



Met speciale applicatievloeistof en de juiste applicatietechnieken blijkt zelfs nat carwrappen mogelijk. (Foto met dank aan We-Cover uit Huizen)

Natte versus droge

Zo'n 30 à 40 jaar geleden, toen de eerste beletteraars hun bedrijven begonnen, werd folie meestal nat gemonteerd. Zowel polyester als pvc folies. Tegenwoordig is droge montage veelal de standaard. Maar onder sommige omstandigheden biedt nat plakken nog steeds voordelen. Zeker als je werkt met (grote delen) dunne, snelhechtende folie is de waterspuit een goede oplossing.

De beletteraars die drie of vier decennia geleden actief waren, plakten niet alleen de grotere vlakken, maar monteerden zelfs kleine, geplotte tekstjes doorgaans nat. Waarom? Men was het nu eenmaal zo gewend. "Waarom moeilijk doen als het makkelijk kan?" Bovendien, rondingen en

profielen werden toen zoveel mogelijk vermeden, er werd vooral op vlakke ondergronden gemonteerd.

Helaas, of eigenlijk gelukkig, hielden creatieve ontwerpers steeds minder rekening met deze voorkeur voor vlakke ondergronden. Ze tekenden gewoon een mooi 'plat' ontwerp voor een auto, over de profielen en rondingen heen. Niks binnen de lijntjes, maar stoere oversized designs. Een behoorlijke uitdaging voor de foliemonteurs. Natte folie oprekken over natte bumpers, buitenspiegels en in diepe profileringen aanbrengen, bleek heel lastig. De enige oplossing: droog plakken.

DROGE MONTAGE

Als er over rondingen en door profielen heen moest worden gemonteerd, werden daar de meer ervaren foliemonteurs op gezet. Droge montage vereist wat meer techniek en raketvaardigheden, zeker met de 'wrapfolies' van toen. Maar alles is aan

te leren. Al gauw zagen veel beletteraars de voordelen in van droog plakken. En zo ontstond voor de meerderheid van de signmakers de overgang van natte naar droge montage. Als de monteurs de technieken eenmaal onder de knie hadden, wilden ze niet meer anders. Droog monteren geeft mooi resultaat, je kunt sneller afwerken en je hebt niet al dat natte geklieder. Logisch dus dat men ook voor de platte vlakken al snel overstapte naar droge applicatie.

FOLIES VAN HET EERSTE UUR

De pvc folies van het eerste uur werden gebruikt voor carwrappen, zoals de 3M 100-serie en Avery 900 QM (later Supercast), zijn dunne folies. De lijm heeft een hoge aanvangshechting en geen air release techniek. Bij een carwrap werd applicatiefolie over de film heen gezet op de horizontale delen (dak, motorkap) om de montage te vergemakkelijken. Maar alsnog was een carwrap dan een heel gedoe. Je monteerde eerst de platte vlakken. Daarna moest je de applica-



Grote vlakken folie nat monteren, heeft zijn voordelen. Zeker als het waait! Foto: NeroQom Support

VOOR- EN NADELEN

Voordelen natte aanbrengmethode:

- Minder rakelkrassen op de folie.
- Geen rakelpatroon zichtbaar in de lijm.
- Folie is langer herpositioneerbaar.
- Optimale verdeling spanningsplooiën.
- Ondergrond en folie koelend.
- Folie voelt wat steviger aan.
- Geen probleem als folie met lijm tegen elkaar dubbelklapt.
- Geen luchtbellens in eindresultaat.

Nadelen natte aanbrengmethode:

- Montages op hollingen en bollingen is lastiger uitvoerbaar.
- Natte aangebrachte folie kan los vriezen (als er vorst is kort na de montage).
- Langzamere hechtingsopbouw van de lijmlaag.
- Vertraging bij het wegrakelen van kleine spanningsplooiën.
- Vertraagde montageafwerking langs randen.
- Nat rugpapier laat zich soms lastig van de folie verwijderen.

Waarom nog nat plakken als folie monteren ook droog kan?

applicatie

tietape verwijderen om verder over de rondingen te kunnen plakken.

LAGE AANVANGSHECHTING

Al gauw speelden foliefabrikanten verder in op de behoefte uit de markt aan 'droge montage'. Er werden folies ontwikkeld met lijmlagen die een lagere aanvangshechting hebben. Hierdoor is de folie tijdens de montage onder andere makkelijker te verschuiven over de ondergrond. In een later stadium werden er films ontwikkeld met luchtkanaaltjes in de belijming, waardoor 'droge montage' nog eenvoudiger werd. Sterker nog, dit soort folies mógen alleen droog worden gemonteerd. Met deze fijne, moderne folies heeft de carwrapindustrie echt een vlucht genomen. Een carwrap aanbrengen, is veel gemakkelijker geworden.

NATTE MONTAGE

Dus natte montage is achterhaald? Nee. Natte montage biedt ook veel voordelen.

