

Корозія елементів після кузовного ремонту та фарбування

дата публікації: 2017.07.10



Теоретично, метою ремонту після аварії має бути відновлення автомобіля до такого стану, в якому він виїхав із заводу. Це стосується як міцності цілої конструкції автомобіля, так і якості та стійкості лакофарбового покриття. Однак, реалії зовсім інші.

До авторизованих автосервісів потрапляє лише невелика кількість нових автомобілів, які є на гарантії та мають повну страхівку. Старіші автомобілі, за оптимістичний сценарієм, потрапляють до незалежних СТО середнього класу, в яких інколи, особливо при безготівковій формі розрахунків зі страховою компанією, можна розраховувати на високу якість ремонту. Решта – це, як правило, ремонт "згідно кошторису", коли автовласник отримує від страховика готівку на руки, сума якої, як правило, набагато нижча від реальної вартості ремонту, а потім шукає майстерню, що відремонтує автомобіль за частину від отриманої суми.

Ну, і залишається ще великий сегмент ремонту старих автомобілів із Західної Європи. Тут якраз виникають необмежені можливості для автомайстерень, які ремонтують автомобілі для продавців. Складання автомобілів з 2-3 розбитих автомобілів чи маскуванню пошкоджень відрами шпаклівки є на порядку денному.



На представленому фото видно, що, як правило, знаходиться під таким шаром шпаклівки. Метал повністю заржавів, а цілісність тримається тільки завдяки шару шпаклівки сантиметрової товщини, яка стала конструкційним елементом автомобіля ...

Попробуємо з'ясувати, чому так відбувається. Переважна більшість автомобілів далі виготовляють зі сталі. Вона оцинкована, покрита шарами заводського високоякісного лакофарбового покриття, що гарантує стійкість до корозії протягом багатьох років. Однак, крім незначних зіткнень автомобілів на паркінгу, кожен більш значний ремонт вимагає втручання майстра з кузовного ремонту та одночасного усунення шарів заводського лакофарбового покриття. Сталь, яка сьогодні використовується для виробництва автомобілів, має набагато вищу механічну міцність від сталі, яка використовувалась декілька десятків років тому, завдяки чому її товщина менша, і в результаті – менша вага автомобіля. На жаль, побічним ефектом цього є дуже слабка стійкість до корозії. Позбавлена захисних шарів сталь ржавіє миттєво. І саме тому кожне фарбування повинне починатись з нанесення антикорозійного ґрунту. Якщо він буде достатньо високої якості й правильно нанесений, то метал матиме подібний до заводського захист. На жаль, більшість фарбувальників розпочинають ремонт, наносячи відразу поліестерну шпаклівку на голий метал. А шпаклівка не тільки не захищає метал від корозії, а може її навіть пришвидшити, так як затверджувач для шпаклівок – бензоїл пероксид є дуже сильним окислювачем!

Також часто сліди корозії можна помітити на новому металі кузова або на металі, який не був шпакльований. Тут, як правило, механізм трохи інший. Дуже часто під час обробки ґрунту на складних елементах, на краях, в місцях штамповки чи навколо отворів (вказівники поворотів, отвори для кріплення молдингів й т.п.), шар шліфується аж до голого металу. Звичайно, існують матеріали, завдяки яким можна швидко доповнити лакофарбове покриття в таких місцях і забезпечити відповідний захист, однак багато майстрів наносять лакофарбове покриття прямо на голий метал. А важко собі уявити більш чутливі до швидкої корозії місця, ніж погано захищені отвори під молдингами, де накопичується бруд і волога.

Останнім джерелом корозії на свіжих пофарбованих елементах є, як правило, продавці вживаних автомобілів. За останні роки широко застосовуються товщиноміри лакофарбового покриття, щоб підтвердити аварійну історію автомобіля. Однак пригнаний із Заходу брукс, який побував в аварії, ремонтується так, щоб жодним способом (навіть товщиноміром) не можна було перевірити факт аварії! Оскільки упродовж багатьох років загальна товщина заводського лакофарбового покриття рідко перевищує 100 μm , фарбувальники будь-якою ціною стараються не перевищувати цієї товщини. Для цього використовують нові кузовні елементи або елементи

з розібраних автомобілів, з яких здирають оригінальні шари покриття, а потім наносять тонкі шари нового лакофарбового покриття. Тобто, знищивши оригінальний антикорозійний шар, його неможливо відтворити за допомогою тонких нових шарів лакофарбового покриття. Абсолютний мінімум при правильній технології ремонту – 50-60 μm епоксидного ґрунту (тонші шари не забезпечують достатнього антикорозійного захисту), 10-20 μm базової фарби (залежно від кольору) та 50-60 μm безколірного лаку. А де місце для шару акрилового ґрунту, коли ми вже і так перевищили стандартні 100 μm ? Результат легко передбачити. Корозія може з'явитись буквально всюди, часто вже протягом першого року від проведеного "ремонту".

У підсумку, швидка корозія після фарбувального ремонту – це завжди результат недотримання технології фарбування, пропускання необхідних антикорозійних шарів або їх надто мала товщина.

Лукаш Келяр

Директор відділу навчання Novol

"Сучасна Автомайстерня" №5 (112) 2017

Джерело: