

Руководство по покраске автомобиля без лишних затрат

Введение	2
Глава 1. Красить или не красить?	20
Глава 2. Удалять краску или нет?	46
Глава 3. Кузовные работы	70
Глава 4. Оборудование для покраски в домашних условиях	89
Глава 5. Современная продукция для покраски.....	111
Глава 6. Подготовка, шлифовка и защита неокрашиваемых панелей кузова.....	129
Глава 7. Чудо за один день	151
Глава 8. «Зачистил-покрасил».....	166
Глава 9. Полный комплекс работ	181
Глава 10. Не останавливаться на достигнутом	200
Глава 11. Первичная и вторичная полировка	215

Издательство «Монолит»

ВВЕДЕНИЕ

В течение многих лет я обдумывал и планировал написание данной книги. Именно поэтому мой старый Chevy'52 так долго ездил с потрескавшейся мелами краской и без некоторых хромированных деталей кузова.

И вот однажды, принявшийся за написание данной книги, я всерьез задумался о том, что никогда не приходило мне в голову: где же я научился технике окраски автомобилей?

Раньше в свободной продаже не было так много специализированных книг на подобную тему. Иногда в некоторых журналах появлялись короткие статьи о различных видах кузовных работ. Я внимательно читал и запоминал всю информацию. Однако в данных статьях разговор больше шел о том, как резать, варить, шлифовать, обрабатывать при помощи молотка и оправки листовой металла, а не о нанесении краски. Научить мастерству покраски автомобилей по книге достаточно сложно. Именно поэтому я и решил взяться за подобный проект и надеюсь, вы тоже решите попробовать.

Я учился сварке, полировке и работе по металлу в мастерских в школе, еще когда был подростком, затем я смог оттачивать свое мастерство, когда отец купил агрегат для кислородно-акетиленовой сварки, необходимый для работы на ферме. Это и сделало меня первоклассным сварщиком. Конечно же, научиться чему-либо можно, только практикуясь. Но нужно учитывать, что подобные эксперименты влекут за собой не только резку и сварку металла, но и часто ожоги и порезы на ваших руках. (www.monolith.in.ua)

К тому же, все свои знания я получил в эпоху активного развития отрасли кузовных работ, покраски и сварки. На протяжении целых поколений все кузовные работы сводились к использованию молотка и оправок, сварка выполнялась

при помощи горелок, лужение - при помощи свинца, а для покраски использовался лак. Именно так все и происходило с 1920-х годов по 1960-е. Именно об этих методиках и говорили многие специалисты в своих статьях.

Конечно же, расплавление свинца было не под силу мне, как и многим молодым новичкам. С другой стороны, пластиковые наполнители на смоляной основе, которые только начали появляться в свободной продаже в то время, представляли собой более доступную альтернативу. К сожалению, как и многие другие новаторские изобретения, большинство данных наполнителей были далеки от идеала, как и условия их применения. Поэтому пластиковые наполнители и стали пользоваться в то время дурной славой, хотя в наше время подобное заявление было бы несправедливым. Единственной проблемой, связанной с использованием пластиковых наполнителей в те времена, как и сейчас, остается плохая техника нанесения, а ни в коем случае не их качество. Пластиковый наполнитель очень прост в эксплуатации, при этом для его использования не требуется наличия специальных инструментов или навыков, именно поэтому очень часто мы наносим его очень быстро на плохо подготовленную поверхность. Последнее утверждение также верно и по отношению к свинцу, однако для его использования потребуется некоторое время тренировок и некоторые специальные инструменты.

Возможно, мы забегаем вперед, однако позвольте привести один яркий пример из собственного опыта, в те времена я еще был новичком. Возможно, данный пример покажет вам, насколько может меняться технология по мере развития. Пайка намного проще, к тому же она не вызывает такой деформации, как газовая сварка на листовом

Издательство «Монолит»

