www.arlon.com/europe-icc-profiles> lub <http://profile.integart.com.pl>

W przypadku druku solwentowego należy przestrzegać i nie skracać czasu suszenia wydruku! Rozpuszczalniki zawarte w tuszu solwentowym powodują, że niewysuszona, zadrukowana folia staje się zbyt miękka oraz łatwo się naciąga w trakcie naklejania. Powoduje to odklejanie wydrukowanych brzegów folii od podkładu, skurcz, odklejanie wyklejonej folii od podłoża lub zmiany właściwości kleju. Zaleca się suszenie folii w pozycji rozwieszanej (roztuszczalniki zawarte w tuszu są cięższe od powietrza i przy suszeniu w pozycji poziomej pozostają na powierzchni folii). W przypadku dużego nasycenia tuszu zalecane jest dodatkowe suszenie. Niedostatecznie odparowane rozpuszczalników może spowodować poważne trudności w wyklejaniu i utrzymywaniu się folii na pojeździe. Na czas trwania suszenia wpływa nadruk (barwa, nasycenie kolorów) oraz warunki w miejscu suszenia (temperatura, wilgotność, cyrkulacja powietrza). Niestety w związku ilością zmiennych nie można podać zalecanego minimalnego czasu trwania suszenia folii. Aby stwierdzić, czy folia wyschła zaleca się przeprowadzenie testu porównawczego z niezadrukowanym materiałem, tzn. reakcją folii na rozciąganie oraz przyczepność kleju.

Zabezpieczanie wydruków laminatem ochronnym (przed wyklejaniem)

- Wydrukowaną folię zaleca się zabezpieczyć laminatem, który daje poniższe korzyści:
- otrzymujemy wydruk bardziej kontrastowy, dodatkowy retusz niedoskonałości oklejanej powierzchni,
 - przed zniszczeniem, chemikaliami oraz graffiti,
 - niektóre laminaty zawierają filtr powstrzymujący działanie promieni UV i chronią wydruk przed utratą kolorów,
 - przy wyklejaniu dużych powierzchni folie łatwiej się klei ze względu na większą sztywność,
 - laminaty w płynie mogą być stosowane opcjonalnie jednak, że charakteryzują się krótszą trwałością i mniejszą wytrzymałością.

Aplikacja folii

Aplikację należy przeprowadzać w czystych, niezakurzonych, dobrze oświetlonych pomieszczeniach. Temperatura otoczenia w czasie aplikacji powinna zawierać się w przedziale 15 - 38°C. Najlepsze rezultaty osiąga się przy temperaturze powierzchni powyżej +12,8°C. Temperaturę powierzchni karoserii najłatwiej mierzy się przy pomocy termometru na podczerwień

(pirometr).

Do powierzchni z głębokimi przetłoczeniami lub do pełnego wyklejania, zaleca się metodę naklejania „na sucho”. Metoda „na sucho” jest bezpieczniejszą metodą, ponieważ finalna adhezja kleju następuje szybciej niż przy użyciu metody „na mokro”. Folie z klejem repozycjonowalnym, charakteryzują się niską siłą klejenia wstępnego, dlatego konieczne jest klejenie „na sucho”! Użycie folii z X-Scape powoduje, że pęcherzyki powietrza mogą być łatwo usunięte poprzez wypychanie ich palcem (można użyć rakli).

Właściwości chemiczne podłoża oraz technologia lakierowania mają wpływ na finalne efekty klejenia. Zużycie lakieru: im starszy lakier, tym wyższa siła klejenia. Wykończenie lakieru (gładkie, chropowate) wpływa na trwałość aplikacji.

Podczas transportu wydrukowana grafika powinna być zwinięta w rulon o średnicy minimum 15 cm.

Schemat postępowania przy aplikacji folii:

- należy zmierzyć przeznaczone do oklejania elementy pojazdu i wyciąć (z zapasem) przybliżone fragmenty folii. Dociąć folię tak, aby uniknąć nakładania się arkuszy,
- zaleca się przycinanie folii na aucie, zawsze na krawędzi elementu karoserii sąsiadującego z elementem oklejającym.
- pozostały po przycięciu margines folii należy zawinąć do wewnątrz oklejanego elementu,
- nie należy przycinać folii równo z krawędziami pojazdu – pomoże to uniknąć negatywnych skutków w postaci kurczenia się folii i mechanicznych uszkodzeń np. podczas mycia auta w myjni samochodowej, uszkodzeń spowodowanych wiatrem, itp.,
- folię należy naklejać również pod gumowymi uszczelkami, aby nie pozostawiać otwartych krawędzi,
- jeżeli nie można uniknąć docinania folii na karoserii pojazdu, w miejscu cięcia należy zastosować w charakterze podkładu specjalny papier silikonowany. Przed ostatecznym naklejeniem folii należy unieść jej krawędź i usunąć papier silikonowany,
- należy umieścić docięty fragment folii na karoserii i unieruchomić go przy pomocy taśmy samoprzylepnej lub magnesów,
- upewnić się, że brzegi folii wystają na ok. 5 cm poza krawędzie oklejanego elementu karoserii,
- następnie usunąć papier ochronny z folii i rozłożyć folię równomiernie na całej oklejanej powierzchni,
- szerokimi ruchami rakli przykleić folię do podłoża,
- w przypadku oklejania zaokrąglonych powierzchni (np. spojlerów) należy podgrzać całą folię do temperatury +40°C (maksymalnie +60°C) przy pomocy opalarki.
- po aplikacji folii wszystkie przetłoczenia, krawędzie i obrzeża należy dokładnie ogrzać opalarką i docisnąć w celu przyspieszenia działania kleju. W przypadku głębokich przetłoczeń konieczne jest dodatkowe podgrzanie folii do temperatury od +95°C do +105°C oraz dociśnięcie, aby zapewnić stabilność struktury folii w tych obszarach.
- po ostygnięciu folii należy dociąć lub zawinąć jej krawędzie,
- po ponownym zamontowaniu wcześniej usuniętych elementów pojazdu należy ponownie podgrzać opalarką wszystkie krawędzie i zagłębienia do temperatury pomiędzy +95°C i max.

+105°C,

- w przypadku folii z systemem kanalików X – Scape zaleca się wygrzać całą aplikowaną powierzchnię, aby uniknąć cofnięcia się powietrza z przetłoczeń pod folię na płaskiej powierzchni,
- więcej praktycznych informacji na temat aplikacji folii można znaleźć na stronie www.integart.com.pl

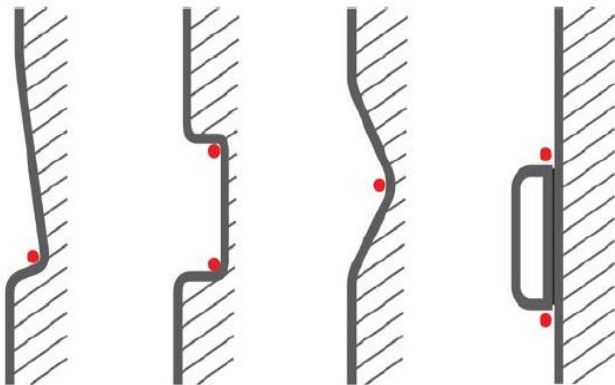
Zastosowanie termometru na podczerwień (pirometru) pozwala ustalić dokładną temperaturę podłoża. Stosując opalarkę należy stale przesuwac strumień gorącego powietrza, aby nie spowodować uszkodzenia folii.

Technika montażu w przetłoczeniach

Przesunięcie napięcia folii i obszaru ryzyka.

Ta stosunkowo nowa i innowacyjna technika powinna być stosowana zawsze, gdy jest rozciągnięta folia wylewana, np. oklejanie samochodów. Ta technika nie tylko zapobiega podnoszeniu się i opadaniu folii w „obszarach ryzyka” ale oferuje także inne korzyści, takie jak lepszy i bardziej spójny wygląd oraz mniejsze ryzyko uszkodzenia dowolnego typu.

Napięcie folii i obszar ryzyka

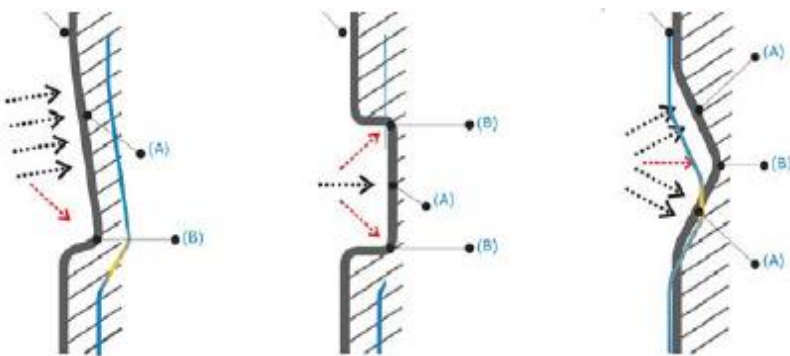


Czerwone kropki odzwierciedlają najbardziej krytyczne miejsca podczas aplikacji, gdzie zwykle folia jest wciskana. Są to miejsca gdzie folia będzie się podnosić.



