



MARKA

DEPOSITATA

FABBRICA ITALIANA DI



VERNICI E SMALTI

Chr. Lechler & Figlio Succ.^{ta}



La **VERNICIATURA**
di **RESTAURO**
di **VETTURE** e
MOTOCICLI
d'**EPOCA**

LECHLER





Chr. Lechler & Figlio Succ."

La **VERNICIATURA**
di **RESTAURO**
di **VETTURE**
e **MOTOCICLI d'EPOCA**



Fino a non molti anni fa le vetture più prestigiose erano considerate le versioni “fuoriserie” e si differenziavano dai mezzi di normale produzione oltre che per il design esclusivo, la personalizzazione degli interni e dei colori anche per il superbo aspetto della verniciatura: ogni mezzo era una autentica opera “unica” nel risultato finale e nel colore.

La verniciatura veniva realizzata fuori linea da esperti carrozzieri, con un abile e paziente processo di preparazione artigianale ed un’accurata lavorazione di lamierati e fondi.

Nel processo di lavoro veniva riservata particolare cura alla applicazione degli smalti, per ottenere un perfetto risultato estetico finale.

All’epoca, la preparazione dei fondi era ottenuta con antiruggini grasse o grasso-sintetiche, contenenti pigmenti attivi tossici, tecnicamente molto validi, ma oggi fortunatamente non più utilizzabili. Un impressionante numero di rasate sottili di stucchi a spatola (sempre di natura grassa o grasso-sintetica) veniva applicata con un sapiente lavoro di levigatura - eseguita con pietra pomice in pani - che lasciava le superfici dei lamierati assolutamente prive di imperfezioni.

Si giungeva così all’applicazione degli isolanti, da levigare anch’essi con cura: a questo punto la vettura era pronta a ricevere lo smalto di finitura, atto a proteggere la carrozzeria dagli agenti atmosferici, ma soprattutto a dare nobilitazione estetica alla vettura. A tal proposito, incontrastati per anni sono stati gli smalti alla nitrocellulosa, che nelle formulazioni più pregiate a base di speciali resine sintetiche, realizzavano film dalle eccellenti caratteristiche tecniche ed estetiche. Hanno fatto storia i famosi smalti “LECHLEROID” ed “EXTRALUCIDO”, che hanno rappresentato per decenni quanto di meglio si poteva trovare sul mercato.





LE FASI DI LAVORO

Dopo tutte le operazioni di ripristino, ricostruzione e raddrizzatura dei lamierati e delle altre parti strutturali, meccaniche e interne della carrozzeria, che non approfondiremo, affrontiamo la fase della verniciatura, che dividiamo in quattro parti:

- **PREPARAZIONE del SUPPORTO**
- **APPLICAZIONE dei FONDI**
- **APPLICAZIONE dello SMALTO**
- **FINIZIONE**

Possono essere adottati due metodi: il ciclo "tradizionale" più lungo e accurato ed il "moderno" più veloce ma altrettanto performante.

La PREPARAZIONE del SUPPORTO

La prima operazione, come si potrà notare nello schema delle fasi allegato, è la **sabbiatura**; serve ad eliminare le preesistenti verniciature e le tracce di ruggine anche in profondità nell'acciaio.

La sabbiatura deve arrivare al cosiddetto "metallo bianco".

Se le condizioni del supporto sono eccellenti ci si può limitare ad una accurata carteggiatura a metallo.

In seguito si può procedere alla pulizia e allo sgrassaggio, per questa operazione è raccomandato il detergente **00695 SILICONE REMOVER SLOW**.

L'APPLICAZIONE dei FONDI

Appena terminata questa operazione, occorre immediatamente proteggere il manufatto con una adeguata anticorrosiva che eviti depositi di sporco inquinante, umidità e inneschi di nuovi fenomeni di ossidazione.

Il metodo "classico" con l'applicazione delle antiruggini sintetiche e la successiva stuccatura a spatola con stucchi grasso-sintetici presenta le tempistiche più lunghe.

1. METODO CLASSICO

Per chi vuol seguire il ciclo di ripristino "originale", LECHLER offre l'intera gamma dei prodotti classici.

