



Красить или не красить?

Игорь Лагутин. Фото автора

Время от времени перед некоторыми владельцами подвесных моторов встает дилемма, которая выглядит, как правило, примерно так: «Стоит связываться с покраской мотора или оставить все как было?». Попробуем найти ответ на этот вопрос, который удовлетворит большинство обладателей моторов.

Для начала поговорим немного о заводской покраске. Сегодня подавляющее большинство производителей подвесных моторов борется не только за количество продаж в том или ином регионе, но и за то, чтобы мотор успешно и без проблем прожил те моточасы, которые ими заявлены. Краска на моторе должна продержаться весь отпущенный ему срок, пусть даже с потерей товарного вида, однако при этом свою функцию она должна выполнять. В чем же эта функция заключается? Во-первых, краска должна предохранять металл от коррозии. Во-вторых, создавать гладкую и прочную поверхность подводной части мотора. Эстетическую составляющую пока трогать не будем, хотя и она здесь имеется.

Большая часть самого мотора выполнена из специального алюминиевого сплава, предназначенного для долгой жизни в воде. В принципе, мотор, даже с облешей краской, а таковых в России, поверьте, немало, довольно успешно может жить

десятилетиями в пресной воде. Вид, разумеется, будет у него – не фонтан, но особых разрушений поверхностного слоя при этом не произойдет. Примером могут служить не поддающиеся учету отечественные моторы, до сих пор встречающиеся на территории бывшего СССР, как говорится, от Бреста до Петропавловска-Камчатского. Другое дело – соленая вода. Процессы окисления алюминиевых сплавов в морской воде происходят не просто быстро, а очень быстро. А так как современные производители подвесных моторов не знают, где они будут использоваться, поступают просто – красят свою продукцию с расчетом на самые жесткие условия эксплуатации. Версии для соленой воды некоторых производителей имеют усиленную систему охлаждения и другие элементы защиты, но краска и технология окраски очень похожи.

К слову, напомним, как красят моторы. Начиная с 90-х гг. практически все производители моторов начали менять не только технологию окраски, но и сами краски. Сегодня большинство использует акриловые краски (нам потом пригодится эта информация) и технологию окраски в электростатических камерах. Это касается не только элементов мотора, но и винтов. Сборка мотора любой мощности выполняется из уже окрашенных элементов.

Некоторые предприятия применяют технологию окраски в ванне, но это, скорее, исключение и касается в первую очередь китайских производителей, где пока не все технологии

соответствуют наиболее продвинутым, японским. Однако и в Поднебесной все идет к тому, что технологии окраски скоро станут самыми что ни на есть современными. А вот у нас порой даже грунта не найти под краской мотора... Перед краской на алюминиевые конструкции наносится специальный слой, который выполняет роль грунта, обладающего хорошей адгезией, и протектора, поскольку содержит в своем составе цинк. Между алюминиевым сплавом и «цинковым грунтом» наносится специальный слой некоего химического состава, позволяющего «грунту» намертво прилипнуть к детали. Состав у каждого производителя свой, и сведения о нем особой огласке не подлежат по вполне понятным причинам. Далее на «грунт» наносится первичный слой акриловой краски. После высыхания и иногда промежуточной обработки наносится верхний слой акриловой краски. После его высыхания поверх него наносится слой специального лака, который обладает большой жесткостью и имеет сложный химический состав. В него, например, входят твердые частички, которые придают изделию специфический эффект «металлика».

Пластиковый капот, он же «колпак» или «кожух», красят примерно по такой же технологии, за исключением нанесения «цинкового грунта» и применения химического состава, обладающего повышенной адгезией. Вместо них используют различные химические покрытия, позволяющие создать слой, на который хорошо ложатся акриловые краски. Состав этого промежуточного слоя у каждого производителя также свой.