Podczas oklejania samochodu zawsze będziesz mieć do czynienia z ostrymi krawędziami i dużymi rowkami, gdzie folia będzie „walczyć” i może zmienić kolor. Możemy to rozwiązać poprzez przesuwanie i zmianę napięcia folii.

Błędna aplikacja i rozciągnięcie folii



.....> docisk folii w pierwszej kolejności. (A) Folia w tym miejscu jest najmniej rozciągnięta

.....> następnie przy pomocy podgrzania, folia jest całkowicie dociskana (B)

■ obszary o największym napięciu folii są zaznaczone kolorem żółtym – w tych miejscach folia jest najbardziej

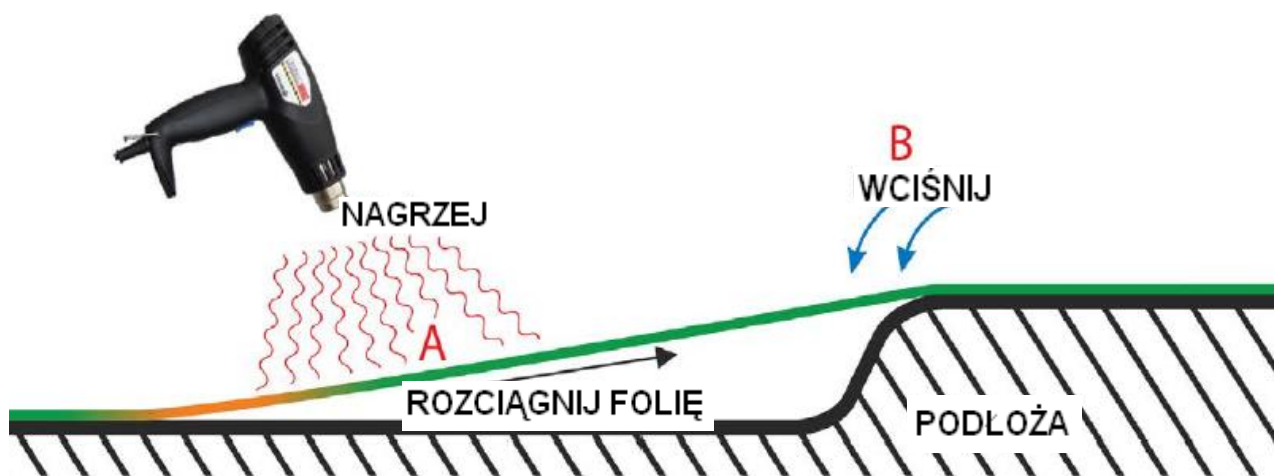
rozciągnięta

Dlaczego istotne jest umiejscowienie napięcia (rozciągnięcia) folii?

Najważniejszym powodem jest ewentualność, że folia może podnieść się z głębokich przetłoczeń lub kanałów, tam gdzie została rozciągnięta podczas naklejania. Ponadto, folia może być rozciągana w taki sposób, że jej kolor lub struktura w kanałach lub rowkach może się wyraźnie zmienić.

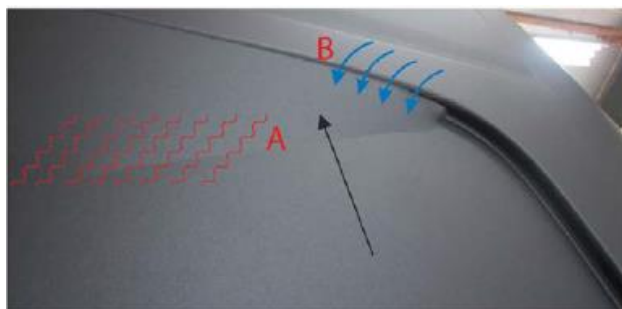
Jak rozciągnięcie folii powinno wyglądać?