Utilizzare quindi come anticorrosiva la **05302 SYNTEX ANTIRUGGINE GRIGIA** con applicazione, in strati sottili ben intervallati nei tempi, sulla lamiera preparata (come specificato precedentemente) e lasciare essiccare a lungo per alcuni giorni. La stuccatura con Stucchi grasso-sintetici si esegue direttamente sull'Antiruggine, eventualmente carteggiata a secco con carta abrasiva grossa (P150); la stuccatura viene effettuata dopo alcuni giorni dall'applicazione dell'antiruggine.

Per il lavoro di stuccatura si consiglia l'uso di **05333 SYNTEX SUPERMASTICE DENSO GRIGIO** che andrà applicato in 3-4 rasate al giorno molto sottili e intervallate





tra loro; le rasate andranno applicate in sequenza fino ad eliminare tutte le imperfezioni del fondo. Quando raggiunto il riempimento ottimale si può passare alla levigatura accurata.

Questo stucco va livellato ad umido: sulle superfici più ampie e piane l'uso della pomice in pani resta la soluzione più idonea. Sulle altre superfici si opererà con carta abrasiva grana P180 ad umido. A levigatura ultimata sarà la sensibilità della mano del carrozziere a sentire quando si è arrivati ad una superficie perfettamente liscia e priva di ondulazioni.

Al termine di questa fase sarà inevitabile che appaiano alcuni punti di lamiera scoperta. Questi punti andranno protetti con la stessa antiruggine applicata originariamente, che andrà sempre lasciata essiccare con cura.

Si può ora passare all'applicazione dell'isolante.

Lo **05548 MONOFILLER** è il fondo nitro-combinato idoneo allo scopo. Si consiglia l'applicazione di 2-3 mani. E' importante evitare di realizzare spessori troppo elevati nelle singole mani.

Anche l'isolante andrà carteggiato ad umido, con una progressione di grane - dalla più grossa alla più fine - fino alla P500 od anche P600. In questa fase si inserisce, ove necessario, la revisione delle imperfezioni con stuccatura (stucchini) effettuata con stucco monocomponente **05541 SPAT-O-PLAST** (o **05500 SPAT-O-RAPID** nella pratica versione in tubetto) seguita da carteggiatura appropriata (P600 finale).

A questo punto la superficie, dopo accurato lavaggio con acqua non dura ed asciugatura con pelle di daino, è pronta a ricevere lo smalto di finitura, come indicato più sotto.

2. METODO MODERNO

Se invece non si è disposti a rispettare tempi più lunghi, si rende necessario ricorrere a prodotti più "moderni" che peraltro nulla tolgono alla qualità e all'estetica del risultato finale.

Consigliamo perciò di applicare su lamiera nuda 2-3 mani di Primer epossidico bi-componente **04384 EPOFAN PRIMER R-EC**. E' opportuno essiccare il Primer epossidico a forno per almeno 30' a 60°C effettivi e non operare a temperature inferiori ai 15°C. Carteggiare a macchina con carta a secco grana P220/240 per eliminare completamente la buccatura del primer e per permettere l'aggrappaggio dei successivi prodotti del ciclo.

Ove occorra stuccare, usare stucco poliestere a spatola **04380 POLYDUR ZINC** in rasate successive di 200-300µ. Su alcuni supporti, ove necessario isolare interi pezzi ad alti spessori, può essere indispensabile anche l'applicazione di fondo poliestere a spruzzo **04210 POLYFAN RUSH**. Entrambi i prodotti debbono essere carteggiati a secco e rifiniti con carta grana P220. Fondamentale è l'adeguata levigatura delle superfici con una progressione di grane che determina la qualità degli effetti estetici.

Se durante la carteggiatura vengono scoperte parti in lamiera è opportuno vengano protette con un'unica mano di anticorrosivo: suggerito l'utilizzo di Wash Primer **04318 FIX-O-DUR EC GREEN**.

