

Andere methodes OM TE CARWRAPPEN

Carwrapper is, in vergelijking met andere beroepen, een relatief nieuw vak. Als je bedenkt dat de allereerste carwraps pas in de jaren 90 zijn uitgevoerd, dan kun je niet echt van een lange, spannende geschiedenis spreken. Toch is er sinds het wrappen van de eerste voertuigen wel het nodige gebeurd en veranderd. De fabricage van carwrapfolies heeft een enorme ontwikkeling doorgemaakt. De aanbrengtechnieken zijn, mede daardoor, veranderd.

DENNIS EN BARBARA DE HAAN*

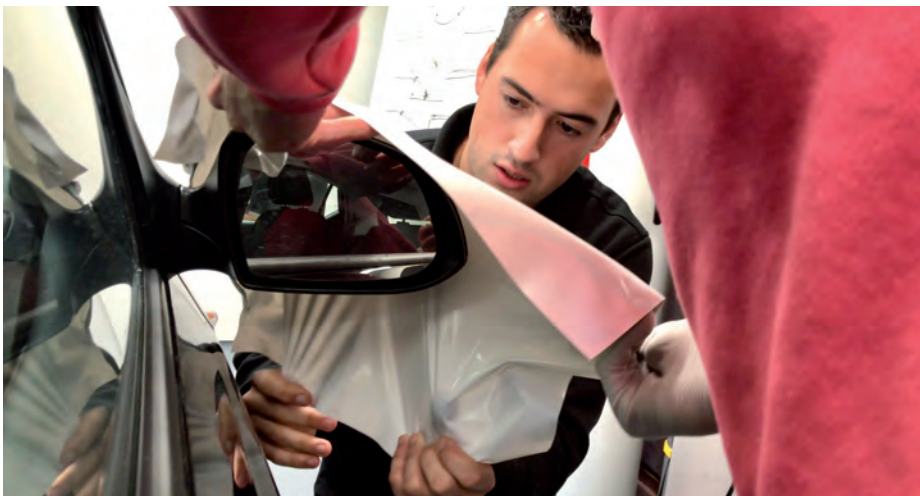
Carwraps van het eerste uur werden uitgevoerd met bijvoorbeeld de 900QM (later 900 Supercast) van Avery Dennison en de 3M 100-serie. Die folies zijn niet te vergelijken met carwrapfolies die nu beschikbaar zijn. Moderne carwrapfolies hebben 'slidable' lijmlagen die pas echt hechten aan de ondergrond als je gaat rakelen. Wat een gemak! Die luxe hebben die 'old school' folies niet. Die lijmlagen hechten als een

jekko. Een belangrijke techniek die je 'vroeger' moest beheersen bij carwraps: de folie altijd iets loshouden van de ondergrond.

Luchtbellen

In de 'oude' folies zaten ook niet de 'air release' technieken die tegenwoordig elke carwrapfolie heeft. Lucht kon alleen, met rakeltechniek, naar de zijkanen van de folie

worden weggewerkt. Als er luchtbellen ontstonden (en dat gebeurde vaak) dan moesten die, bel voor bel voor bel, worden ingeprikt en weggeduwd. Door de moderne 'air release' technieken ben je wel een heel (on)handige Harrie als je het überhaupt voor elkaar krijgt nog een bel te vormen. De lucht zal bij het aanbrengen eenvoudig door de minuscule luchtkanaaltjes in de lijmlaag van de folie ontsnappen.



De 'massagetechniek', ook wel wiebeltechniek genoemd, is een van de nieuwe technieken die je kunt gebruiken op bollingen, zoals spiegels.

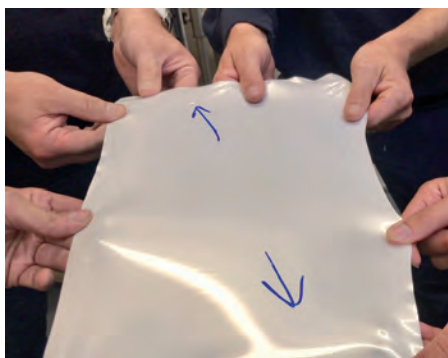
Test jezelf!

Voordat je met een project begint, is het verstandig je techniek voor profielen en hollingen eerst te testen.

1. Breng de folie aan in het profiel met de door jou gekozen techniek.
2. Snijd de folie voorzichtig door in het diepste deel.
3. Kijk goed wat er gebeurt. Als de folie opspringt of krimpt, staat de folie onder spanning. Je aanbrengmethode is dan onvoldoende en moet worden aangepast, wil je onthechting van de folie op de lange duur voorkomen.



Door op een 'slimme' manier aan de folie te trekken, komen de spanningsplooien alleen daar waar jij ze gepland hebt.