Należy podgrzać folię w miejscu, w którym może ona leżeć płasko i bez napięcia (A). W tym obszarze folia może być swobodnie rozciągana – nie powinna być ona rozciągana w rowkach lub przetłoczeniach. Teraz wciśnij folię równomiernie w przetłoczeniu (B). Gdy folia wstaje, należy ją podgrzać w okolicy (A) i nadal naciskać na folię w obszarze (B), aż przetłoczenie będzie oklejone. Następnie ręką, szybko i pewnie, należy wycisnąć pęcherzyki powietrza z przetłoczenia, a później mocno i szybko, wygładzić resztę powierzchni (A) w celu przyklejenia folii.



OBSZAR RYZYKA

Obszary ryzyka są to miejsca na powierzchni w których folia może się łatwo podnieść. Obejmują one przetłoczenia i rowki. Folia w tych obszarach może się łatwo podnieść i mogą powstać pęcherzyki powietrza.



APLIKACJA FOLII W RÓŻNYCH PRZETŁOCZENIACH

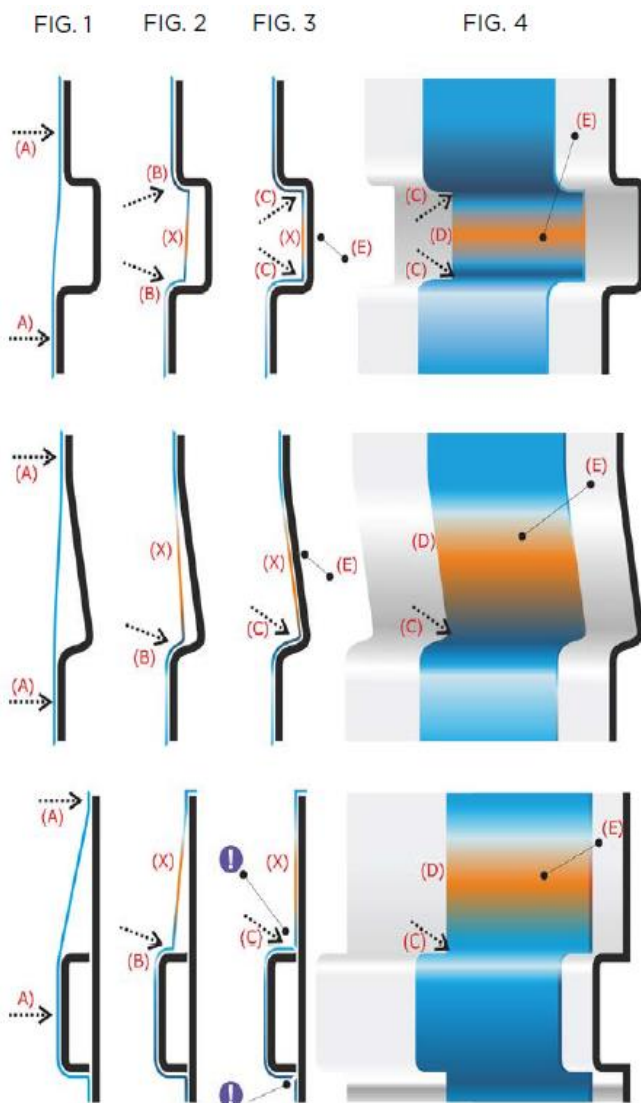


Fig 1. Folia powinna być dociskana na płaskiej powierzchni oklejonego elementu (obszar A).

FIG 2. Rozpocznij aplikację folii w przetłoczeniu poprzez ogrzewanie obszaru oznaczonego (X), następnie dociskaj folię od krawędzi (B) i kieruj się do wewnątrz - w kierunku przetłoczenia. To spowoduje, że folia będzie się rozciągać w zaznaczonym miejscu (X), a na folię będą działały mniejsze naprężenia.

FIG 3. Nadal stosuj nacisk na krawędziach (C) i dociskaj wewnątrz, aż folia zetknie się z płaską powierzchnią w przetłoczeniu.

FIG 4. Korzyścią aplikacji w przetłoczeniu z zastosowaniem tego sposobu jest to, że minimalizuje się naprężenia folii w narożnikach (C), a skupiają się one na części płaskiej (E).

Wykończenie:

Aby upewnić się, że folia pozostaje w przetłoczeniu nagrzej ją po zakończeniu aplikacji.