In seguito dopo un'accurata pulizia seguita dallo sgrassaggio con **00695 SILICONE REMOVER SLOW** occorre isolare le superfici del mezzo da verniciare con uno dei seguenti prodotti:

- a. Fondo mono-componente (a 3 mani)
05548 MONOFILLER
- b. Isolante bi-componente (a 2 mani)
04004 GREEN-TI FILLER
- c. Isolante bi-componente (a 2 mani)
04706-10 MACROFAN High Filler (grigio chiaro o scuro)

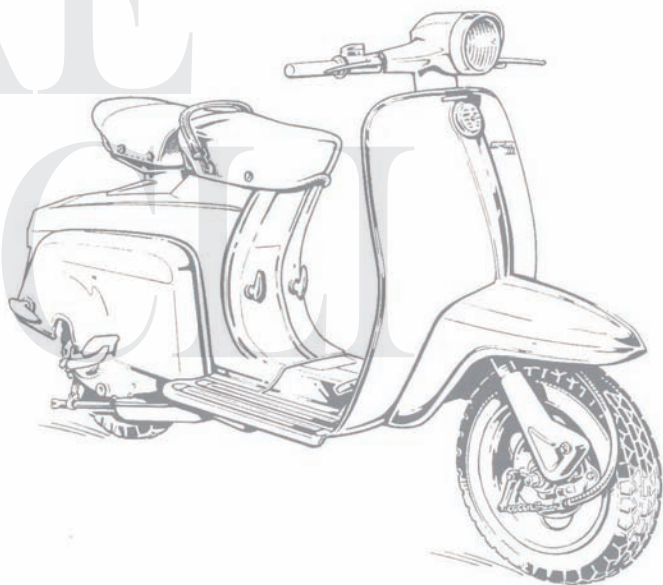
La preferenza sarebbe da assegnare ai tipi bi-componenti, in quanto garantiscono aderenza ed elasticità e non si lasciano intaccare (sciogliere) dallo smalto nitro sintetico o nitro-acrilico applicato come finitura e dare quindi una estetica più profonda. Dopo l'applicazione del fondo si deve essiccare molto bene a temperatura ambiente i fondi mono-componenti e per almeno 30' a 60°C i fondi bi-componenti.

Verificare che la superficie non abbia alcuna piccola imperfezione, eventualmente eliminarla con stucco monocomponente alla nitro **05541 SPAT-O-PLAST** o la sua pratica versione in tubetto **05500 SPAT-O-RAPID**.

Occorre poi effettuare una carteggiatura molto accurata ad umido con carta medio-grossa a scalare fino alla grana fine P800, quindi pulire e sgrassare accuratamente tutta la superficie trattata. Dopo carteggiatura, pulizia e sgrassaggio da effettuarsi con **00695 SILICONE REMOVER SLOW** o **00665 HYDROCLEANER SLOW**, riverificare le imperfezioni superficiali ed eventualmente eliminarle utilizzando ancora stucco nitro **05541 SPAT-O-PLAST** (o 05500).

IL COLORE

Il ripristino delle condizioni originali di una vettura o moto d'epoca implica anche e soprattutto l'identificazione e la realizzazione del colore di finitura d'origine.





E' sempre difficile identificare il corretto colore dai documenti o dai riferimenti punzonati, spesso non più disponibili o leggibili.

LECHLER dispone di un ricchissimo archivio storico di informazioni, formulazioni colore e schemi di verniciatura originali di molte autovetture e motocicli d'epoca di produzione di "serie" ricostruiti grazie alle ricerche negli archivi di alcuni centri storici delle Case produttrici, attraverso la collaborazione e le indagini documentali di ASI e il recupero degli archivi interni conservati negli anni.

E' possibile pertanto risalire alle informazioni originali e richiedere presso i concessionari ufficiali Lechler i prodotti consigliati nei cicli ed i colori necessari al restauro.

Alcune produzioni definite "fuoriserie" affidate a Carrozzerie specializzate (le italiane: Castagna, Touring, Pininfarina, Viotti, ecc.) realizzavano all'epoca mezzi personalizzati su richiesta del committente. In questo caso i relativi colori possono essere riprodotti solo attraverso l'analisi strumentale dei residui della verniciatura originale.

L'APPLICAZIONE della FINITURA

E' la fase più importante da eseguire, e se, le superfici da finire sono state preparate con professionalità e cura verrà garantito un risultato eccellente.

a. Metodo classico

Per questa tipologia di intervento è consigliata l'applicazione dello smalto lucido nitro-acrilico **MACROFAN MAC5 1K TOP COAT**. **MACROFAN MAC5** è specifico per verniciature tradizionali di auto e motocicli d'epoca. Per un eccellente risultato è consigliato leggere attentamente la specifica scheda tecnica.