Tijdens de training carwraptechniek leer je de achtergrondprincipes van bijvoorbeeld de 'prestretch' techniek.

'Old school' carwraptechniek

Vanwege hiervoor genoemde redenen was de carwraptechniek 25 á 30 jaar geleden echt anders dan nu. Folie opspannen was lastiger en lucht en spanningsplooien weg-rakelen vergde veel meer techniek. Het wrappen over profielen gaf vaak onthechtingsklachten. Een gebruikelijke methode om dit op te lossen, was de 'inlegmethode'. Door losse strookjes en vlakken folie in te leggen, werden de profielen en verdiepingen van bedrijfsbusjes gewrapt.

Traditionele inföhntechniek

Natuurlijk monteert je folie liever uit één deel over profielen. Dit staat veel mooier. Al gauw ontstond het inzicht dat de loslaat-

Traditionele inföhntechnieken



A. Te ver opgerekte folie hecht onvoldoende. Dus niet doen: folie te plaatselijk verwarmen en uitrekken. Wel doen: haal de rek uit een zo groot mogelijk stuk folie.



B. De traditionele inföhntechniek voor profielen waarop regelmatig fabrieksgarantie wordt afgegeven. In het begin van de jaren 2000 was dit dé baanbrekende nieuwe inföhntechniek. Want hiermee voorkwam je te ver uitgerekte folie in de hoeken van het profiel.



C. Een illustratie waarop je kunt zien hoe folie (rood) wordt uitgerekt in een profiel. Links de oude inföhntechniek, waarbij veel onthechtingsproblemen ontstonden in de hoeken van het profiel. Rechts de nieuwere, inmiddels 'traditionele' inföhntechniek.

klachten werden veroorzaakt door plaatselijk te veel opgerekte folie. Maar wat nu als je de rek verdeelt over een breder stuk folie? (zie tekening A in het kader). Vanuit dit principe werd een nieuwe inföhntechniek ontwikkeld (zie tekening B). Deze techniek, samen met het inzicht dat je uitgerekte folie altijd moet naverwarmen (tot plusminus 100 graden Celsius), zorgde ervoor dat folie beter bleef zitten in de profielen. Op dit moment is dit nog steeds de meest gebruikte techniek voor het wrappen van profielen.

Innovaties carwrapfolies

De tijd staat niet stil. Er wordt wereldwijd meer gewrapt dan ooit tevoren. Bovendien

komen er steeds meer bijzondere folies op de markt. Denk aan parelmoer, colourflow, mat-metallic, et cetera. Veel nieuwe folies zijn opgebouwd uit verschillende lagen (multi-layers). Al die lagen zijn nodig om die speciale kleuren en effecten te bereiken. Veel folies zijn door de meerdere lagen ook iets dikker en de lijmlagen zijn 'slidable'. Dit totaalpakket aan eigenschappen maakt dat zo'n folie zich anders laat verwerken dan je misschien als vanouds gewend bent.

Waar je bijvoorbeeld een 'one-layer' rode 900 Supercast flink kan uitrekken - zonder snel kleurverschil te zien of onthechtingsklachten te krijgen - moet je met de nieuwe multi-layer folies meestal wat voorzigtiger ►



Het is handig op de hoogte te zijn van meerdere technieken voor het wrappen van buitenspiegels. Je kunt dan kiezen welke techniek je op welke spiegel toepast.



Slimme carwraptechnieken hebben veel te maken met het optimaal verdelen van de folie over de auto.

zijn. Niet verwonderlijk dat er nieuwe inzichten zijn en nieuwe technieken ontstaan.

Innoverende technieken

Hieronder behandelen we een paar van de nieuwe technieken waarmee je de carwrapfolies 'ontziet' en minder kans is op ont hechtingsklachten. Een kleine wenk hierbij; iedere techniek vereist in meer of mindere mate vaardigheid. Oefening baart kunst. Je moet echt behendig worden. Bijvoorbeeld: hoe houd je je hand zodat de folie niet opstroopt? Welke temperatuur gebruik je? (dit verschilt per folie). Hoe stem je de wrijvingsweerstand tussen je handschoen (en/of rakel) en de folie optimaal af?

Warm-koudtechniek (hollingen)

Bij de 'warm-koud techniek' rek je folie minder uit in bijvoorbeeld een holling als profiel. Zoals eerder gezegd, hoe minder de folie uitrekt, hoe minder de kans op ont hechting. Het principe achter deze techniek: neem een stuk folie en verwarm de helft. Wat gebeurt er als je nu aan de folie trekt? Waar gaat hij rekken? Precies, bij het verwarmde gedeelte. Het 'koude' deel behoudt zijn vorm. Met dit principe kun je handig spelen tijdens het wrappen. Laat het foliegedeelte dat in een 'kritisch' stuk ondergrond terecht zal komen (bijvoorbeeld een profiel) onverwarmd en verwarm wél het foliedeel daar vlak naast.