.....> nacisk na folię

(X) miejsca do nagrzania

↔ punkt na folii, gdzie pojawiają się naprężenia

Po zakończeniu aplikacji

Przez kolejne 24 godziny pojazd powinien pozostać w temperaturze, w jakiej był oklejany. Jak wynika z doświadczeń, folie osiągają optymalną przyczepność w ciągu trzech dni (pełna przyczepność folii następuje po ok. 7 dniach). Przed upływem tego czasu nie należy myć pojazdu w automatycznej myjni samochodowej. Aby nie ograniczać trwałości folii oraz uniknąć innych niepożądanych zjawisk związanych z czyszczeniem oklejonego pojazdu, należy myć go wyłącznie ręcznie lub w myjniach stosujących szczotki tekstylne, bez programu woskowania na gorąco (i bez stosowania tradycyjnych szczotek). Jak wynika z naszego doświadczenia, mycie wysokociśnieniowe oraz stosowanie silnych środków chemicznych lub rozpuszczalników (np. acetonu, rozcieńczalników) zwykle powoduje uszkodzenie folii, a niekiedy również lakieru, skracając jednocześnie okres trwałości folii. Z tego powodu do czyszczenia pojazdu nie należy stosować myjek wysokociśnieniowych ani silnych środków chemicznych.

Najlepszym sposobem ochrony wyklejonej grafiki jest ręczne mycie przy użyciu miękkiej gąbki. Niemniej jednak można myć samochód na myjniach mechanicznych wyposażonych w bezdotykowe lub tradycyjne szczotki myjące.

Poniżej podane są wskazówki zmniejszające ryzyko zniszczenia lub odklejania grafiki:

- upewnić się, że wszystkie krawędzie są poprawnie przyklejone.
- nie myć samochodu, przez co najmniej 3 dni od wyklejania grafiki. Pozwoli to na osiągnięcie optymalnej siły klejenia. Myjnie bezdotykowe stanowią większe zagrożenie dla wyklejonej grafiki. W takim przypadku należy przestrzegać następujących zaleceń:
- temperatura wody nie powinna być zbyt wysoka (optymalnie 30-40°C). Wyższa temp. zmniejsza siłę klejenia.
- odległość między urządzeniem myjącym a grafika powinna być większa niż 60 cm.
- ciśnienie wody powinno się kształtować na poziomie 100-120 barów, wyższe ciśnienie może spowodować odklejanie brzegów grafiki.
- kąt nachylenia strumienia wody musi być większy, niż 45°. Jeśli strumień wody pada pod wysokim
- ciśnieniem i kątem mniejszym niż 45° istnieje duże ryzyko odklejania brzegów grafiki.

Usuwanie folii

Folie winylowe charakteryzują się różną finalną siłą klejenia oraz mogą posiadać różny stopień zużycia. Jest to spowodowane różnymi typami i rodzajami farb/lakierów używanymi na karoseriach samochodów. W trakcie usuwania folii temperatura otoczenia oraz oklejonej powierzchni musi wynosić co najmniej +20 °C. Najpierw należy ostrożnie unieść jeden z rogów folii przy pomocy noża, a następnie powoli odklejać ją od powierzchni pod kątem 15 - 20°. Proces usuwania folii znacznie ułatwia jej delikatne podgrzewanie strumieniem gorącego powietrza z opalarki – do maksymalnej temperatury +50°C – przy jednoczesnym odciąganiu materiału. Zalecamy także stosowanie dostępnych na rynku urządzeń do usuwania folii przy pomocy gorącej



pary. Na łatwość usuwania folii znaczny wpływ ma rodzaj i tekstura powierzchni oraz warunki użytkowania. Można używać różnych dostępnych preparatów chemicznych do usuwania folii. Konieczne jest przestrzeganie sposobu użycia takiego preparatu. Nie można wykluczyć, że po usunięciu folii na podłożu pozostaną resztki kleju. Pozostałości kleju można usunąć przy użyciu szmatki nasączonej alkoholem izopropylowym, denaturatem lub innymi dostępnymi preparatami do usuwania kleju.

Gwarancja

W przypadku postępowania niezgodnego z Wytycznymi dotyczącymi obróbki oraz Zasadami użytkowania i konserwacji wyłącza się wszelką odpowiedzialność z tytułu gwarancji i rękojmi. Odpowiednio przeszkoleni specjaliści są odpowiedzialni za jakość aplikacji, natomiast odpowiedzialność za przestrzeganie Wytycznych dotyczących obróbki oraz Zasad użytkowania i konserwacji spoczywa na właścicielu pojazdu. Informacje przedstawione w niniejszym dokumencie oparte są wyłącznie na naszej aktualnej wiedzy i doświadczeniu. Nie stanowią one gwarancji określonych właściwości ani też gwarancji jakości lub trwałości folii. Producent nie ponosi odpowiedzialności za koszty związane z usuwaniem folii.