металле. Она не настолько прочна и долговечна, как сварка при соединении кусков металла, однако она отлично подходит для заполнения отверстий. К тому же, пайка отлично сочетается с использованием свинца. Как описывалось в ранних статьях по кузовному ремонту, многие специалисты использовали именно пайку при работе с листовым металлом, после чего поверхность покрывалась свинцом. Так рекомендовали профессионалы. И я, конечно же, последовал их совету, однако вместо свинца, я использовал пластиковый наполнитель. Однако наполнитель, даже самый качественный, не совместим с пайкой. Я не знаком с химическими свойствами наполнителя и припоя, однако знаю, что они просто не могут соединиться. Я понял это на собственном горьком опыте, после того, как поверхность моего автомобиля, тщательно отшлифованная, прогрунтованная и окрашенная, вздулась и покрылась пузырями в местах, где я запаял отверстия и покрыл их пластиковым наполнителем. Единственным выходом из сложившейся ситуации было срезать впаянные области, приварить листы металла и начать все сначала. Даже по прошествии многих лет, при подготовке кузова моего автомобиля Ford'32 к покраске, я нахожу большое количество небольших пропаянных участков. Поэтому я был очень рад узнать о появлении герметиков с высокой удерживающей способностью (таких как PPG DP40 и другие), которые можно наносить на пропаянные области кузова, а затем покрывать шлифующейся грунтовкой и даже пластиковыми наполнителями.

Продолжая тему получения первого опыта и изменения технологий, следует отметить, что окраска краскопультом приобрела популярность только в начале 60-х годов. Поэтому, когда я захотел модифицировать мой первый мотоцикл (подъем руля мотоцикла, укороченное заднее крыло и т. д.), я разобрал все компоненты, тщательно отшлифовал раму и остальные детали, затем при помощи кисточки окрасил все детали глянцевой эмалью, кажется пурпур-

ной. Примерно в то же время (в конце 1950-х) мы с друзьями переключились с моделирования самолетов на моделирование автомобилей, которые мы также пытались модернизировать (что впоследствии стало распространенным увлечением). Автомобили также подвергались тщательной покраске при помощи кисточек, чтобы сделать их гладкими и глянцевыми. Однако мы также проводили большое количество времени, подготавливая пластиковые панели кузова: шлифуя линии соединения, заполняя вмятины (или моделируя кузов) при помощи шпатлевки, грунтую поверхность, а затем подвергая ее тщательной шлифовке, уменьшая коэффициент зернистости наждачной бумаги. После этого мы разбавляли краску-эмаль для пластика и наносили ее тщательно подобранными кисточками. Затем, по мере того, как комплекты становились более сложными, мы научились использовать «реалистичные цвета» для покраски двигателя, компонентов шасси, хромированных деталей вручную. Конструирование моделей научило нас, прежде всего, тщательной и основательной подготовке поверхности, вниманию к деталям, аккуратности при подборе цвета и терпению. А это все, что необходимо для качественной покраски настоящего автомобиля.

Затем появились краски, наносимые при помощи распылителя. Конечно же, это не изменило в корне процесс покраски, так как такие составляющие работы, как тщательная подготовка поверхности, терпение и внимание к деталям, остались неизменными. Однако нам пришлось обучаться новой технике, а это было непросто, особенно на начальном этапе. Понадобилось долгое время практики и экспериментов: изготовление тисков или опор для фиксации различных деталей, удаление пыли, нанесение битумных слоев краски, подогрев краски в горячей воде. Кроме этого, необходимо обеспечить чистоту в рабочем помещении, чтобы пыль, загрязнения и насекомые не попали на лакокрасочное покрытие, пока оно не высохнет. Однако самым сложным было научиться

Издательство «Монолит»

орудовать баночкой с краской таким образом, чтобы получить как можно более гладкий и равномерный слой, при том, что промежуток от ноздреватости поверхности до потеков краски очень мал. Мы также научились переходить от одного типа краски к другому (например, от эмали к лаку) или даже менять краски различных марок, что обычно требовало некоторых предварительных проверок. Самым значительным шагом был переход от банок-распылителей с краской к краскопультам, однако это не отменяло необходимости в определенных навыках и таланте. Лучшим и, наверное, единственным способом научиться пользоваться краскопультом было начать его применять на практике. Проще и дешевле всего начинать с банок-распылителей с краской. И независимо от

того, что вы собираетесь красить: детский велосипед, автомобиль или мебель на веранде вашего дома, не сомневайтесь, просто начинайте действовать. Начните практиковаться прямо сейчас.

