

NIPPON PAINT

РЕМОНТ ЛОКАЛЬНОГО ПОВРЕЖДЕНИЯ ЛАКОКРАСОЧНОГО ПОКРЫТИЯ

АЛЕКСАНДР ШУБИН

*Впервые лакокрасочные материалы одного из крупнейших мировых химических концернов Nippon Paint Co LTD, предназначенные для ремонтной окраски легковых автомобилей, были представлены широкому кругу специалистов российских автопредприятий во время работы MIMS-2006. Тогда же Business Car Refinish — структурное подразделение «СП Бизнес Кар», имеющее дистрибьюторское соглашение с Nippon Paint, — объявило о намерении создать на территории Российской Федерации широкую сеть по распространению передовой системы продуктов **nax Admila e³**.*

Производитель позиционирует свои материалы как лакокрасочную систему для дилерских станций, обслуживающих японские автомобили. Вполне логично для осуществления первого шага продвижения новой системы — ее тестирования в реальных российских условиях — предпочтение было отдано техническому центру «Лексус-Левобережный». Это предприятие обслуживает владельцев одной из самых престижных марок японских автомобилей, традиционно предъявляющих очень высокие требования к качеству ремонта. Результаты проб оказались столь обнадеживающими, что быстро переросли в промышленное использование новых материалов. Специалисты Business Car Refinish, накопившие большой опыт применения материалов Nippon Paint, решили рассказать читателям нашего журнала о некоторых технологических особенностях их использования.

Первая статья «технологического» цикла посвящается особенностям локального ремонта лакокрасочного покрытия. Такое начало — очевидно. Во-первых, этот вид ремонта очень часто встречается на практике. Оговоримся, что за неимением достаточного места будет рассмотрено только повреждение, которое не потребует шпатлевания, т.е. неглубокая царапина лакокрасочного покрытия. Кроме того, в данной статье не будут затронуты особенности цветового подбора. Это тема следующей статьи.

Во-вторых, проводя этот ремонт, специалистам легко показать ряд особенностей применения материалов Nippon Paint.

Основные технологические приемы ремонта лакокрасочного покрытия, в общем-то, известны

и во многом схожи для материалов различных производителей. Отличие кроется лишь в нюансах, но именно эти нюансы зачастую определяют пропускную способность малярного участка, сокращая время ремонта или избавляя от технологических переделок из-за цветовой неоднородности отремонтированного участка. На эти нюансы и будет обращено основное внимание при описании процесса.

Первые этапы ремонта — обезжиривание, расшлифовка поврежденного участка и маскировка детали — традиционны. Они показаны на фотографиях, подписи под которыми полностью поясняют происходящее, поэтому можно сразу перейти к рассказу о грунтовании.

На этой стадии применен быстросохнущий двухкомпонентный акриловый грунт-выравниватель **Urethane Prasurf PRO V1**. Он обладает высоким содержанием сухого вещества, дает хороший розлив, применяется как в шлифуемой (шлифуется легко), так и в нешлифуемой версиях. Материал не содержит опасных веществ. Он может быть нанесен на старые автомобильные покрытия, сталь, оцинкованные поверхности и алюминий.

Urethane Prasurf PRO V1 — технологически очень гибкий материал, предоставляющий маляру большую степень свободы в выборе приемов работы. Например, в прошлых статьях неоднократно говорилось, что при приготовлении лакокрасочного продукта перед нанесением отдается приоритет весовым соотношениям, а поэтому чаще всего готовят материал на весах, выдерживая пропорцию отвердитель/грунт, равную 1:5. Но, если весы по какой-либо причине недоступны, можно приготовить

продукт, пользуясь мерным стаканом, исходя из объемных соотношений 1:3.

Грунт позволяет легко варьировать толщину наносимой пленки и качество полученной поверхности. В него можно добавить до 15% разбавителя. При максимальном количестве растворителя толщина пленки минимальна, а качество поверхности — наилучшее. Без растворителя толщина пленки — предельно большая, но возможно появление ощутимой «шагрени». В зависимости от количества добавленного растворителя можно получить любые промежуточные варианты соотношения толщины пленки и степени растекаемости.