Plakbandtechniek (hollingen)

Met de 'plakbandtechniek' zorg je ervoor dat de folie plaatselijk niet kan uitrekken. Op het gedeelte waar je (crêpe)tape aanbrengt over de carwrapfolie, houdt de tape de folie bij elkaar. De film zal daar niet uitrekken. Als je die tape precies aanbrengt op het gedeelte dat in een profiel terecht komt, zal de folie daar niet uitrekken. Let op: deze methode vereist wel wat vaardigheid. Er zit namelijk een strakke overgang tussen het gedeelte waar de tape zat (niet uitgerekt) en waar geen tape zat (wel uitgerekt). Je moet behoorlijk vaardig zijn om een zichtbare overgang in de folie te voorkomen.

Koud inwerken (hollingen)

Koud inwerken wordt ook wel de stressless-techniek genoemd. Deze methode werkt het best bij dikke, soepele folies. Het principe van deze techniek is dat je begint met het aanbrengen van de folie in de holling (het profiel). Dit doe je koud, zonder föhn. De folie rekt (bijna) niet uit. Pas nadat je het profiel volledig hebt ingewerkt, werk je met warmte de plooien weg die zijn ont-

staan op de vlakke gedeeltes boven, onder en/of naast het profiel.

Massagetechniek (bollingen)

De massagetechniek, ook wel wiebeltechniek genoemd, gebruik je op bollingen. Met deze techniek 'wiebel' je de folie, zonder warmteföhn, over bolle vormen (bijvoorbeeld een buitenspiegel). Je voorkomt plooien door een speciale massagetechniek. Ontstaan er toch te veel spanningsplooien? Dan moet je de folie een stuk terugtrekken en verwarmen. De folie zal glad trekken. Laat de folie afkoelen en ga verder met de massagetechniek. Het klinkt mysterieus, maar je moet het gewoon zelf zien en gevoeld hebben.

Prestretch (bollingen)

Als je vaardig bent kun je met de prestretch-techniek bollingen, zoals buitenspiegels en bumpers, duurzaam wrappen. Het principe van deze techniek: uitgerekte folie krimpt terug. Dat komt heel goed van pas bij bolle vormen, zoals een buitenspiegel. Als je de folie eerst uitrekt (en laat afkoelen) kun je dat stuk folie later - door warmte toe te voegen - om de spiegel laten krimpen. Je maakt gebruik van het 'vormgeheugen' van de folie.

Stress release (bollingen)

Met de stress release techniek voorkom je onthechtingsproblemen langs randen (zoals van de motorkap, buitenspiegel en bumper). Ook deze techniek is gebaseerd op het principe dat hoe meer de folie is uitgerekt, hoe groter de kans op folieonthechting. Juist langs de randen van een carwrap eindig je vaak met uitgerekte folie. Met deze techniek krimp je de folie langs de randen wat terug waardoor de kans op folieonthechting afneemt en je veel mooier werk aflevert.

Ook de nieuwe carwraptechnieken leren? En ook nog even de traditionele technieken oefenen? Tijdens onze training Carwrap-techniek werken we met meerdere merken en soorten carwrapfolie en kun je oefenen met diverse typen rakels en handschoenen.

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.*

Optimaal verdelen

Slimme carwraptechnieken hebben veel te maken met het optimaal verdelen van de folie over de auto. Denk van te voren goed na en bekijk de vormen van de ondergrond. Waar ga je folie overhouden? Waar gaan spanningsplooien komen? Je kunt veel tijd en frustraties voorkomen als je weet waar je moet beginnen met aanleggen, bijvoorbeeld bij een spoiler.



Principes carwraptechniek

Een wrapper die deze basisprincipes begrijpt en toepast, zal tijd besparen en mooier werk leveren:

- Bij een carwrap heb je te maken met hollingen en bollingen. In hollingen kom je folie 'te kort' en naast een bolling houd je folie 'over'.
- Koude folie rekt niet, warme folie rekt makkelijk.
- Bij uitgerekte folie is zowel de folie als de lijmlaag dunner.
- Uitgerekte folie wil terugkrimpen (door het 'vormgeheugen').
- Vormgeheugen van folie reduceer je door 'postheating' met plusminus 100 graden Celsius als de wrap volkomen op zijn plaats zit.
- Haal rek uit een zo groot mogelijk stuk folie.
- Hoe minder je de folie uitrekt, hoe kleiner de kans op onthechtingsklachten.
- Ontzie met je technieken het 'kritische deel' van een ondergrond zo veel mogelijk (bijvoorbeeld het diepste deel van het profiel, de randjes van de buitenspiegel, de hoekjes van de motorkap).