Большая часть моих друзей были старше меня, поэтому у них раньше появились автомобили. К тому же, их семьи были более состоятельными, и их автомобили не нуждались в таких масштабных модификациях, скорее это было желание сделать автомобили «круче». В нашем небольшом городке было всего несколько мастерских по окраске автомобилей. Один парень построил на заднем дворе окрасочную камеру из шлакоблока, а у другого было старое здание в центре города, в котором также была окрасочная камера. Однако оба были готовы с радостью окрасить авто-



Когда дело дошло до кузова и покраски, я многому научился на примере покраски моего первого автомобиля. Хорошой новостью для меня было то, что кузов не проржавел. Однако автомобиль действительно повидал виды и длительное время не использовался, прежде чем я его получил. На данной фотографии машина подвергалась ремонту, включая снятие и выпрямление крыльев, в течение полугода. Конечно же, машина мне досталась бесплатно.

Издательство «Монолит»

мобили, при условии, что мы выполним весь подготовительный этап самостоятельно и купим все нужные материалы. Видите ли, если вы умеете распылять краску и делаете это регулярно – это самая простая часть процесса окраски. Мы были молодыми и энергичными (особенно я), поэтому выполнение всей тяжелой работы не только помогало сэкономить средства, но и было интересным. Приходилось тратиться только на сухую и мокрую наждачную бумагу и рулоны клейкой ленты. Разборка автомобилей (снятие бамперов, ламп освещения, эмблем) проводилась скорее интуитивно. Снятие таких компонентов, как дверные ручки и некоторые хромированные детали, стоило большего труда. Поэтому мы либо находили способ, чтобы снять их, либо закрывали их при помощи клейкой ленты. Иногда установка подобных деталей была даже более сложной.

И опять же, я точно не помню, как мы научились использовать «мокрую» наждачную бумагу с коэффициентом зернистости 220, как заострять края кромок, как не стирать пальцы и как использовать наждачную бумагу с коэффициентом зернистости от 360 до 400. Скорее всего, мы прочли об этом в журналах. Однако многое просто было на слуху в нашей компании, в которой каждый трудился над собственным автомобилем. Я даже помню, что некоторые из нас даже устраивали что-то вроде вечеринок, покупая пиво и приглашая всех к себе на шлифовку кузова автомобиля. Конечно же, в таком случае качество работ было не самым лучшим, однако самое сложное было сделано, к тому же можно было удалить все неровности самостоятельно позднее. Конечно же, не обходилось и без травм.

Когда у меня появился первый автомобиль, я не был таким прозорливым. Мне достался рабочий, но видавший виды седан Chevy. Мне предстояло выполнить большое количество кузовных работ, и из всего, что я знал, самым сложным было вытягивание больших вмятин при помощи тяжелого молотка с резиновым бойком, который использо-



Я наткнулся на подходящие компоненты по низкой цене и заменил крылья, заднюю панель кузова и другие детали. Я отшлифовал поверхность автомобиля и удалил большую часть облицовки при подготовке к покраске, однако дальше я не пошел, поэтому ездил на таком автомобиле до окончания школы.



В мое первое лето после колледжа я взял напрокат небольшой краскопульт, затем прогрунтовал, отшлифовал и подготовил автомобиль к покраске. После этого я приобрел три литра эмали ('62 Corvette Fawn Beige (бежевый, оттенок молодого оленя) и Cordovan Brown (коричневый, оттенок кордовской кожи)), один литр герметика и обратился к местному малярю, после чего автомобиль покрасили на заднем дворе. Фотография была сделана на следующий день (передний бампер находился в мастерской по хромированию деталей).



Через несколько лет ежедневной эксплуатации при одном слое эмали на поверхности кузова автомобиля появились некоторые вмятины. Я устранил все неровности поверхности и начал подготовку к более качественной покраске кузова.

вал мой отец для подобных целей. Используя деревянные бруски в качестве опор, я пытался делать все так, как описывалось в журналах, однако на самом деле все оказалось не так просто (к тому же я не располагал всем необходимым оборудованием). В конце концов, я решил снять передние крылья, положить их на дорогу и таким образом выровнять их. Конечно же, я не рекомендую использовать данный способ, однако девиз «все средства хороши» все еще является одним из правил в моей мастерской. К счастью, я наткнулся на автомобиль, находившийся в нерабочем состоянии, зато все панели кузова выглядели отлично. Я приобрел все необходимые детали за незначительную сумму и просто заменил все поврежденные компоненты кузова на моем автомобиле. Так я получил еще один урок в кузовном деле: часто намного проще и

даже дешевле приобрести подходящие детали с подержанного автомобиля, чем пытаться выправить поврежденные компоненты.