Теперь о том, когда обычно красят мотор. Судя по результатам опроса продавцов, по вопросам окраски или подкраски мотора к ним обращается в среднем не более одного-двух человек в год. Сюда не попадают случаи окраски моторов после крупного ремонта, поскольку он проводится, как правило, не в гарантийной мастерской, а где-нибудь на стороне и там же, на стороне, его красят. Поэтому у официальных дистрибьюторов и дилеров информация о таких случаях отсутствует. Тем не менее из официальной и неофициальной информации следует, что по поводу полной покраски мотора обращаются крайне редко, за частичной – например, корпуса редуктора – чаще, а за подкраской мотора для последующей удачной продажи не чаще, чем за окраской подводной части мотора. Немного запутано, но тенденция понятна.



С подкраской подобной цапашины можно повредить. Испорчены только лак и краска.

Информация, полученная из Финляндии от дистрибьютора «Tohatsu» (SGN Group), гласит, что за последние три года по поводу окраски подвесных моторов не обращался никто. Правда, в Суоми отношении к моторам и ремонтам специфическое. Там никто не станет ремонтировать «стукнутый» редуктор, а купят новый, который красить не надо. К облезлым моторам в этой стране отношении потребительски-наплевательское – служит и служит. Вода в Балтике, Финском и Ботническом заливах не очень соленая, поэтому некоторые моторы там порой имеют не самый лучший внешний вид, хотя служат исправно.

На Средиземном море, которое, в отличие от Балтийского, можно признать соленым, обладатели моторов также не очень сильно заботятся о покраске, хотя население Греции, Турции, Туниса и других не самых богатых стран привыкло считать деньги. Доводилось видеть в этих странах моторы с полностью облезшими и подваренными редукторами, которые в таком состоянии пребывают, судя по всему, не первый год. При этом моторы принято укрывать специальными чехлами, но, видимо, только с прагматической целью – чтобы влага не попадала под капот и солнце не разогревало подкапотное пространство, т. е. для защиты от конденсата и лишнего нагрева.

В США, в континентальных штатах (не прибрежных), доводилось видеть моторы мощностью от 50 л.с. (в основном американского производства в возрасте 10 лет и более), которые оставляют на зиму на лодке, просто вытаскив ее из воды, хотя температура в это время года может достигать до -30°C . Подводная часть их выглядела не очень, но, судя по всему, хозяева не делали из этого проблемы. Более щепетильное отношение к внешнему виду в Европе, но тоже не фанатичное.

Однако вернемся к предмету разговора. Тому, кто пришел к выводу, что необходимость покраски или подкраски мотора назрела, надо иметь в виду следующие моменты.

1. Полностью восстановить лакокрасочное покрытие мотора, выпущенного 10–12 лет назад, не удастся. На более старых моторах также заводское покрытие не восстановить, однако можно попробовать имитировать полное восстановление при помощи специальных эмалей.

2. Использовать придется очень дорогие краски, грунты и лаки. К примеру, баллончик с фирменной краской для подвес-



Так живут моторы на о.Крит (г. Агиос Николаус)

Рекомендации Александра Беляевского по окраске подвесных моторов

Александр Беляевский за годы работы с моторами вывел свой алгоритм окраски мотора, позволяющий истратить немного денег, но при этом достичь высокого качества.

Если краска снималась до металла, то первый этап – это подготовка поверхности к наложению грунта. С этой целью возможна химическая обработка специальными составами или механическая – наждачной шкуркой 80–100 единиц. Но лучше и удобнее использовать грунт, выравнивающий, т.е. заполняющий, поверхность, к примеру, «Body Alu» («Polyester Filler»). Возможно также использование эпоксидного грунта «Body 989». Его надо наносить в три слоя с промежуточной сушкой. Режим работы с этим грунтом указан в руководстве фирмы. Для грунтовки винтов можно использовать двухкомпонентный грунт «Body 360». В любом случае после того, как грунт «встанет», его необходимо подвергнуть механической обработке наждачной шкуркой 350–600 единиц.

Этап второй – нанесение специализированной краски на акриловой основе. Выбирать краску можно по каталогам производителей. Для точного попадания «в цвет» лучше использовать фирменные краски, а при их отсутствии и в том случае, когда точного попадания «в цвет» не требуется, можно использовать жесткие эмали на акриловой основе, разумеется, подбирая цвет. Краску надо накладывать в два или три слоя с промежуточной обработкой шкуркой 1000–1500 единиц. Полирующая шкурка позволит создать верхний слой очень высокого качества.

