

Современные приемы ремонтной «окраски переходом»

АЛЕКСАНДР ШУБИН

Практика показывает, что наибольшее количество проблем у маляров возникает при выполнении частичной окраски элементов автомобиля, когда осуществляется так называемая «окраска переходом». Попытаемся собрать воедино советы, которые дают по этому вопросу технические специалисты Учебного центра «Интерколор». Естественно, что данные рекомендации относятся к лакокрасочным материалам Spies Hecker, которые «Интерколор» эксклюзивно представляет в России.

Под профессиональным термином «окраска переходом» понимают сумму технических приемов, позволяющих создать при ремонте незаметное для глаза сопряжение старого лакокрасочного покрытия с новым. Окраску кузова автомобиля чаще всего делают по схеме «база + лак», поэтому следует различать две границы старого и нового покрытия, два перехода: «переход по базе» и «переход по лаку», которые никогда не должны совпадать друг с другом. Оба перехода могут выполняться как отдельно, так и в сочетании, в зависимости от конкретной задачи.

Применяют окраску «переходом» в трех случаях. Во-первых, при частичной окраске детали. Наиболее характерный пример — легкое повреждение заднего крыла машины, не имеющего выраженной границы с задней стойкой и крышей. Если не использовать окраску «переходом», то придется наносить ремонтное покрытие на стойки, крышу и противоположное крыло.

Второй случай применения частичной окраски — точечный ремонт, определение которого достаточно расплывчатое. Обычно под таким ремонтом подразумевается частичное восстановление покрытия, выполненное на небольшом участке. Классический вариант — ремонт поврежденного уголка двери. Точечный ремонт возможен только на краю детали. В центре панельного элемента большой площади (крыша, капот) точечный ремонт проводить нецелесообразно. Дело в том, что полировка зоны ремонта на «видном месте» более трудоемкий и дорогостоящий вид работ, чем покрытие лаком всей детали. (Особенностью материалов HS является сложность сведения «на нет» пленки лака, поэтому для ремонта переходом в сложных случаях лучше использовать лаки MS). Этот фактор должны учитывать мастера и приемщики сервисных предприятий при оформлении заказ-наряда на ремонт автомобиля.

Третий случай применения способа «окраска переходом» — подгонка проблематичного цвета. Нередко гораздо целесообразнее окрасить «переходом» соседнюю деталь, размыв границу между старым и новым покрытием, чем добиваться

точного «попадания» в цвет ремонтной эмали. Например, при окраске крыла и создания «перехода» на примыкающем к нему участке двери.

Любой ремонт лакокрасочного покрытия начинается с подготовительных операций. Оставим за кадром этапы подготовки поверхности под окраску — от мойки машины до предварительной шлифовки участка ремонта — они выполняются



В учебном центре «Интерколор» есть все необходимое для обеспечения полноценного учебного процесса.

Теоретические занятия проводятся в кабинетах, оснащенных современным оборудованием.





Приемы подготовки поверхности с использованием материала Scotch-Brite и матирующего геля отрабатываются на практике.

по стандартной технологии. Рекомендуется только сухое шлифование зоны ремонта. Сначала оно выполняется вручную с применением абразивного материала зернистостью Р 320–400. Затем используются ротационно-вибрационная машинка с небольшим ходом эксцентрика (оптимальное значение 3 мм), мягкий шлифовальный диск и абразивный материал зернистостью Р 400–500. Качество выведения плоскости обязательно контролируют с помощью сухого проявочного покрытия.

Особое внимание на этом этапе следует уделить обработке профилей и кромок окрашиваемого элемента. При работе ротационно-вибрационной машинкой существует риск прошлифовать покрытие до металла. Поэтому на торцах и ребрах рекомендуется применять Softbak microfine.

После шлифования матируют всю площадь, на которую будет нанесено новое покрытие. Одна из распространенных ошибок на этом этапе — матирование участка малой площади. Чтобы ее избежать, заранее определите, где будет располагаться граница перехода «по лаку».

Для матирования идеально подходит материал Scotch-Brite фирмы 3M. Может использоваться «медный» или «серый» Scotch-Brite. Допускается применение аналогичных материалов фирмы CARSYSTEM. Абразивное зерно в таких материалах настолько тонкое, что после матирования краска почти не теряет блеск.

Для ускорения работы и усиления эффекта рекомендуется применять матирующую пасту или гель. В этом случае абразивное воздействие увеличивается за счет химической реакции.