Com'è noto, gli smalti di tipologia nitro formano il film per "essiccazione fisica" cioè per evaporazione del solvente: il prodotto spruzzato liquido si solidifica costituendo un film tenace e brillante.

Va rilevato con il nome Nitro si intendono miscele di questa con altre resine sintetiche, acriliche, additivi plastificanti; conseguentemente il rilascio del solvente e quindi la formazione del film sono variamente influenzati da tutti i componenti del legante.

Per una regolare verniciatura è quindi necessario tenere conto di molti fattori, fra i quali la diluizione; per essere portato a viscosità di spruzzatura MAC5 va diluito con quantità piuttosto rilevanti di diluente (in genere non meno del 80%). Il diluente deve assolutamente essere quello indicato nella scheda tecnica.

La viscosità di spruzzatura, in genere dell'ordine dei 18" Coppa Ford 4 per le prime mani e 14-15" CF 4 per l'ultima mano, la qualità e la viscosità sono influenzate, oltre che dal tipo e percentuale di diluente, anche dalla temperatura del prodotto e dall'ambiente in cui si vernicia.



MA URO RE ICLI





NOTA. Non è raccomandato l'uso di questa tipologia di prodotti per il trattamento di serbatoi di motocicli dove si possono formare vapori di benzina/miscela o dove i carburanti restano a contatto a lungo con la superficie verniciata.

b. Metodo moderno in finitura pastello.

Per questa tipologia di ripristino possono essere utilizzati gli smalti bi-componenti della linea **MACROFAN MAC1 HS TOP COAT** o il tipo ad Ultra Solido **MAC4** (rispondente alla normativa 2004/42/CE). Anche in questo caso è fondamentale attenersi scrupolosamente alle relative schede tecniche

c. Metodo moderno in finitura metallizzata.

Per ottenere questo effetto possono essere utilizzate le Basi Opache in sistema Doppio Strato: **BSB** (solvente) o **HYDROFAN** (base acqua) ricoperte con le trasparenti bi-componenti della gamma Lechler. Vengono consigliate: **01722 MACROFAN HS** oppure **MC422 MACROFAN ELITE UHS**.

Per l'applicazione di tutte le finiture è opportuno utilizzare cabine a ricircolo d'aria efficienti ed eseguire le fasi in condizioni di temperatura ambientale tra i 15 e i 30°C.

Lo smalto **MAC5** va applicato in diverse passate successive, opportunamente intervallate. E' necessario spruzzare in modo che le singole mani si dilatino bene e lasciare tra una mano e l'altra un intervallo di almeno 15-20' per permettere l'evaporazione completa del solvente. Se si desidera una superficie perfettamente liscia l'ultima mano va levigata con carta abrasiva (P800-1000 ad umido) preferibilmente alcuni giorni dopo l'applicazione.

Alla levigatura si fa seguire la spruzzatura di 2 passate dello stesso smalto diluito fino al 300%.

Sulla Base opaca deve seguire (secondo i tempi indicati in scheda tecnica) immediatamente l'applicazione della trasparente bi-componente.

NOTE:

E' da evidenziare che, se la vettura o il motociclo sono in buone condizioni, il ripristino può essere eseguito partendo dalla verniciatura preesistente opportunamente carteggiata iniziando da una delle fasi del processo descritto in precedenza. In queste situazioni è sempre opportuno sondare lo stato della verniciatura preesistente con un batuffolo di ovatta impregnato di solvente nitro per valutare eventuali sensibilità del film. In caso di rinvenimenti (rigonfiamenti, aloni, raggrinzamenti) causati dalla natura chimica o dal degrado della verniciatura preesistente (termoplasticità) è opportuno eliminare completamente gli strati pre-esistenti fino alla lamiera.

La LUCIDATURA FINALE

La lucidatura della finitura può essere necessaria per eliminare imperfezioni superficiali causate dai processi di verniciatura con depositi di sporchini superficiali (polvere, fibre filamentose ecc.) o leggera buccatura generata da una applicazione non ottimale.