Агрессивность грунта по отношению к старым покрытиям невелика, но все-таки рекомендуется наносить его тонкими слоями. Маляр может сам выбирать количество слоев грунта (от 2 до 4) в зависимости от эффекта, которого он хочет достичь.

Для улучшения растекаемости и увеличения адгезии при использовании нешлифуемой версии грунта в него можно добавлять до 50% любого лака из ассортимента Nippon Paint.

В нашем случае в грунт было добавлено только около 10% растворителя, а на ремонтируемый участок нанесено два слоя грунта с небольшой промежуточной просушкой. Японские специалисты рекомендуют выполнять просушку, обдувая поверхность струей воздуха из окрасочного пистолета. Важно, чтобы все наносимые слои были не толстыми, иначе, в результате подсушивания на поверхности грунта может образоваться сухая пленка, а под ней остается испарившийся растворитель. Это недопустимо, т.к. приводит к «закипанию» грунта и всех последующих покрытий. Поэтому, если необходимо увеличить толщину пленки, увеличьте количество слоев. Это займет меньше времени, чем переделка брака.

Второй слой грунта наносится после того, как поверхность предыдущего стала матовой. Сократить время высыхания загрунтованного покрытия до 20 минут позволяет использование ИК-сушки.

Шлифовка высохшего грунта не представляет никаких трудностей. Основные стадии ее показаны на фотографиях. Поэтому сразу перейдем к достаточно своеобразному этапу, который предшествует нанесению базового покрытия.

Если, как, например, в нашем случае, ремонтируемая деталь окрашена сложным для цветоподбора «металликом», рекомендуется (чтобы впоследствии место ремонта было незаметным) на всю деталь нанести слой продукта **nax Admila 281 e³ Adjusting Clear**, для разбавления которого применяют активатор **nax Stabi Max**. Такая подложка под базовое покрытие используется либо в качестве барьерного слоя при окрашивании методом «плавного перехода», либо для поглощения перепыла, а также как тонкий наполнитель, устраняющий мелкие дефекты (риски) на старом покрытии. (В ряде случаев подложку можно нанести только на часть детали, площадь которой должна значительно превышать окрашиваемую зону). Нанесенное покрытие сохнет очень быстро, через 5–10 минут можно наносить краску.

Уже упоминалось, что вопросы колористики останутся за рамками нашей статьи, поэтому считаем, что краска нужного цвета у нас уже есть и в нее добавлен активатор для базового покрытия **nax Admila Activator (Stabi #20)**. Для обеспечения полной укрывистости достаточно

нанести всего 1,5 слоя базовой краски: один «легкий» и второй полноценный. Экономя время, базовую краску можно сушить струей воздуха из окрасочного пистолета. При этом не стоит забывать, что толщина слоя не должна быть значительной и превышать стандартные 19–20 мкм на один слой.

Поверх базового покрытия наносят слой **nax Admila e³ Gradator**. Этот продукт применяют для устранения видимых границ между старым и новым покрытием при окраске «плавным переходом», он обеспечивает «правильную» ориентацию частичек металлика в слое базовой краски, такую же, как в заводском слое краски. Увлечаться этим продуктом, однако, не следует, он не полностью прозрачен, поэтому есть опасность того, что в ряде случаев может незначительно изменяться цвет. Один легкий слой обеспечивает прекрасный эффект — видимая граница места ремонта исчезает прямо на глазах.