И все же, мой автомобиль был окрашен в два цвета, а передние крылья и задняя панель были совершенно иного цвета, при этом весь кузов я тщательно отшлифовал. Конечно же, у меня не было специального оборудования для покраски (и не было денег оплатить покраску), поэтому я подкрасил места, в которых краску пришлось удалить, при помощи краски из банки-распылителя и ездил на этой смешной «многоцветной тачке» до окончания школы.

Только через год я смог позволить себе взять напрокат недорогой маленький компрессор и краскопульт. Я прогрунтовал автомобиль в отцовском гараже, купил эмаль двух тонов типа «металлик» и 1 литр авиационного гер-

Издательство «Монолит»

Глава 1

КРАСИТЬ ИЛИ НЕ КРАСИТЬ?



Если есть возможность выбирать, подберите такой автомобиль, который требует минимальных ремонтных работ, кроме покраски. Этот двухдверный Chevy'55 простоял у моих соседей более 10 лет. Когда-то он даже блестел. Однако обратите внимание, что на поверхности кузова нет проржавевших областей. Модель Bel Air очень привлекательна. Вы, конечно, можете снять краску до металла, чтобы удовлетворить свое любопытство, однако, скорее всего, данный автомобиль нуждается в шлифовке и новой покраске, кроме стандартных работ по восстановлению. Однако, конечно же, владелец надеется в скором времени сделать все это, и не будет продавать.

ПОЧЕМУ ВЫ ХОТИТЕ ПОКРАСИТЬ ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ?

Кузов автомобиля можно сравнить с человеческим телом. Прежде всего, если он не совсем новый или практически новый, он не будет идеальным, в любом случае. Во-вторых, со временем кузов автомобиля неизбежно будет разрушаться. Однако есть хорошие и плохие стороны во всем этом.

Сначала о хорошем: конечно же, лучше содержать ваше тело в порядке, чем пытаться восстановить его, также

и кузов автомобиля, вы можете содержать его в отличном состоянии, если будете за ним регулярно ухаживать. При правильном уходе и бережной эксплуатации, состояние автомобиля будет нормальным в течение многих лет. Проблема состоит в том, что, в отличие от наших тел, иногда автомобиль попадает к нам от других владельцев, которые не заботились о нем должным образом на протяжении многих лет. Данные автомобили могли получить такие повреждения, как сморщенная, истертая и покрытая точечной коррозией поверхность, царапины, вмятины и даже более

Издательство «Монолит»

СПАСИ СТАРОЕ ЛАКОКРАСОЧНОЕ ПОКРЫТИЕ

Вы можете удивиться, когда узнаете, как можно восстановить достаточно старое и потускневшее лакокрасочное покрытие. Я не говорю о достижении эффекта автомобиля-победителя выставки. Я говорю о лакокрасочном покрытии, которое не получало соответствующего ухода, поэтому потускнело и начало окисляться, а вам необходимо просто вернуть покрытию былой внешний вид. С другой стороны, на различных выставках можно увидеть оригинальные классические автомобили, которые подверглись тщательной разборке, чистке и полировке (это касается не только старых деталей, но и новых деталей из металла), пока они не стали выглядеть, как новые. Вы можете сделять то же самое с любым старым автомобилем, при этом особых вложений

подобный проект не потребует, кроме, конечно же, вашего времени и рук, испачканных по локоть в масло.

Раньше я слышал, что люди смазывают маслом или воском грунтовку, чтобы сделать ее блестящей. Ни в коем случае не делайте этого, если вы планируете наносить последующие слои краски. Я также видел ребят (поклонников лоурайдеров), которые наносили воск, независимо от того, какой краской был покрашен автомобиль, пока поверхность не становилась блестящей. Если через краску воск попадал на грунтовку, тогда все нормально. Поверхность действительно становилась блестящей. Однако, при использовании современных абразивных восковых паст, поверхность кузова можно заставить сиять достаточно быстро, и чем больше пасты вы будете наносить, тем более блестящим будет становиться автомобиль. В данном случае мы будем делать что-то