Этап третий – нанесение лака. Выбор лака – дело ответственное, так как от этого зависит внешний вид мотора, кроме того, он предохраняет краску от механических воздействий, и делает очень гладкой поверхность подводной части мотора. Можно использовать лак «Body 492».

Если у вас мало времени, то при нанесении грунта и краски можно использовать «ускорители» типа «ATX 0002», которые добавляются в состав в количестве менее 5% и сокращают время высыхания.

Для устранения различного рода выкрашивания металла можно применять полиэфирные шпатлевки с последующей их шлифовкой наждачной шкуркой 350 единиц.

Для полировки можно использовать различные химические препараты, которые выравнивают верхний слой краски и лака. Их производят все ведущие фирмы, специализирующиеся на выпуске лакокрасочных материалов.

Следует помнить, что использование более дешевых красок и грунтов не дает хорошего результата. Каждый производитель лакокрасочных покрытий в инструкциях по применению своих продуктов достаточно подробно описывает алгоритмы работ и подбора конкретных грунтов, лаков и красок.



«Цейлон» – лодка с мотором на берегу. Используется для плаваний в океане.

ного мотора может стоить от 1200 до 1600 руб. Баллончик с лаком, которым придется покрывать последний слой краски, стоит примерно столько же, может быть, чуть дешевле – от 900 до 1500 руб. Объем баллончика составляет примерно 500 мл плюс-минус 50 мл, в зависимости от производителя. На полную покраску мотора мощностью 50 л.с. придется потратить в общей сложности не менее 1500 мл краски и лака, т.е. в среднем не менее 3600 руб. В случае, если на элементах мотора производилась либо сварка, либо было необходимо выровнять выкрашивание металла, то тут необходима специальная шпатлевка, которая тоже стоит недешево.

3. При желании покрасить мотор целиком не обойтись без полной разборки. У мотора слишком много различных изгибов, сочленений и «мертвых зон», куда краска не попадет, если использовать краскопульт или аэрозольный баллончик. Про кисточку в данном случае разговора идти не может. Для подкраски труднодоступных мест можно применить специальные краски, продающиеся в баллончиках. На таких красках есть специальная пометка о том, что они предназначены именно для труднодоступных мест. Не стоит забывать также об особенностях краски. Если на плоскости она ложится хорошо и не дает подтеков, то это еще не значит, что на изгибах и плавных и не очень плавных скруглениях подтеков не будет. Также придется озаботиться специальным местом для сушки. Присутствие пыли и излишней влаги может привести к тому, что краска и лак помутнеют и ровной поверхности не получится. В некоторых случаях надо использовать сушилку с повышенной температурой, даже если краски и шпатлевки позиционируются как «вольно сохнущие».

Для примера попробуем описать процесс окраски корпуса редуктора. Первое, что придется сделать после работ по металлу – сварки, придания нужной формы перу и т.д. – это либо полностью, либо частично удалить старую краску. Механический способ не всегда годится, поэтому можно использовать смывку краски или удалить ее при помощи растворителя (растворителей), которые придется подбирать опытным путем, так как, имея дело с мотором категории «б/у», не всегда удается понять, какой краской он покрашен, «родной» или нет.

После удаления ненужной краски и нанесения в случае необходимости шпатлевки, надо нанести грунт. Большинство грунтов – двухкомпонентные и созданы на базе эпоксидной смолы. Его, грунт, рекомендуется нанести в три слоя с промежуточной сушкой. Первый слой должен сохнуть один час, второй – два, третий – четыре часа. Нанесенный грунт надо зачистить наждачной шкуркой 350–600 единиц. Далее, после всех проведенных операций, можно накладывать краску. При частичном удалении старой краски придется выровнять грунт с таким расчетом, чтобы не был заметен переход. Краску



Индийский океан. Лодка ходит через прибой. Чехол от солнца и соли.