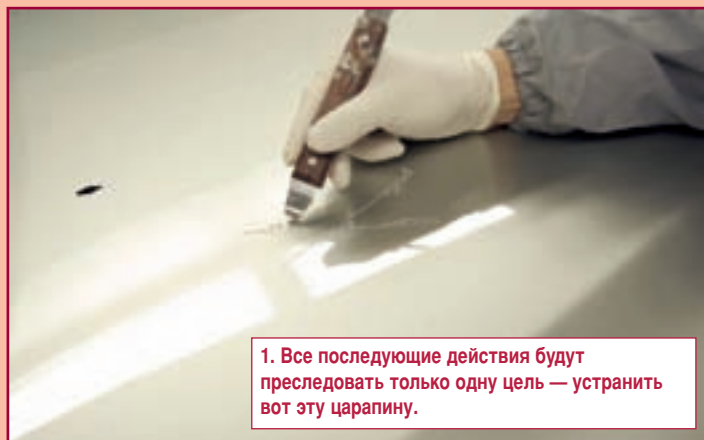
После непродолжительной сушки всю деталь покрывают лаком и оставляют сохнуть. Полностью покрывают лаком либо съемные детали, либо элементы, имеющие ярко выраженные геометрические границы. В ряде случаев эффективнее выполнить «переход по лаку», но это, как говорится, тема другой статьи.

Из предоставленной информации можно сделать ряд выводов о применении материалов

Nippon Paint. Причем у специалистов малярных цехов и обычных автолюбителей, далеких от знания тонкостей ремонтной технологии, разные точки зрения на объем и итоги работ. Для маляров более значимы малое количество наносимых слоев покрытия, короткое время сушки, высокая укрывистость, простота шлифования, а также наличие способа устранения границ перехода и прекрасные результаты. Их устраивают технологические аспекты использования новых материалов, позволяющие за относительно короткое время добиться очень хороших результатов даже на сложных современных цветах, которые использует японский автопроизводитель для окраски своих автомобилей класса люкс.

Обычного же автолюбителя поражает объем ручного труда, необходимый для устранения такой, по его мнению, сущей ерунды, как простая царапина. (А ведь при использовании лакокрасочных материалов ряда других систем затраты времени и труда могут быть еще больше). Мы будем рады, если после прочтения этой статьи, автомобилисты будут с пониманием относиться к срокам ремонта и к сумме, указанной в выставленном счете, и станут бережнее относиться к лакокрасочному покрытию своего автомобиля. **AEC**

См. рекламу на 2-й внутренней странице обложки.



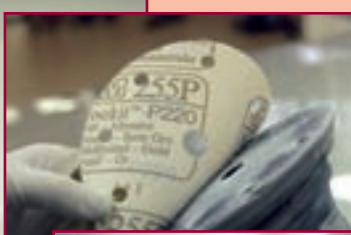
1. Все последующие действия будут преследовать только одну цель — устранить вот эту царапину.



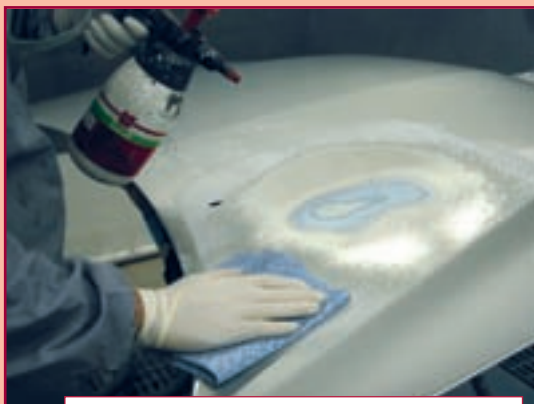
2. Ремонт начинают с обезжиривания всей детали. Для этого на ее поверхность наносят nax Silicon Off Degreaser и, не дав ему высохнуть, удаляют салфеткой вместе с загрязнениями.



3. Поврежденный участок покрытия расшлифовывают шлифмашинкой с помощью абразивного материала зернистостью P220, а затем P320 до полного удаления царапины.



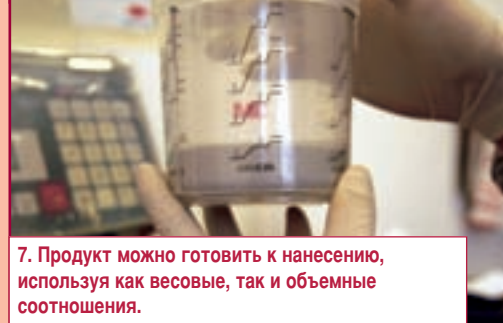
4. Важно создать плавный переход к неповрежденному участку, сколько бы слоев покрытия ни было нанесено на ремонтируемую деталь.