Si raccomanda di intervenire a film di vernice perfettamente essiccato; inizialmente detergendo la superficie con stracci puliti imbevuti con **00665 HYDROCLEANER** o **00695 SILICONE REMOVER SLOW** e a seguire con una lucidatura prima con **PASTA LUCIDANTE** o **ABRASIVA 00917/ 00916** e successivamente con lucidatura fine a macchina con cuffia di lana imbevuta con **00908 POLISH SENZA SILICONI**.

Le CROMATURE

Autovetture e motocicli presentano talvolta componenti cromate. Il ripristino di questi manufatti passa attraverso la sabbiatura e un successivo bagno galvanico.

E' possibile ottenere, con un processo di verniciatura, successivo alla sabbiatura, un effetto vernice ad imitazione della cromatura utilizzando una finitura a tre starti con il prodotto **66009 BSB SPARKLING GLASS** secondo il ciclo specifico.

L'ALLUMINIO

L'alluminio nei mezzi d'epoca non era diffuso come l'acciaio nei componenti di carrozzeria; i supporti con questo materiale dovranno essere trattati sempre attraverso una sabbiatura fine (facendo attenzione a utilizzare grane e pressioni tali da non deformare le superfici) che dovrà eliminare non solo le vecchie verniciature ma anche le tracce di corrosione in profondità nel metallo. Il ciclo di ripristino è specifico e per le migliori garanzie deve iniziare con l'applicazione di primer epossidico **04384 EPOFAN PRIMER R-EC**.



I CICLI di VERNICIATURA

CICLO “CLASSICO”
PASTELLO
MONO-COMPONENTE

CICLO “MODERNO”
PASTELLO
BICOMPONENTE

CICLO “MODERNO”
METALLIZZATO
DOPPIO STRATO

CICLO A
“IMITAZIONE” CROMATURA

CICLO “MODERNO”
BICOMPONENTE
PER ALLUMINIO





CIATU

RO

RE



I CICLI di VERNICIATURA

SCHEMA delle OPERAZIONI da ESEGUIRE
per la VERNICIATURA di AUTO e MOTO d'EPOCA

CICLO "CLASSICO" PASTELLO MONO-COMPONENTE

- | N° | OPERAZIONE |
|----|---|
| 1 | SABBIATURA
SABBIATRICE |
| 2 | PULIZIA E SGRASSAGGIO
STRACCI PULITI+ 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 3 | APPLICAZIONE DI ANTIRUGGINE SINTETICA
05302 SYNTEX ANTIRUGGINE RAPIDA GRIGIA |
| 4 | COMPLETA ESSICCAZIONE
ARIA |
| 5 | LEGGERA CARTEGGIATURA
AD UMIDO CARTA GRANA P150 |
| 6 | STUCCATURA A SPATOLA
RIEMPITIVO GRASSO SINTETICO
05333 SYNTEX SUPERMASTICE DENSO GRIGIO |
| 7 | CARTEGGIATURA
AD UMIDO CARTA GRANA P180 |
| 8 | PULIZIA E SGRASSAGGIO
STRACCI PULITI + 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 9 | APPLICAZIONE ISOLANTE
05548 MONOFILLER |
| 10 | ESSICCAZIONE COMPLETA
ARIA |
| 11 | REVISIONE CON STUCCHINI
05541 SPAT-O-PLAST o 05500 SPAT-O-RAPID |
| 12 | CARTEGGIATURA ACCURATA
CARTA ABRASIVA AD UMIDO P500-800 |
| 13 | PULIZIA E SGRASSAGGIO
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 14 | REVISIONE CON STUCCHINI
05541 SPAT-O-PLAST o 05500 SPAT-O-RAPID |
| 15 | APPLICAZIONE SMALTO
MAC5 1K TOP COAT |
| 16 | ESSICCAZIONE COMPLETA
ARIA |
| 17 | CARTEGGIATURA ACCURATA GRANA FINE
CARTA ABRASIVA P800-1000 |
| 18 | PULIZIA E SGRASSAGGIO
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 19 | APPLICAZIONE SMALTO NITRO A FINIRE
SMALTO MAC 5 1K TOP COAT DILUITO EXTRA |
| 20 | ESSICCAZIONE COMPLETA
ARIA |
| 21 | CARTEGGIATURA CON CARTA FINISSIMA
(se necessita)
CARTA ABRASIVA P1200 (o P1000) + SAPONE |
| 22 | PULIZIA E SGRASSAGGIO
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 23 | LUCIDATURA
00917 WATERBORNE POLISH PASTE + CUFFIA DI LANA
+ 00908 POLISH SENZA SILICONE |



