

PPG представляет:

Технология окраски материалами MaxMeuer

Часть 1. Локальный ремонт

МИХАИЛ УСПЕНСКИЙ

Современная ремонтная окраска кузова автомобиля уже давно не искусство, которым она была когда-то. Ныне это обычный технологический процесс, точно выверенный производителями систем лакокрасочных материалов. Залог успешной окраски прост — необходимо строго следовать всем рекомендациям разработчика ЛКМ. Он гарантирует и «попадание в цвет», и получение стойкого покрытия, и отсутствие дефектов.

Наглядно продемонстрировать справедливость такого утверждения мы решили с помощью материалов лакокрасочной системы MaxMeuer, проведя технологическую операцию, известную под названием «окраска переходом».

Напомним, что систему ЛКМ MaxMeuer, производимую европейским отделением концерна PPG, мы представляли на страницах журнала в марте 2006 года. Это высококачественные материалы, относящиеся к среднему ценовому диапазону. Об их качестве свидетельствует то, что в Европе MaxMeuer предоставляет пятилетнюю гарантию на ремонтное покрытие, нанесенное по собственной технологии, а также факт одобрения ремонтных материалов многими ведущими автопроизводителями. Но само по себе качество ЛКМ — это лишь необходимая составляющая любой солидной окрасочной системы. Им сервисные предприятия уже не удивишь: некачественные материалы — удел непрофессионалов, случайно оказавшихся в отрасли. «Век их недолог» — имеются в виду и производители таких материалов, и те, кто в погоне за дешевизной решится на их использование в авторемонтных мастерских.

Ныне потребителей ремонтных окрасочных систем интересуют в первую очередь высокая продуктивность и технологическая гибкость входящих в систему лакокрасочных материалов. Имеются в виду скорость проведения ремонта и простота проведения всех операций. Именно такие свойства изначально заложены в систему MaxMeuer, которую порой называют «дружелюбной». Кстати, об этом напоминает фирменный логотип — очень симпатичный щенок с малярной кистью в зубах.

Поговорим о локальном ремонте, который подразумевает восстановление поврежденного покрытия на части панельной детали. Такой ремонт принято проводить по технологии «окраска переходом», позволяющей выполнить неза-

метное для глаза сопряжение нанесенного ремонтного покрытия с заводским. Специально для такой цели предназначена система материалов MaxMeuer HP System, позволяющая совместить высокую производительность ремонта и отменное его качество. Причем экономия времени происходит на всех этапах за счет использования входящих в систему материалов, предназначенных для ремонта по схеме «база+лак».

В первую очередь следует напомнить о быстросохнущем HP-праймере, который выпускается в аэрозольных баллончиках.

Наносится праймер буквально за минуту, что экономит в сравнении с использованием традиционных материалов не менее 15–20 минут.

В систему включен также особый грунт-наполнитель, выпускаемый в двух вариантах светло-серого и темно-серого цветов. Грунты смешиваются в пропорциях, задаваемых цветовой документацией MaxMeuer в зависимости от цвета базовой краски. Таким образом создается тонированная подложка, обеспечивающая нанесение минимального количества слоев базы до достижения полной укрывистости. А это — экономия времени и материалов.

Само базовое покрытие MaxiCar HS наносится способом «мокрый по мокрому», а после сушки покрывается супербыстросохнущим лаком HP Clear.

Таким образом, по сравнению с другими материалами система HP System дает возможность при ремонте частичного повреждения панельной детали сэкономить почти час рабочего времени.

Так ли это на самом деле, мы решили убедиться лично. Для этого посетили производственную базу официального дистрибьютора PPG Industries ООО «Тандем» в г. Обнинске Калужской области, где был проведен локальный ремонт повреждений на панельной детали. Все этапы ремонта приведены на фотографиях. Конечный же результат таков, что обнаружить границу ремонта на глаз невозможно.