Мы поговорим более подробно о точечной покраске в последующих главах, однако давайте рассмотрим автомобиль, который выглядит так, как будто его необходимо красить полностью, хотя можно этого и не делать. На этой фотографии изображена Honda Accord '93, которую моя жена купила новой. Она тщательно ухаживала за автомобилем на протяжении 320 000 км пробега, включая поездки по стране, однако автомобиль никогда не стоял под крышей, не накрывался чехлом и не полировался. В некоторых местах слой прозрачной краски сталходить на мел, однако оттенок «красный металлик» при этом ничуть не потускнел. Когда моя жена приобрела автомобиль Toyota Camry с небольшим пробегом (который вы еще увидите в 8-й главе), она отдала этот автомобиль мне, и я решил проверить, что смогу сделать с автомобилем, чтобы восстановить лакокрасочное покрытие, не выполняя покраску автомобиля.

Издательство «Монолит»

Глава 2

УДАЛЯТЬ КРАСКУ ИЛИ НЕТ?



Я увидел этот автомобиль на обменной площадке. Имейте в виду, что некоторые продавцы могут быть хитрыми (кажется, владелец отполировал автомобиль восковой пастой, чтобы улучшить его внешний вид); однако в этом случае не видно следов коррозии, вмятин, трещин или вздутий. Автомобиль отлично подойдет для тщательной шлифовки и покраски. Вы можете приобрести подобный автомобиль за хорошую цену, а потом выполнить покраску самостоятельно.

Из всех автомобилей, когда-либо мною покрашенных, единственным, с которым не возникло никаких трудностей, был автомобиль, с которого я удалил всю краску до чистого металла. Это, конечно же, может быть совпадение. Однако, скорее всего, это зависит от того, что находится под слоем лакокрасочного покрытия тех подержанных и даже брошенных автомобилей, с которых я не удалял краску. Только Богу известно, где этот автомобиль эксплуатировался и как много раз его перекрашивали. Издательство «Монолит»

Когда вы начинаете проект, вы располагаете определенными сведения

ми. Прежде всего, предположим, что вы знаете или практически уверены, что краска на автомобиле оригинальная или он перекрашивался только один раз, но это была достаточно качественная покраска, поэтому сейчас на поверхности лакокрасочного покрытия нет очевидного растрескивания, отслоений краски и появления пузырьков. В таком случае вы можете просто отшлифовать краску на автомобиле гладко и равномерно, затем покрасить его, используя самые современные покрасочные материалы. Если существующее лакокрасочное покрытие все еще относительно новое и находится в хорошем

Издательство «Монолит»

Типичные приемлемые способы удаления краски с поверхности кузова делятся на две категории: химическое удаление краски и обработка воздухом под давлением с использованием абразивных частиц. Изд-во «Monolith»

ПОГРУЖЕНИЕ

Давайте начнем с наиболее серьезного и тщательного способа. Его часто называют погружением. Просто поместите деталь в большую емкость с раствором кислоты (чаще всего используется соляная кислота), при этом размер емкости должен позволять полностью погрузить компонент кузова. Обычно люди, занимающиеся химическим удалением краски, имеют свою собственную секретную формулу для удаления краски и коррозии с металлических поверхностей, которая предполагает использование кислотной ванны с предварительным или последующим погружением в каустическую соль или щелочь - таким образом химические вещества нейтрализуют друг друга. Подобная процедура, очевидно, требует разборки автомобиля. Я видел однажды, как погружали седан 1940-х годов в подобную ванну, не снимая кузов с шасси, вместе с компонентами подвески, колесами и шинами. Я не знаю, почему они это делали. Возможно, шасси настолько проржавело, что ничего невозможно было отсоединить. Однако, чтобы химический раствор подействовал, необходимо снять раму с шасси, извлечь все стекла, снять двери, капот и багажник, удалить все возможные компоненты. Затем кузов необходимо погрузить в ванну и удалить всю краску, такие компоненты, как крылья, капот и т. д. необходимо окупнить по отдельности. Конечно же, это достаточно сложная процедура. Не выполняйте ее, если вы просто хотите перекрасить автомобиль.