CICLO “MODERNO” PASTELLO 2K

- | N° | OPERAZIONE |
|----|---|
| 1 | SABBIATURA
SABBIATRICE |
| 2 | PULIZIA E SGRASSAGGIO
STRACCI PULITI + 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 3 | APPLICAZIONE DI PRIMER EPOSSIDICO
04384 EPOFAN PRIMER R-EC |
| 4 | ESSICCAZIONE FORZATA A 60°C
CABINA-FORNO |
| 5 | CARTEGGIATURA DEL PRIMER
CARTEGGIATRICE CARTA ABRASIVA SECCO P220-240 |
| 6 | STUCCATURA A SPATOLA E/O SPRUZZO
CON PRODOTTI POLIESTERE (se necessita)
04380 POLYDUR ZINC 04210 POLYFAN RUSH |
| 7 | CARTEGGIATURA DEL POLIESTERE
CARTEGGIATRICE CARTA ABRASIVA A SECCO GRANAP80-120-220 |
| 8 | PULIZIA E SGRASSAGGIO
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 9 | APPLICAZIONE ISOLANTE
04004 GREEN TI FILLER 04706-04710 MACROFAN HIGH FILLER |
| 10 | ESSICCAZIONE COMPLETA
ARIA/FORNO |
| 11 | REVISIONE CON STUCCHINI
05541 SPAT-O-PLAST o 05500 SPAT-O-RAPID |
| 12 | CARTEGGIATURA ACCURATA
CARTA ABRASIVA AD UMIDO P500-800 O A SECCO 320-400 |
| 13 | PULIZIA E SGRASSAGGIO
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 14 | REVISIONE CON STUCCHINI
05541 SPAT-O-PLAST o 05500 SPAT-O-RAPID |
| 15 | APPLICAZIONE SMALTO DI FINITURA IN TINTA AUTO
SMALTO MACROFAN 2K TOP COAT (MAC1 o MAC4)2K |
| 16 | ESSICCAZIONE COMPLETA
30-40' A 60°C TEMPERTAURA OGGETTO IN CABINA/FORNO |
| 17 | PULIZIA E SGRASSAGGIO (se necessita)
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 18 | LUCIDATURA
00917 WATERBORNE POLISH PASTE + CUFFIA DI LANA
+ 00908 POLISH SENZA SILICONE |

I CICLI di VERNICIATURA

SCHEMA delle OPERAZIONI da ESEGUIRE
per la VERNICIATURA di AUTO e MOTO d'EPOCA

CICLO "MODERNO" METALLIZZATO DOPPIO STRATO

N° OPERAZIONE

- 1 **SABBIATURA**
SABBIATRICE
- 2 **PULIZIA E SGRASSAGGIO**
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW
- 3 **APPLICAZIONE DI PRIMER EPOSSIDICO**
04384 EPOFAN PRIMER R-EC
- 4 **ESSICCAZIONE FORZATA A 60°C**
CABINA-FORNO
- 5 **CARTEGGIATURA DEL PRIMER**
CARTEGGIATRICE CARTA ABRASIVA SECCO P220-240
- 6 **STUCCATURA A SPATOLA E/O SPRUZZO
CON PRODOTTI POLIESTERE (se necessita)**
04380 POLYDUR ZINC 04210 POLYFAN RUSH
- 7 **CARTEGGIATURA DEL POLIESTERE**
CARTEGGIATRICE CARTA ABRASIVA A SECCO
GRANA P80-120-220
- 8 **PULIZIA E SGRASSAGGIO**
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW
- 9 **APPLICAZIONE ISOLANTE**
04004 -04109 GREEN TIFILLER
04706-04710 MACROFAN HS HIGH FILLER
- 10 **ESSICCAZIONE COMPLETA**
ARIA/FORNO
- 11 **REVISIONE CON STUCCINI**
05541 SPAT-O-PLAST o 05500 SPAT-O-RAPID
- 12 **CARTEGGIATURA ACCURATA**
CARTA ABRASIVA AD UMIDO P500-800 O A SECCO 320-400
- 13 **PULIZIA E SGRASSAGGIO**
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW
- 14 **APPLICAZIONE BASE IN TINTA AUTO**
BSB (SOLVENTE) – HYDROFAN (ACQUA)
- 15 **ESSICCAZIONE**
IN CABINA FORNO PER 30-40'
- 16 **APPLICAZIONE DELLA TRASPARENTE 2K**
01722 MACROFAN HS – MC422 MACROFAN ELITE UHS
- 17 **ESSICCAZIONE**
40-60° A 60°C TEMPERTAURA OGGETTO IN CABINA/FORNO
- 18 **PULIZIA E SGRASSAGGIO**
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW
- 19 **LUCIDATURA**
00917 WATERBORNE POLISH PASTE + CUFFIA DI LANA
+ 00908 POLISH SENZA SILICONE