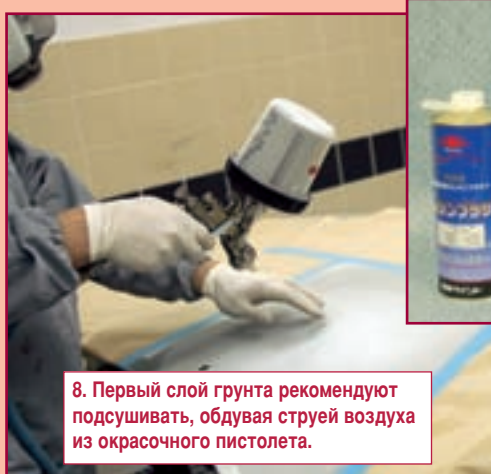
5. Для достижения лучшего результата обезжиривание необходимо выполнять практически после каждой технологической операции.



6. Маскировать деталь приходится с «запасом», иначе «ступенька», образовавшаяся на границе грунта, может проявиться на готовом покрытии. При отсутствии достаточного опыта маляру следует использовать валик вместо малярной ленты.



7. Продукт можно готовить к нанесению, используя как весовые, так и объемные соотношения.



8. Первый слой грунта рекомендуют подсушивать, обдувая струей воздуха из окрасочного пистолета.



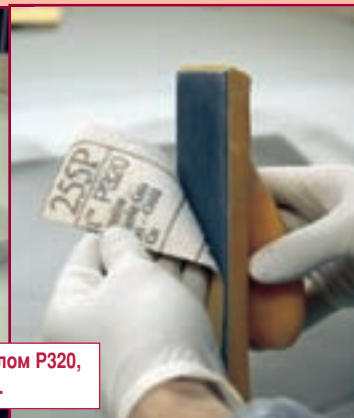
9. Второй слой можно наносить после того, как поверхность предыдущего станет матовой. Обратите внимание, рекомендуемое давление воздуха на входе в окрасочный пистолет во время нанесения грунта не более 2 бар!



10. Применение ИК-сушки значительно сокращает время высыхания грунта.

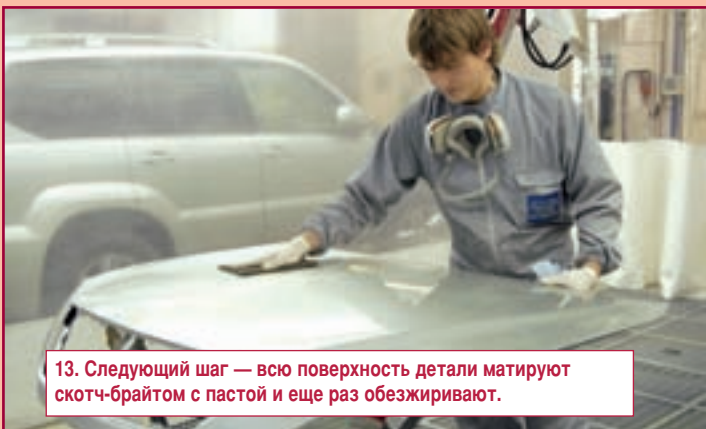


11. Начинают шлифовку грунта вручную абразивным материалом P320, предварительно нанеся на поверхность проявочное покрытие.

