



Bij een carwrap kun je aan de hoekjes zien of je met een prutser of een pro hebt te maken.

NET-NIET-CARWRAPPER VALT DOOR DE MAND BIJ BUITENSPIEGELS

Afwerktechnieken VOOR CARWRAP-PROFS

Iedereen die dit Wrap it!-katern leest, heeft vermoedelijk wel eens een tranentrekkende, lelijk gewrapte auto gezien. Als het echt prutswerk is, hoef je niet eens zo dichtbij te komen. De kreukels, lellen en vellen hangen er dan triest bij. Meestal moet je wél wat dichterbij komen om de pro van een goedbedoelde prutser te onderscheiden. Kijk maar eens naar de hoekjes op een gewrapte motorkap. Ziet dat er bijna uit als spuitwerk? Of zie je lelijk snijwerk en nare plooitjes?

AUTEURS: DENNIS EN BARBARA DE HAAN*



Er zijn handige technieken waarmee je hoekjes afwerkt zodat het er vrijwel uitziet als spuitwerk.

De net-niet-carwrapper valt ook door de mand bij buitenspiegels. Zit de folie mooi strak? Of krult het los langs de randjes? Ook aan het snijwerk langs portierranden en langs de onderkant van bumpers is in één oogopslag te zien of je met een professional hebt te maken.

Het ultieme doel dat waarschijnlijk iedere carwrapper wil bereiken: een gewrapte auto waaraan je bijna niet ziet dat 'ie is gewrapt. Hiervoor is het beheersen van mooie afwerktechnieken cruciaal. Hoe bereik je het meest optimale resultaat? Hier volgen wat wenken en tips.

Vooruit denken

Technisch gezien bestaat de te wrappen auto uit vlakke, holle en bolle ondergronden met naden en hoekjes. Als je de te wrappen ondergrond op deze manier inventariseert, kun je van tevoren ook bedenken hoe je de spanning in de folie kunt verdelen. Natuurlijk, bij een carwrap zul je folie moeten uitrekken. Grote vraag is: waar werk je de spanning naar toe?

Bedenk dat uitgerekte folie lastiger mooi is af te werken dan niet-uitgerekte folie. Kortom, als je vooruit denkt en de spanning slim verdeelt, werk je langs de randen veel eenvoudiger strak af. Dit klinkt ingewikkeld, maar tijdens de training Carwraptechnieken wordt het voorgedaan en uitgelegd. Dan blijkt het eigenlijk best simpel en logisch te zijn.

Hoever ga je met afwerking?

Bij een carwrap is het verstandig vooraf met je opdrachtgever af te spreken hoe ver je gaat in de afwerking. Dit heeft uiteraard alles te maken met het financiële plaatje en het verwachtingspatroon. Gaat het om een (tijdelijke) commerciële wrap? Of wil de klant een high-end carwrap op een dure Porsche? Dat maakt nogal een verschil.

Zichthoogte en ondergrond

Let bij het wrappen vooral heel goed op de kijkrichting en de zichthoogte. Met zichthoogte bedoelen we: de hoogte waarop jij (of een andere autogek) naar de gewrapte

auto kijkt. Natuurlijk wil je bij naadjes en randjes de oorspronkelijke ondergrond niet zien. Maar hoe ver ga je de randen omwerken? Door gebruik te maken van slimme snijtechnieken, in combinatie met bijvoorbeeld knifeless tape, kun je diep naar binnen in naden professioneel afwerken. Je kunt je voorstellen dat een gele auto zwart wrappen lastiger is dan een zwarte auto in een andere kleur omtoveren. Bij de afwerking van een gele auto komt het plakwerk veel preciezer. Als je op een gele auto



Door vooruit te denken en de spanning in de folie slim te verdelen, voorkom je dat je met te veel spanning (plooiën) langs de randen eindigt.

de carwrapfolie bijvoorbeeld een flintertje te kort afwerkt, trekt dat minuscule gele streepje meteen de aandacht. Op een zwarte ondergrond valt zo'n slordigheidje veel minder op.

