



# ***Automotive***

Ano 3 | Junho 2015 | Preço 3€ | Edição nº 24 | Publicação Mensal

## **NOVO JAGUAR XE**



### **PÓS-VENDA**

AUTOPROMOTEC  
SPIES HECKER

### **ENTREVISTA**

GRUPO NORS  
MCOUNTINHO PEÇAS

### **FROTAS**

PEUGEOT 208  
ARVAL KAIZEN

### **PESADOS**

SANTOS E VALE  
J PIRES TRANSPORTES





# SpiesHecker: informação, formação e ação

A Spies Hecker apresentou o novo produto, o Permasolid HS Speed 8800 e respetivos endurecedores 3250 e 3251

O novo produto está disponível nos distribuidores habituais Spies Hecker, para o mercado dos concessionários e para as empresas de manutenção e reparação de veículos.

Manuel Monteiro, country business supervisor da Axalta Coating Systems, detentora da Spies Hecker afirmou: "Vamos lançar o produto ao mesmo tempo para todo o mercado nacional. É um complemento de gama que vai de encontro às necessidades do mercado. Está assim indicado para as reparações rápidas de oficinas, que tenham uma grande afluência de serviços de repintura, onde com um bom planeamento, conseguirão otimizar de forma mais rentável os meios disponíveis – recursos humanos, estufa, equipamentos, materiais, tempo, entre outros.

## Vantagens económicas

Mesmo as oficinas que tenham períodos de pouca afluência beneficiarão com o Permasolid HS Speed 8800 porque consumirão menos recursos energéticos. No entanto, o produto se destaca dos demais, numa empresa com uma elevada

percentagem de ocupação oficial, pois permite otimizar tempos de secagem com estufa e fora dela. Para aquelas oficinas que têm tido uma maior afluência na repintura, este produto é o ideal pois permite aumentar a quantidade de peças pintadas sem aumentar os custos fixos da oficina.

Esta solução permite reduzir os tempos de entrega de viaturas, o que se reflete, num maior aproveitamento das horas de trabalho dos pintores. A aplicabilidade será para grandes volumes de peças ou zonas, pois pela tipologia de secagem a pintura do carro todo não será tão rentável.

## Nova tecnologia

Além de ser um novo produto traz uma tecnologia nova, dentro da linha HiTec. Até agora quando falávamos em produtos de secagem rápida tínhamos rapidez nos processos e na secagem, sacrificando alguns parâmetros nomeadamente na qualidade do acabamento e no aspeto ótico. Neste caso temos os benefícios de secagem rápida com acabamentos iguais aos produtos tradicionais.



Temos uma poupança energética prática. O produto seca rápido ao ar (livre de poeiras), e na cabine, seca com temperaturas mais baixas do que o habitual, e em menos tempo do que um produto tradicional. Este é o primeiro passo de uma nova geração, que se prevê que alargue a sua gama para ser compatível com acabamentos foscos e texturados.

### Novos tempos

A opção intermédia alia uma poupança energética elevada com uma rapidez de processo, colocamos a temperatura da cabine a 45 graus e precisamos apenas de 15 minutos de secagem. Ou se a viatura for levantada no dia seguinte, não se utiliza a estufa e deixa-se o carro a secar de um dia para o outro ficando seco à temperatura ambiente em apenas 40-50 minutos. O produto é assim versátil, realçando a gestão oficial numa componente importante para a obtenção de rentabilidade.

Temos uma qualidade na formação da película e do aspeto ótico equivalente aos outros produtos da Spies Hecker. Em termos de secagem forçada a 60 graus demora 5 minutos a secar, se for a 40 graus demora 15 minutos. Neste produto a humidade relativa do ar facilita o processo de secagem, ao contrário dos vernizes acrílicos tradicionais. Existe assim uma janela de utilização de humidade grande. Tempo de secagem com 20 graus ronda os 45 a 50 minutos, dependendo do caudal do ar da cabine e da humidade do ar.

Com o Permasolid HS Speed 8800 é apenas necessário verniz a 1,5 demão contra as 2 demãos dos habituais produtos no mercado, só aí há um ganho substancial em redução do verniz e do tempo da aplicação. Adicionalmente o tempo de espera entre demãos também é reduzido”.