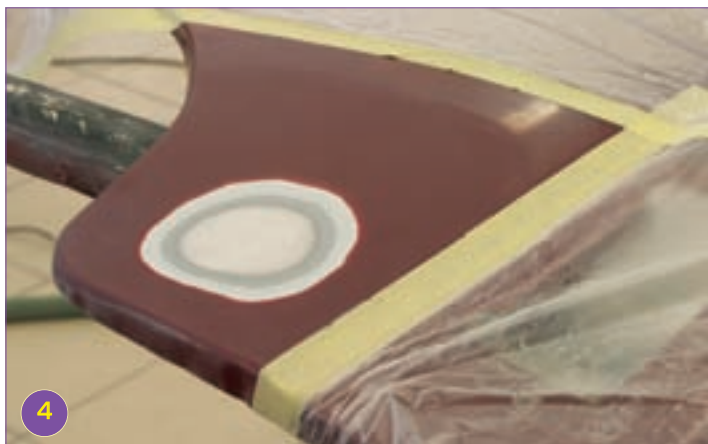
Повреждение на панели незначительное, но внешний вид автомобиля безнадежно испорчен.



2 Поврежденный участок расшлифовывается шлифмашинкой с абразивным материалом зернистостью P220–P320. При шлифовании необходимо полностью удалить царапины, создав плавный переход к неповрежденному покрытию.



3 Перед грунтованием ремонтируемый участок обезжиривается.



4 На панель наклеивается маскировка.



5 На зону ремонта наносится аэрозольный грунт от внешних границ к центру.



6 С помощью ИК-сушки грунт высыхает очень быстро.



7 Вначале грунт обрабатывают вручную абразивом зернистостью P320.



8 Шлифмашинкой с абразивным материалом P500 шлифуют загрунтованный участок, выходя на неповрежденное покрытие.



9 Всю окрашиваемую поверхность обрабатывают матирующей пастой 3М.



10 После мойки, обезжиривания и сушки панель переместится в кабину ОСК.



11 На участок ремонта будет нанесена «перламутровая» база, поэтому вначале обрабатывают поверхность специальным составом, предотвращающим неправильную ориентацию частиц пигмента.



12 На грунт наносят первый слой базы.



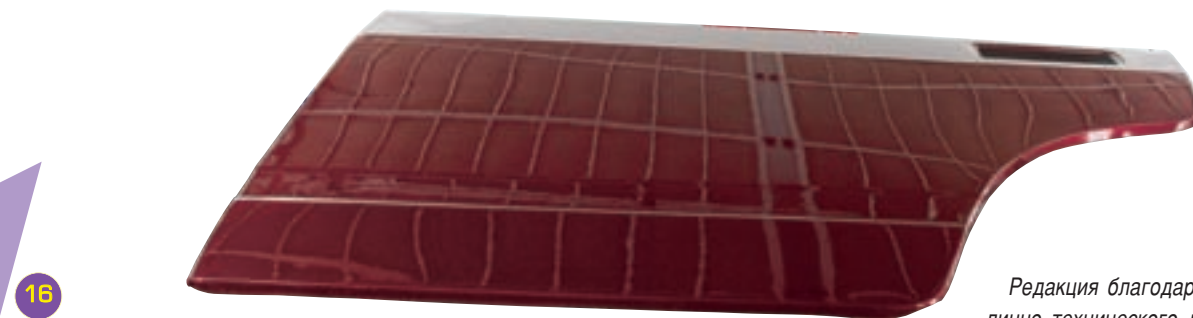
13 После короткой выдержки способом «мокрый по мокрому» наносят второй слой базы, создавая плавный переход к неповрежденному покрытию.



14 Так как использовали аэрозольный грунт без подгонки его цвета, для полной укрывистости приходится нанести третий слой базы. Слой наносят с плавным переходом к неповрежденному покрытию.



15 После небольшой выдержки — окончательная операция: всю панель покрывают лаком.



16 Окончательный результат — догадаться, что участок детали был перекрашен, практически невозможно.

Редакция благодарит компанию «Тандем» и лично технического директора Сергея Чумичкина за помощь, оказанную при подготовке материала. 