CICLO A “IMITAZIONE” CROMATURA

- | N° | OPERAZIONE |
|----|---|
| 1 | SABBIATURA
SABBIATRICE |
| 2 | PULIZIA E SGRASSAGGIO
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 3 | APPLICAZIONE DI PRIMER EPOSSIDICO
04384 EPOFAN PRIMER R-EC |
| 4 | ESSICCAZIONE FORZATA A 60°C
CABINA-FORNO |
| 5 | CARTEGGIATURA DEL PRIMER
CARTEGGIATRICE CARTA ABRASIVA SECCO P220-240 |
| 6 | APPLICAZIONE ISOLANTE
04706-04710 MACROFAN HS HIGH FILLER |
| 7 | ESSICCAZIONE COMPLETA
ARIA/FORNO |
| 8 | CARTEGGIATURA ACCURATA
CARTA ABRASIVA AD UMIDO P500-800 O A SECCO
320-400 |
| 9 | PULIZIA E SGRASSAGGIO
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 10 | APPLICAZIONE BASE NERA 2K
MACI nero profondo RAL9005 |
| 11 | ESSICCAZIONE
IN CABINA FORNO PER 30-40' A 20°C |
| 12 | APPLICAZIONE BASE ARGENTO 1K
66009 BSB SPARKLING GLASS |
| 13 | ESSICCAZIONE
IN CABINA FORNO PER 30-40' |
| 14 | APPLICAZIONE DELLA TRASPARENTE 2K
01722 MACROFAN HS – MC422 MACROFAN ELITE UHS |
| 15 | ESSICCAZIONE
40-60' A 60°C TEMPERTAURA OGGETTO
IN CABINA/FORNO |
| 16 | PULIZIA E SGRASSAGGIO
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 17 | LUCIDATURA
00917 WATERBORNE POLISH PASTE
+ CUFFIA DI LANA
+ 00908 POLISH SENZA SILICONE |