António Monsanto, responsável do Centro Treino da Axalta Coating Systems, explica a parte técnica:

“Um dos aspetos fulcrais é a formação para se conseguir utilizar em pleno este produto, daí depende o resultado final e a qualidade desejada.

No caso do verniz de repintura, a espessura normal é de cerca de 40 a 50 microns; dependendo da concentração que o verniz tem de resina, pode conseguir-se os 50 microns com uma aplicação, ou não. Nas situações em que os vernizes tem menor concentração de resinas (vernizes menos produtivos), a maior concentração de solventes aumenta a evaporação sendo por isso, necessário uma segunda demão para conseguir atingir a espessura necessária – entre as demãos existe um tempo de espera que é longo (denominado flash-off).

Se o pintor optar por tentar colocar toda a espessura de uma vez, esse verniz não está preparado quimicamente para conseguir secar uma grande espessura húmida, e após a evaporação dos solventes, a espessura seca torna-se

numa pintura com imperfeições: pouco brilho, escorrimento de verniz, entre outros.

Trabalhamos com materiais com percentagens baixas de solventes, o que significa que a diferença entre a espessura húmida e a espessura seca é menor, logo: conseguimos trabalhar com menos demãos. Cumprimos com normas de proteção do meio ambiente e do trabalhador, ao enviar para a atmosfera menos componentes químicos, conseguimos ter um processo mais rentável para a oficina pela rapidez de secagem e quantidade de produto utilizado. Uma demão, invés de duas. A meia demão é dada ao mesmo tempo que a primeira, ou seja uma meia demão é uma demão mais rápida na sua aplicação.

### Os profissionais

Os profissionais da pintura, para além do domínio da técnica de aplicação e da composição dos produtos, também têm que saber gerir as reparações, aconselhando bem o chefe de oficina, para que a repintura seja uma área rentável. O pintor precisa saber selecionar os produtos, ajustá-



-los à zona do sinistro: nas lixagens, nos isolamentos, no aproveitamento do desenho da carroceria, e da peça, e da localização do dano na peça – essas decisões irão influenciar a parte econômica da reparação, e é a chave para se ter uma margem positiva ou negativa.

São decisões que o profissional da pintura tem que fazer diante de cada caso e diante de cada veículo, incorporando o conhecimento atualizado das cores utilizadas nas viaturas mais recentes e nas mais antigas. Os custos de repetição de um processo são muito elevados e, naturalmente não suportados pelos clientes.

Antigamente quem pintava bem um sistema bi-camada, pintava qualquer carro com esse sistema. Hoje em dia, há modelos de viaturas cujas cores têm processos de reparação específicos, desde os produtos a utilizar até ao procedimento de pintura. É necessário transmitir essa informação para quem apresenta ao cliente um orçamento, na medida em que há determinadas cores que têm diferença nos processos e materiais que devem refletir-se nos tarifários.

O pintor tem que saber mais do que pintar, tem que saber gerir a reparação e ter uma boa coordenação entre a área

de repintura e as outras áreas da oficina (chapa, mecânica, orçamentação, entre outras)”.  
**A opinião dos profissionais presentes na formação:**

“Houve demonstração de satisfação com o resultado final, principalmente com o brilho, tendo em conta a rapidez de secagem, o aspeto ótico ficou acima das expectativas. Pela qualidade, pela eficiência e pela inovação, é um produto a ser incorporado nas empresas de reparação e manutenção, porque apresenta vantagens muito concretas.”

“Adicionalmente responde aos fluxos de trabalho terem aumentado e os tempos dados pelas seguradoras serem cada vez menores. Pode fazer diferença entre entregar a viatura no próprio dia, ou ter que ceder ao cliente uma viatura de substituição; porque só poderemos fazer a entrega no dia seguinte”.

“Se entra um carro às 17h com uma reparação de pequena dimensão, com este produto pode ser reparado até às 18h, isso dá-nos uma confiança e segurança para recebermos carros com prazos de entrega curtos.”

PUB

# OE worldwide leader



## O ESPECIALISTA EM SENSORES E IGNIÇÃO