Однако, если это старый автомобиль, который можно просто разобрать, если на кузове слишком много краски или (и это наиболее серьезный повод) если кузов автомобиля подвергся се-

рьезной коррозии, в таком случае это лучший способ устраниить все эти повреждения. Химическое удаление краски является единственным методом, с помощью которого можно удалить коррозию. Он не только химическим путем устраниет всю коррозию с поверхности, но и удаляет коррозию внутренних поверхностей, даже внутри засоренных областей кузова, к которым очень сложно получить доступ. Качественное химическое удаление краски заставляет кузов автомобиля и другие компоненты выглядеть так, как будто они только что изготовлены. В действительности, химическое удаление краски отлично работает на рамках, компонентах шасси, и это действительно «палочка-выручалочка» для механиков, занимающихся восстановлением двигателей, так как действительно удаляет ржавчину, скопившуюся в каналах водяной рубашки внутри старых блоков цилиндров (конечно же, результат не будет идеальным, но все же лучше, чем при использовании других методов). Вопрос состоит только в том, что наливать в емкость для погружения.

Химическое удаление краски является наиболее тщательным и легким способом удаления, при условии, что вы делаете полный капитальный ремонт и восстановление автомобиля. Однако, как всегда, и у этого способа есть свои недостатки. Прежде всего, необходимо найти подходящее место для работы. Должен сразу сказать, что найти подобное место будет сложно. Вы можете воспользоваться интернетом для поиска, однако не исключено, что вам придется отправиться в другой город.

Другой проблемой (которая в прошлом была более серьезной, чем сейчас) являлось удаление кислоты из всех швов кузова, стыков и отверстий, чтобы впоследствии эта кислота не повредила новое лакокрасочное покрытие. Соответствующая нейтрализация и тщательная промывка под давлением всех деталей после химического удаления краски полностью решает данную проблему. Во-вторых, так как детали, с которых краска была удалена химическим спо-

Издательство «Монолит»

Глава 3

КУЗОВНЫЕ РАБОТЫ



Это крыло автомобиля Mustang кажется не сильно помятым, однако то, как оно деформировалось вокруг фары головного освещения и края бампера и то, что это деталь, которую достаточно легко снять, означает, что будет намного проще заменить ее, чем попытаться выровнять.

Верите или нет, но были времена, когда использование свинца в качестве наполнителя при выполнении кузовных работ считалось «быстрым и дешевым». Единственно правильный метод в те времена назывался «работами по металлу» и состоял в использовании молотка и оправки для выпрямления металла посредством растягивания и сжатия определенных участков, при необходимости. Иногда использовалась горелка, чтобы нагреть металл, а незначительные царапины и неровности поверхности устраивались при помощи рубанка для кузовных работ. В наши дни лишь несколько специалистов занимаются подобными видами работ на кузовах из листового металла (стали или

алюминия). Эти мастера также могут вырезать поврежденные участки, самостоятельно изготовить новые заплатки, затем приварить их на место и обработать поверхность таким образом, что вы навряд ли найдете место, на котором выполнялись работы. Мы не ждем, что вы будете заниматься подобными работами или найдете подходящего специалиста.

Мой знакомый, который работал в журнале Hot Rod в начале 50-х годов, рассказал мне забавную историю. В то время у журнала был грузовой автомобиль Ford с кузовом фургон с логотипом на боковых панелях, с языками пламени на капоте и пинстрайпингом Von Dutch.

Издательство «Монолит»



В данном случае, используя пластиковый шпатель средних размеров, я нанес смешанный наполнитель быстро, но гладко и равномерно на вмятину. Одни совет: при нанесении наполнителя не просто растирайте его по поверхности, а слегка вдавливайте его, чтобы убедиться, что он схватился.



Как и при размешивании наполнителя, необходимо обладать некоторыми навыками и опытом, чтобы определить точное количество наполнителя, которое необходимо нанести на поверхность. Лучше все-таки нанести немнога больше наполнителя, в таком случае вы легко сможете удалить излишки. Однако вы также всегда можете добавить наполнитель, это не столь важно.

автомобиль будет сохранять прежний внешний вид около года или чуть больше для участия в выставках. На автомобиле можно будет даже проехать один или два раза. Однако вся наша книга основывается на предположении, что вы ремонтируете и красите автомобиль, который потом будет подвергаться интенсивной эксплуатации.