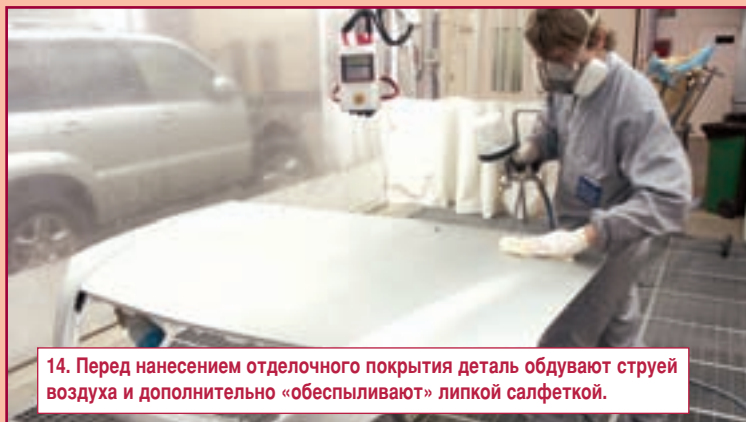


12. Затем «понижают риск» шлифмашинкой с эксцентром 3 мм, используя абразивный материал P400.





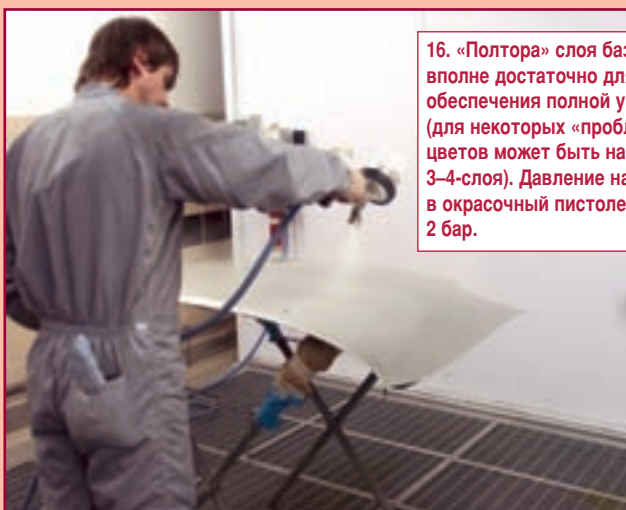
13. Следующий шаг — всю поверхность детали матируют скотч-брайтом с пастой и еще раз обезжиривают.



14. Перед нанесением отделочного покрытия деталь обдувают струей воздуха и дополнительно «обеспыливают» липкой салфеткой.



15. Особенность технологии Nippon Paint: на всю деталь наносят слой прозрачной подложки *paх Admila 281 e³ Adjusting Clear*, предназначенной для устранения видимых границ отремонтированного участка.



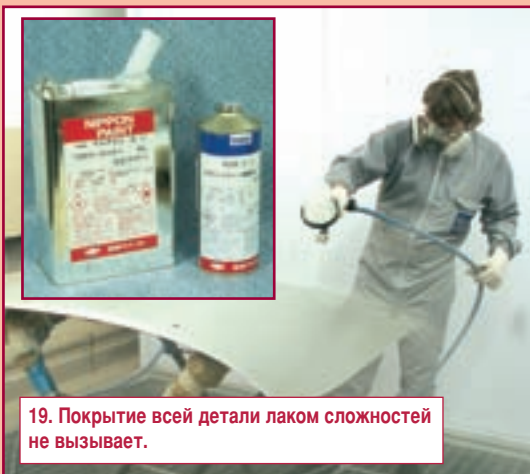
16. «Полтора» слоя базовой краски вполне достаточно для обеспечения полной укрывистости (для некоторых «проблемных» цветов может быть нанесено 3–4-слоя). Давление на входе в окрасочный пистолет не более 2 бар.



17. Для экономии времени тонкие слои краски можно сушить, обдувая струей воздуха из окрасочного пистолета.



18. Слой базы *paх Admila e³ Gradator*, нанесенный поверх краски, на глазах устраняет видимую границу старого и нового покрытий. Давление на входе в пистолет следует уменьшить до 1,5 бар, а сам пистолет приподнять на 20–25 см над поверхностью детали.



19. Покрытие всей детали лаком сложностей не вызывает.



20. Специалисты и автовладельцы останутся довольны результатом ремонта.