I CICLI di VERNICIATURA

SCHEMA delle OPERAZIONI da ESEGUIRE
per la VERNICIATURA di AUTO e MOTO d'EPOCA

CICLO "MODERNO" 2K PER ALLUMINIO

- | N° | OPERAZIONE |
|----|---|
| 1 | SABBIATURA
SABBIATRICE |
| 2 | PULIZIA E SGRASSAGGIO
STRACCI PULITI + 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 3 | APPLICAZIONE DI PRIMER EPOSSIDICO
04384 EPOFAN PRIMER R-EC |
| 4 | ESSICCAZIONE FORZATA A 60°C
CABINA-FORNO |
| 5 | CARTEGGIATURA DEL PRIMER
CARTEGGIATRICE CARTA ABRASIVA SECCO
GRANA P220-240 |
| 6 | STUCCATURA A SPATOLA E/O SPRUZZO
CON PRODOTTI POLIESTERE
04380 POLYDUR ZINC 04210 POLYFAN RUSH |
| 7 | CARTEGGIATURA DEL POLIESTERE
CARTEGGIATRICE CARTA ABRASIVA A SECCO
GRANA P80-120-220 |
| 8 | PULIZIA E SGRASSAGGIO
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 9 | APPLICAZIONE ISOLANTE
04706-04710 MACROFAN HIGH FILLER |
| 10 | ESSICCAZIONE COMPLETA
ARIA/FORNO |
| 11 | REVISIONE CON STUCCHINI
05541 SPAT-O-PLAST o 05500 SPAT-O-RAPID |
| 12 | CARTEGGIATURA ACCURATA
CARTA ABRASIVA AD UMIDO P500-800 O A SECCO 320-400 |
| 13 | PULIZIA E SGRASSAGGIO
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 14 | REVISIONE CON STUCCHINI
05541 SPAT-O-PLAST o 05500 SPAT-O-RAPID |
| 15 | APPLICAZIONE SMALTO DI FINITURA 2K
OPPURE BASE OPACA + TRASPARENTE 2K
SMALTO MACROFAN 2K TOP COAT (MAC1 o MAC4)
BSB/HYDROFAN + MACROFAN HS/ELITE CLEARCOAT |
| 16 | ESSICCAZIONE
40-60' A 60°C TEMPERTAURA OGGETTO IN CABINA/FORNO |
| 17 | PULIZIA E SGRASSAGGIO
STRACCI PULITI + 00665 HYDROCLEANER SLOW
o 00695 SILICONE REMOVER SLOW |
| 18 | LUCIDATURA
00917 WATERBORNE POLISH PASTE + CUFFIA DI LANA
+ 00908 POLISH SENZA SILICONE |



I PRODOTTI

CODICE	NOME	N°SCHEDE TECNICA
00695	SILICONE REMOVER SLOW	695
00665	HYDROCLEANER SLOW	618
00917	WATERBORNE POLISH PASTE	317
00908	POLISH SENZA SILICONE	315
05333	SYNTEX SUPERMASTICE DENSO GRIGIO	846
05541	SPAT-O-PLAST	215
05500	SPAT-O-RAPID	313
04380	POLYDUR ZINC	335
05302	SYNTEX ANTIRUGGINE RAPIDA GRIGIA	68
04384	EPOFAN PRIMER R-EC	197
05548	MONOFILLER	225
04210	POLYFAN RUSH	292
04004	GREEN TI FILLER	318
04706	MACROFAN HIGH FILLER	547
04710	MACROFAN HIGH FILLER	547
MAC5	MACROFAN1K TOP COAT	441-50
MAC1	MACROFAN MS TOP COAT	441-1
MAC4	MACROFAN ULTRA HS TOP COAT	441-40
	BSB BASECOAT	18
	HYDROFAN BASECOAT	400
66009	BSB SPARKLING GLASS	467
01722	MACROFAN HS CLEARCOAT	384
MC422	MACROFAN ELITE UHS CLEARCOAT	551

Schede tecniche scaricabili dal sito internet www.lechler.eu

Le GAMME COLORI

CASE MOTOCICLISTICHE	N° COLORI
AERMACCHI	30
ANCILLOTTI	9
ARDEA	4
BENELLI	12
BIANCHI	12
BIMOTA	9
BMW	31
CAPRONI	7
DUCATI	37
FANTIC	9
FB-MONDIAL	19
FRERA	14
GARELLI	25
GILERA	9
HARLEY-DAVIDSON	35
HONDA (FOUR)	10
INDIAN	11
INNOCENTI-LAMBRETTA	47
ISOMOTO	8
LAVERDA	16
MILITARI	22
MI-VAL	7
MM MORINI-MAZZETTI	5
MORINI	34
MOTOBI	2
MOTO GUZZI	20
MOTOM	11
MV AGUSTA	11
NIMBUS	13
PARILLA	7
PIAGGIO (VESPA)	96
RUMI	16
ZUNDAPP	10
VARIE	
BETA, BMG, BSA, CIMATTI, DEMM, FOM-PERUGINA, GUAZZONI, HENDERSON, LEGNANO, MASERATI, MALANCA, MONTESA, MOTOSAOCHE, PAGLIANTI, SERTUM, STERZI, SWM.	31
TOTALE GENERALE	624



Lechler SpA
22100 Como Italy - Via Cecilio, 17
Tel +39 031 586 111
Fax +39 031 586 206
info@lechler.eu
www.lechler.eu