Не покрывайте кузов автомобиля слишком плотным слоем наполнителя. Не делайте того, что можете увидеть в некоторых журналах или ТВ-шоу. У вас есть больше недели, чтобы закончить данный проект. Нанесите тонкий равномерный слой наполнителя на области, на которых были выполнены кузовные работы, покрывая весь листовой металл в областях с вмятинами, а также на 59-77 мм дальше краев поврежденной поверхности. Вот и все. Страйтесь не использовать наполнитель по краям дверей, капота и других панелей кузова, а также дверных проемов. Так как

Издательство «Монолит»

Глава 4

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПОКРАСКИ В ДОМАШНИХ УСЛОВИЯХ



Все виды компрессоров, включая компрессоры, оснащенные насосами роторного типа и вертикальными баками, можно приобрести в специализированных магазинах, однако классическим вариантом в течение многих лет оставался блок Sears с двумя поршнями, баком емкостью 20 литров, мощностью 1,47 кВт. Его пропускная способность составляет 0,3 м³/мин при давлении 276 кПа, или 0,2 м³/мин - при давлении 620,5 кПа, что является отличным показателем для более ранних краскопультов и большинства пневматических инструментов, однако не для краскопультов низкого давления. После многих лет разматывания и сматывания шланга длиной 15 м, я приобрел катушку с пружиной и настоятельно рекомендую вам сделать то же самое.

Вы можете улучшить внешний вид лакокрасочного покрытия вашего автомобиля несколькими способами без использования компрессора и краскопульта. Одним из способов является полировка лакокрасочного покрытия, которая заставит его выглядеть новым.

Вторым способом является разборка и частичная подготовка автомобиля, прежде чем отправить его в мастерскую, где осуществляют покраску за один день. Мы уже подробно обсудили первый способ, а второй мы рассмотрим в главе 7. Но даже в этих двух случаях

Издательство «Монолит»

Глава 5

СОВРЕМЕННАЯ ПРОДУКЦИЯ ДЛЯ ПОКРАСКИ



Я обещал вам, что не буду вам надоедать кучей банок с различными красками, однако в данной главе этого, наверное, не избежать. В данной главе представлены только цветная и прозрачная краска с соответствующими восстановителями и катализаторами для покраски одного автомобиля. В эту группу не входят грунтовки, герметики, чистящие средства и другие продукты для подготовки кузова автомобиля. На фотографии изображена продукция компании PPG, приобретенная в одном магазине примерно в одно и то же время. Цвет был смешан в магазине, при этом мы получили темно-зеленый Lincoln Mark VIII металлик с перламутром для моего автомобиля Chevy'52, который изначально был покрашен в темно-зеленый металлик. Это двухэтапная система с основным цветом (DBU) и прозрачным слоем (2021). Для покраски автомобиля обычных размеров редко требуется более 6 л краски (чтобы в запасе осталось некоторое количество материалов для окрашивания приборной доски, оконных рам, пространства под капотом и т. д.). Единственной проблемой является то, что, покупая все эти продукты тогда, я не подумал, что кузовные работы могут занять слишком много времени, а реактивный восстановитель со временем может испортиться. Надеюсь, этого не произошло, так как он хранился в герметичной упаковке в темном месте.

Вы можете подумать, что невозможно написать книгу о том, как покрасить автомобиль, не говоря о красках,

но именно это я и собирался сделать. Если бы это не было очевидным клише (и если бы по большей части это было

Издательство «Монолит»

Глава 6

ПОДГОТОВКА, ШЛИФОВКА И ЗАЩИТА НЕОКРАШИВАЕМЫХ ПАНЕЛЕЙ КУЗОВА



Первым шагом подготовительного этапа любой покраски является снятие как можно большего количества панелей кузова, которые вы не собираетесь красить. Это не только облегчает последующие операции по ремонту кузова, шлифовке, защите неокрашиваемых панелей и покраске, но и позволяет вам красить все поверхности, которые были окрашены изначально. На фотографии я только что начал процесс подготовки на моем автомобиле Chevy'52. Я снял задние фонари, номерные знаки, а также панели двери и все панели облицовки. Также я отсоединил передние и задние предохранительные панели кузова и внутренние оконные рамы, которые легко можно подготовить и покрасить отдельно. В данном случае я перекрасил приборную доску в автомобиле и оставил левое заднее окно на месте.

Издательство «Монолит»