Polyester folies worden standaard nat gemonteerd. En op ruiten worden de meeste folies nat gemonteerd. Waarom? Je kunt aan de achterkant van een ruit in één oogopslag zien of folie nat of droog is gemonteerd. Bij droge montage zie je al snel luchtbelletjes en rakelstreken in de lijmlaag. Bij natte montage zie je (als het goed is) een egaal gehecht vlak. Kortom 'nat plakken', zorgt voor een mooie egale hechting. De folie lijkt vacuüm te trekken tegen de ondergrond.

SNELLER

Het ligt er natuurlijk aan wat je gewend bent, maar zeker als je werkt met (grote delen) dunne, snelhechtende folie is de waterspuit al snel de beste oplossing. Het is dan veel gemakkelijker de folie er strak op te krijgen. In de regel geldt: hoe hoger de temperatuur, hoe soepeler de folie en hoe agressiever de aanvangshechting van de lijm. Op een tropische dag vergemakkelijkt een

waterspuit de montage aanzienlijk. Maar let op bij lage temperaturen, dan moet je juist oppassen met nat monteren. Het duurt dan langer voor je hechting hebt. En zeker bij temperaturen naar het vriespunt toe is nat monteren onverstandig. Water zet uit als het bevroren is en een 'verse' montage kan losspringen.

NAT WRAPPEN?

Carwraps worden, zoals hiervoor beschreven, eigenlijk altijd droog uitgevoerd. Toch kiezen sommige carwrappers er incidenteel voor delen met een applicatievloeistof te wrappen. Een vloeistof die de lijmlaag activeert waardoor er sneller hechting ontstaat ten opzichte van water en zeep. De ondergrond en lijmlaag worden hiermee ingespoten. Daarna wordt de spanning in de folie met warmte optimaal verdeeld. Maar pas op: dit kan alleen bij carwrapfolies die nat mogen worden aangebracht. En deze methode vereist speciale techniek en vaardigheden.

>>>

WATER EN ZEEP

Bij 'natte montage' met water en zeep is gebruikelijk: 5 cl PH neutrale zeep (Zwitsal/ Dreft) op 10 liter water. Anders dan soms wordt gezegd, is de zeep niet om het water glibberig te maken waardoor de folie beter glijdt. Maar water met een druppel zeep verdeelt zich egaler over de ondergrond dan water zonder zeep. Zo ontstaan er geen droge plekken. Daarnaast is het

belangrijk PH neutrale zeep te gebruiken. Bij montage op glas ontstaat anders een kleurzweem in de lijmlaag. Dat zie je aan de andere zijde van de ruit.

Sommige signmakers gebruiken liever geen water-zeepoplossing, omdat zeep de lijmlaag toch enigszins beïnvloedt. Ze spuiten een heel lichte waternevel over de ondergrond, zodat een waas van zeer fijne waterdruppeltjes de ondergrond bedekt. Hierna is de werking ongeveer gelijk als een oplossing van water met zeep.

Let op: als je aanspraak wilt kunnen maken op fabrieksgarantie van de foliefabrikant, moet je je houden aan de standaard montagevoorschriften die een fabrikant adviseert. Zeker bij een groot project is het belangrijk vooraf door te spreken welke applicatievloeistoffen, primers en dergelijke je wilt gebruiken. 📄

www.appcademy.nl

Appcademy

* Dennis de Haan heeft dertig jaar ervaring in de signbranche. Onder de naam Appcademy geeft hij signgerelateerde applicatie-, carwrap- en commerciële trainingen. Zowel natte als droge afwerktechnieken worden besproken in de training 'carwraptechnieken'

THALYS NAT WRAPPEN

Ons toenmalige bedrijf kreeg opdracht in twee dagen tijd een 200 meter lange hoge snelheidstrein (Thalys) volledig te wrappen. We werkten met banen van 1,30 hoog bij 20 (!) meter lang. De banen moesten uit één deel beeldaansluitend worden gemonteerd. Bij aanvang van het project bleek de lijmlaag van de aangeleverde folie onverwacht agressief te hechten. Daar stonden we dan. Met 30 man, honderden meters folie en een heel strakke deadline. Droge montage bleek ondoenlijk. En met water en zeep was de hechting onvoldoende en konden we niet genoeg vaart maken.

Uiteindelijk is de hele Thalys gewrapt door gebruik te maken van een zelfgemixte applicatievloeistof bestaande uit water en alcohol (spiritus). Dit bleek de perfecte oplossing.

De opdrachtgever was, vooral op langere termijn, zeer tevreden. Waarom? Je kunt je voorstellen dat als twee hoge snelheidstreinen elkaar in tegengestelde richting passeren, het verschil in snelheid zo'n 600 km per uur is. De opdrachtgever was bij andere projecten gewend dat de folie na enkele weken losliet langs de randen. Er waren waarschijnlijk meer oorzaken dat de folie bij dit project zo goed bleef zitten: we plakten horizontale banen, in plaats van de gebruikelijke verticale, en gebruikten een andere folie. Maar mede dankzij de natte aanbrengmethode bleek de eindhechting perfect en hoewel het een tijdelijke actie was, heeft deze gewrapte Thalys extra lang rondgereden.



Avery Façade Film is een dunne folie met een extra sterke lijmlaag speciaal voor buildingwrap. Nat aanbrengen, vinden sommige monteurs prettiger.