

'Boetseren' MET CARWRAPFOLIE

Als je folie niet zou kunnen opspannen en uitrekken, konden er weinig carwraps worden uitgevoerd. De paradox is dat je hiermee ook spanning in de folie brengt, die je juist moet zien te vermijden. Door te 'boetseren' met de folie kun je toch nagenoeg spanningsloos een auto wrappen.

AUTEUR: DENNIS EN BARBARA DE HAAN*



Ook lastige hoekjes op de motorkap kunnen met het principe van de pre-stretchingtechniek als spuitwerk worden gewrapt.

Carwrapfolies zijn speciaal ontwikkeld om als een tweede huid over de ondergrond te trekken. Hier komt uiteraard wel wat techniek bij kijken, want tijdens het uitrekken in hollingen en over bollingen breng je spanning in de folie aan. En die spanning uit zich in plooien en rimpels. De vraag is: hoe werk je die spanning tijdens het aanbrengen het beste weg?

Oorzaken

De eerste neiging is de folie met warmte nog wat meer op te rekken over de ondergrond zodat je de plooien glad wegtrekt. Sommige folies kun je ogenschijnlijk enorm uitrekken zonder kleur- of glansverschil. Maar ook al ziet het er misschien net na het aanbrengen prima uit, en ook al heb je de ondergrond grondig ontvet, toch zal folie - als je hem te veel oprekt - mettertijd loslaten. Dit heeft meerdere oorzaken:

- Doordat je de folie uitrekt, wordt ook de lijmlaag dunner;
- Het 'foliegeheugen' zorgt ervoor dat de folie terug wil krimpen naar zijn oude vorm.

Dit probleem doet zich vooral voor bij extremere bollingen of hollingen, zoals onder andere bij buitenspiegels, bumperranden, nummerplaatuitsparingen en handgrepen. Nou zijn loslaatklachten altijd vervelend, maar je kunt je voorstellen dat als je een serie van een paar honderd voertuigen gaat wrappen je dit soort problematiek absoluut voor wilt zijn.



Pre-stretchtechniek

Zo'n tien jaar geleden is daarom de pre-stretchtechniek ontwikkeld. Deze techniek werd een ware revolutie in het carwrappen. Niemand had er eerder aan gedacht dat je folie ook van tevoren kan uitrekken en dat je de folie dan uitgerekt (over een bolling) kan aanbrengen en vervolgens, naar de randen toe, kan laten terugkrimpen. Deze techniek werd in eerste instantie toegepast bij het beplakken van buitenspiegels. Zo was er medio 2009 al een project waarbij de buitenspiegels van honderden Duitse taxi's met deze techniek werden gewrapt. Zonder klachten.

Het briljante aan deze techniek is dat je de spanning in de folie verlegt naar een niet zo kwetsbaar deel. Bij buitenspiegels is dat de bolling van de spiegel. Het loslaatriscio zit bij de randen van de spiegel. Als er klachten ontstaan, ontstaan ze daar. Met de pre-stretchingtechniek krimpt de folie juist

aan de kritieke onderdelen van de wrap, de spiegelranden, terug naar de originele foliemaat en de volledige lijmdikte. Doordat de folie juist op de randen minimaal wordt uitgerekt, is de lijmkracht daar optimaal. Inmiddels passen professionele carwrappers deze techniek ook toe bij het beplakken van bumpers, handgrepen en overige bollingen die je tijdens een carwrap tegenkomt.

Stressless technieken

Ook bij de nieuwe stressless technieken is de crux: breng spanning in de folie naar een niet kritiek deel. Een paar stressless technieken die aan bod komen tijdens de Appcademy training carwrapt technieken:

1. Krimp opgespannen folie langs de buitenranden terug, druk plooitjes vast met behulp van een spekgladde witte teflon rakel;
2. Wanneer je door een profiel wilt wrappen, verwarm je alleen de folie die terecht

Pre-stretchtechniek

Een buitenspiegel plakken met de pre-stretchingtechniek:

1. Rek de folie uit;
2. Begin met monteren op de bolling van de spiegel;
3. Krimp de folie gecontroleerd terug.

komt op de vlakke delen, en verwarm je de folie die in de hoek terecht komt juist niet. Hierdoor zal de folie rekken op de niet kritische (vlakke) delen. En op het kritische deel (het diepste punt van het profiel) rekt de folie niet en behoud je bijna de volledige foliedikte en lijmlaag;

3. Rakel wrapfolie spanningsloos 'koud' tot in de binnenhoek van een L-vormig profiel. Druk kleine plooitjes met wat warmte samen. Trek de folie onder lichte spanning over de buitenhoek. Met deze techniek wordt de spanning van de binnen naar de buitenhoek verlegd.

>>>



Je kunt folie niet oneindig uitrekken, extreem uitgerekte folie zal bij de randen loskomen.

Rakeltechniek

Wat overigens wel eens wordt vergeten, is dat je alleen al met gebruik van een goede rakeltechniek veel onnodige spanning in de folie kunt voorkomen. Bij extreme bollin-

gen, zoals bij een spiegel of bumper, kun je vrijwel niet zonder, maar in veel gevallen is naar de föhn grijpen echt niet nodig. Integendeel, onnodig gebruik van de föhn leidt vaak tot meer spanning in de folie.

Boetseren

Misschien komt de gedachten in je op: "Maar in de afgelopen decennia zijn toch ook zonder deze nieuwe technieken duizenden voertuigen probleemloos gewrapt, onder fabrieks(project)garantie?" Klopt. Door de juiste folie te gebruiken en door fabrikant geadviseerde technieken toe te passen zijn loslaatklachten te voorkomen.

Echter, door bovenstaande technieken handig toe te passen, leer je 'boetseren' met de folie. Dan blijkt het mogelijk L-vormige profielen vrijwel spanningsloos te wrappen en zien zelfs de lastigste hoekjes van de motorcap eruit als spuitwerk (zonder plooi-

tjes). Door de nieuwste technieken toe te passen, wordt niet alleen het resultaat fraaier, ook het risico op loslaatklachten daalt naar bijna 0 procent.

Geen hogere wiskunde

De hierboven omschreven technieken zijn geen hogere wiskunde. Met wat live-demonstraties en tips tijdens het oefenen, maak je ze zo eigen. Tijdens de Appcademy training 'Carwrap technieken' kun je deze en aanverwante technieken oefenen en perfectioneren.

www.appcademy.nl



** Dennis de Haan heeft dertig jaar ervaring in de signbranche. Onder de naam Appcademy geeft hij signgerelateerde applicatie-, carwrap- en commerciële trainingen.*



Grijp niet direct naar de föhn. Door de folie juist te positioneren en een goede rakeltechniek kan al veel onnodige spanning in de folie worden voorkomen.