W szczególności wyłącza się odpowiedzialność z tytułu gwarancji i rękojmi w następujących przypadkach:

- nowa powłoka lakiernicza nie była w chwili aplikacji całkowicie wysuszona lub utwardzona,
- oklejono nieodpowiednie podłoże lub podłoże niefachowo polakierowane,
- podłoże nie zostało właściwie przygotowane,
- materiały zastosowano w połączeniu z materiałami innych producentów,
- zastosowano produkty lub połączenia produktów niezalecane do danego zastosowania,
- niepoprawną lub nieumiejętną aplikację przeprowadziły osoby nieposiadające dostatecznej fachowej wiedzy i doświadczenia,
- nastąpiło oddzielenie lub inne uszkodzenie lakieru podczas usuwania aplikacji (np. efekt "ducha"/znaku wodnego),
- folia odchodzi od powierzchni na ostrych krawędziach elementów lub na brzegach przetłoczeń (zjawisko często spotykane w pojazdach użytkowych, np. dostawczych).

DPF 8000 + ProTec Series 3960:

Instrukcja aplikacji na powierzchniach plastikowych w motocyklach crossowych:

1. Plastiki mają dość niskie napięcie powierzchniowe, ale z reguły nie wynika to użycia z jakiś wosków czy innych środków zabezpieczających powierzchnie (proszę się upewnić, czy na powierzchni nie ma takich środków).
2. Powierzchnie odtłuszczamy przy użyciu płynów: Sott “zielonym” lub Avery “zielonym” lub alkohol izopropylowy.
3. Do aplikacji stosujemy szablony przycięte do danych elementów – najwłaściwsza metoda aplikacji na elementy plastikowe w “crossach”.
4. Przy aplikacji nie stosujemy żadnych mieszanek wody z płynami do naczyń, płynów dedykowanych do aplikacji itd., tylko naklejamy metodą “na sucho”.
5. W miejscach gdzie jest płasko, nie potrzebujemy nic nagrzewać w trakcie aplikacji.
6. Przechodząc wszelkie krzywizny, nagzewamy folię do ok. 50°C i nie rozciągamy a formujemy, tzn. nie robimy mostka nad przetłoczeniem i potem wciskamy przetłoczenie, a podgrzewamy folie i staramy się nią przejść przetłoczenie. Pamiętajmy, że to nie jest folia wylewana a dodatkowo jest naprawdę gruba w zestawie z laminatem.
7. Po zakończonej aplikacji wszystkie krzywizny i końcówki folii dogrzewamy w sposób zbliżony jak w foliach wylewanych. Idealnie byłoby dogrzać folię do temperatury ok. 100°C, ale z uwagi, że łatwo przegrzać plastiki, staramy się dogrzać przynajmniej do 80°C. Pamiętajmy, że samo dogrzanie nie wystarczy – poprawne jest dogrzanie + docisk folii.

Zasady obsługi folii Arlon DPF 8000 w czasie druku - ze względu na budowę kleju (bardzo mocna siła wiązania), jest on praktycznie w stanie “pół-płynnym” a ten fakt powoduje, że operator drukarki musi “uważać” jak folia zachowuje się w czasie druku, tzn.:

- unikamy druku dużej ilości mb bez kontroli;
- preferujemy druk na drukarce, która posiada możliwość regulacji siły docisku i odstępu między rolkami dociskająco-prowadzącymi (należy zwiększyć odstępy, zmniejszyć docisk, a najlepiej “dźwignąć” dwie skrajne rolki, aby nie wyciskały kleju);
- jeżeli musimy drukować na urządzeniu, które “wyciska” klej, proponujemy skorzystać z środków, które ułatwią czyszczenie maszyny, np. silikonem w sprayu (wystarczy spryskać poniższym preparatem miejsca tam gdzie przechodzi krawędź folii z “wypływającym” klejem a następnie przetrzeć szmatką, aby usunąć klej);
- zastosować się do instrukcji z poniższego linku:
<https://www.youtube.com/watch?v=YiYFNsRFQ3s>

Rekomendowane parametry laminowania laminatem ProTec Series 3960:

- temperatura laminowania: „pokojowa” – ok. 20 °C
- siła docisku: 100 PSI
- prędkość laminowania: 1.5 mb/min.