После обдува сжатым воздухом на деталь наносят средство для удаления силикона Permapect 7010 и быстро стирают его салфеткой. После чего поверхность необходимо обработать средством Permahyd 7080 на водной основе и также быстро удалить остатки. Совместное применение

этих составов объясняется тем, что первое ликвидирует органические и силиконовые загрязнения, а второе — соли, которые трудно или даже невозможно отмыть другими средствами.

Особенно тщательно необходимо удалять остатки матирующей пасты или геля, поскольку они препятствуют сцеплению старого и нового покрытий, что ведет к отслоению нового покрытия. В заключение зону обработки протирают пылесборной салфеткой, после чего можно переходить к выполнению «перехода по базе».

Подготовительные операции завершаются обезжириванием и удалением силикона и солей.



Для окраски используются предварительно отколерованная базовая эмаль Permascon серии 293 (либо, если ремонтируемый автомобиль окрашен «перламутром», краски серии 295). Эмаль разбавляют в соотношении 1:0,65 растворителем Permascon 3054 и наносят в 2–4 слоя. При этом применяют особую технологию окраски: первый слой наносят на зону ремонта, затем последовательно второй и третий слои — захватывая большую площадь. Таким образом



Каждый учащийся на практике осваивает технику нанесения лакокрасочных материалов.

зона перехода постепенно, от слоя к слою, расширяется. При этом сводится «на нет» слой нанесенной эмали на границе ремонта и становится

Заключительная фаза ремонта — сушка изделия.



менее заметной разнотонность между ремонтным и заводским покрытием.

Замечено, что переход между старым и новым покрытием по вертикальной границе выделяется наиболее сильно. Поэтому опытные мастера стараются делать границу перехода не вертикально, а под углом.

Техника нанесения базовой эмали «переходом» не отличается практически ничем от обычной. Более того, для эмалей Spies Hecker не нужен биндер переходов, который при подобных работах порой применяется в лакокрасочных системах других фирм. Эмали Spies Hecker стабильны, очень легко наносятся, а алюминиевые частички в них всегда ориентированы в строго определенном направлении.

Базовое покрытие высыхает очень быстро за (10–15 минут при 20°C), после чего на деталь можно нанести лак.

Чаще всего для ремонта «переходом» используют лак Permasolid HS 8030, хотя, как уже упоминалось, если слой лака предполагается сводить «на нет» с последующей полировкой, можно применять MS-лаки.

Лак наносят в 1,5–2 слоя. Первый слой — закрывает место окраски, а второй — захватывает зону «перехода» лака, перекрывая при этом первый слой примерно на 10–15 см. Зону перехода лучше делать в самом узком месте детали. Слой лака на границе зоны покрытия сводится «на нет».


Размыть лак в зоне перехода, превратить его в тонкую пленку, практически не заметную на глаз, помогут разбавители 1031 и 1032. Препарат 1031 (жесткий) следует использовать лишь на устойчивом к нему старом покрытии. В противном случае применяют мягкий разбавитель 1032. Лак разбавляют в пропорции 1:5 и наносят только на зону перехода. Размывать переход можно в два этапа. Наносят первый слой смеси лака с разбавителем и после 10–15-секундной выдержки наносят второй слой, перекрывая зону ремонта. Для этой же цели можно использовать новую добавку 1035 (добавляется в лак в пропорции 1:1 либо используется в чистом виде).

Затем выполняется сушка покрытия в окрасочно-сушильной камере в течение 30–40 минут при температуре 60°C или 15–20 минут, используя инфракрасную сушку.

Корректно сделанный переход между старым и новым слоями лака становится совершенно незаметным, если отполировать его полировальной машинкой (можно использовать оранжевый круг фирмы 3М) или даже вручную, но, естественно, только после полного высыхания лака.

Если ремонтируется машина, окрашенная акриловой эмалью, можно выполнять ремонт «переходом» по системе «база + лак» (по технологии, описанной выше), а переход акрил/лак делается так же, как переход по лаку с применением разбавителей 1031/1032 или добавки 1035.

Текст, приведенный выше, представляет собой конспект одного из теоретических занятий, которые проводят технические специалисты Учебного центра «Интерколор». Теория должна закрепляться на практике. На этих страницах помещены фотографии, сделанные на занятиях одной из групп.

Нужно отметить, что обучением маляров и колористов деятельность Учебного центра не ограничивается. «Интерколор» реализует новую программу комплексной поддержки клиентов CUI (Color Unlimited International), которая включает консультации как в области технологии, так и в сфере менеджмента и организации сервисных участков. Подробнее о программе CUI можно прочитать в № 10/2003 нашего журнала, а рассказ о других звеньях этой программы еще впереди. 

См. рекламу на стр. 61.