Onderdelen demonteren

Veel wrappers denken dat je het meest professionele resultaat bereikt als je alle onderdelen van een auto demonteert. Bumpers, spiegels, strips en lamparmaturen. Hoe

complex dit demonteren en monteren is, verschilt echter per onderdeel en per auto-type. Het is wel goed om je te realiseren dat alles wat je er afhaalt, er ook weer netjes op moet worden gemonteerd. Op YouTube zijn video's te vinden die demonstren hoe je diverse onderdelen demonteert. Soms is het een simpele klik en soms een tijdrovende en frustrerende ramp. En is het per onderdeel wrappen nou echt altijd beter?



Met de juiste aanbreng- en afwerktechnieken voorkom je dat de folie langs de randen loslaat.

Buitenspiegel wrappen

Buitenspiegels zijn voor beginnende carwrappers meestal een hele uitdaging. Het grootste risico bij het wrappen van een buitenspiegel is dat de folie langs de randen later weer loslaat. En dan zijn er ook nog enorm veel verschillende modellen spiegels. Van best makkelijk tot complex gevormd. De paniek slaat toe: "Hoe krijg ik dit uit één deel gemonteerd?" Andere vragen die vaak opkomen: Kan dit wel uit één deel? Hoe werk ik af langs de rand? Hoe voorkom ik snijden in de lak?

Hoe pak je dit aan?

Er zijn meerdere methodes voor het wrappen van buitenspiegels. Het is handig al die methodes te beheersen, zodat je per spiegel kunt kiezen welke methode of combinatie van methodes je het beste kunt gebruiken.

Pre-stretch-techniek

Het principe van deze techniek: uitgerekte folie krimpt terug. Dat komt heel goed van pas bij bolle vormen, zoals de 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.

Massage-techniek

Met deze techniek 'schuifel' je de folie, onverwarmd, over de buitenspiegel. Het klinkt mysterieus, maar je moet het gewoon zelf zien en voelen. Bij deze methode geldt echt: 'oefening baart kunst'.

Stress-release-techniek

Met de stress-release-techniek voorkom je onthechttingsproblemen langs randen. Trek de uitgerekte folie langs de buitenrand van de spiegel circa één centimeter los en verwarm. De folie zal wat terugkrimpen en heeft dan betere hechting.



Kies per spiegel welke techniek of combinatie van technieken je gebruikt.

Bumpers wrappen

Een losse bumper wiebelt bijvoorbeeld alle kanten op bij het wrappen. Als je de bumper gewoon op de auto laat zitten, is het veel makkelijker om de folie op te spannen. En ook zonder het demonteren van het lamparmatuur is het mogelijk de folie langs de randen in de diepte mooi en strak af te werken. Alleen moet je wel iets meer weten van afwerk- en snijtechnieken. Kortom, af en toe een onderdeel demonteren, is best handig. Maar als je je afwerktechnieken goed beheerst, hoeven de meeste onderdelen (m.u.v. handgrepen) er helemaal niet af.

Spiegel midden op portier

Soms is de buitenspiegel midden op het portier geplaatst. Dan lijkt er misschien geen andere mogelijkheid dan de spiegel te verwijderen. Hoe krijg je anders het portier naadloos gewrapt? Omdat er inmiddels al heel wat jaartjes wordt gewrapt, is wereldwijd een schare inventieve carwrappers actief. Een bevriende carwrapper uit Zwitserland kwam met een creatieve oplossing voor deze, schijnbaar onmogelijke, situatie. Wat te doen? Snij een gaatje ter grootte van de spiegelarm in de folie, rek het gaatje uit met warmte. Ga door met verwarmen en voorzichtig uitrekken tot je de spiegel door het gat kan halen, positioneer de folie rond de spiegelarm en krimp de folie terug.

Tijdens de tweedaagse training Carwrap-technieken van Appcademy leer je o.a. veel handige afwerktechnieken. Deze tips en trucs gaan je ongetwijfeld veel tijd en stress besparen!

www.appcademy.nl



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