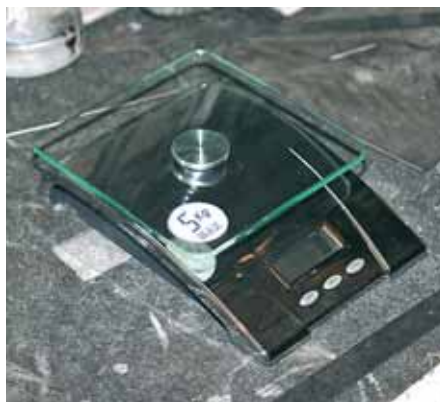
«Цейлон». Мотор используется в пресной воде и хранится на открытом воздухе

лучше выбирать фирменную, которую продают официальные дилеры и дистрибьюторы. Краски, предлагаемые сторонними производителями, могут «не попасть в цвет» или даже «поругаться» с родной краской. Среди автомобильных эмалей найти нужный «колер», который подошел бы к цвету моторов японского и американского производства, невозможно. Мало того, они еще, как правило, не дружат по химическому составу с краской, которой окрашивают мотор. При напылении автомобильной эмали на эмаль подвесного мотора возможно вспучивание и отслоение «родной краски». Последствия в этом случае очевидны...

После нанесения краски ее стоит зачистить шкуркой 1000–1500 единиц. Затем наносят лак. Кстати, наносить лак рекомендуется поверх краски на элементы мотора, колонки или винта, если те были окрашены. При этом необходимо использовать жесткие лаки на акриловой основе, и чем жестче, тем лучше. Лак позволяет не только создать очень гладкую поверхность, но также на долгие годы предохранить краску от истирания. В распоряжении того, кто решится сам красить мотор, – также различные полироли, которыми можно придать краске и лаку не только привлекательный внешний вид, но и создать максимально гладкую поверхность.

Следует заметить, что самому заниматься покраской мотора или его элементов с соблюдением рекомендуемых заводами технологий не только накладно, но и трудно. Однако никто не отговаривает любителей самим заниматься этим увлекательным процессом, который может занять все свободное время.

Тот, кто все же решил на частичную подкраску мотора, ссадин, царапин и т. п., должен иметь в виду, что, если краска содрана, а нижний протекторный слой, содержащий цинк, остался в целостности и сохранности, то процесс подкраски можно отодвинуть на любое время. Если же протекторный слой поврежден, а мотор эксплуатируется в соленой воде и живет на воде большую часть жизни, то откладывать подкраску в долгий ящик не стоит – может выйти «себе дороже». Восстановить слой, нанесенный на заводе, невозможно, поэтому в данном случае имеет смысл использовать двухкомпонентные грунты и фирменную краску, которые можно приобрести в специализированных магазинах (в том числе через Интернет-магазины). После подкраски, которую можно выполнять либо с помощью небольшого краскопульта (все зависит от площади повреждения), либо аэрозольного баллончика,



Весы для окраски – вещь необходимая

либо просто тампона (на последний слой краски надо также нанести слой лака). Если есть возможность, то лучше использовать фирменную краску, она точно не «подерется» с той, которой окрашен мотор, и даст хоть какую-то гарантию, что сложную работу переделывать не придется.

Если царапины невелики и поврежден только лак и верхний слой краски, то даже на моторах, эксплуатируемых в соленой воде, операцию по удалению царапин можно отложить до окончания сезона, когда появится время. Подкрасить небольшие царапины можно аэрозольным баллончиком, предварительно обезжирив поверхность, к примеру, уайт-спиритом. Можно использовать растворители на акриловой основе. Столь любимые многими бензин, одеколон, жесткие растворители, скинол и т. п. не годятся по многим причинам. По

возможности, на верхний слой краски надо напылить слой лака и заполировать его. Тогда подкрашенное место долгое время будет как родное и не потребует вторичной окраски.

При использовании различных грунтов и красок следует помнить, что основные элементы мотора выполнены из алюминия, и поэтому использовать краски и грунты, в составе которых есть медь, нельзя. Нельзя также забывать о том, что цинковый анод, который у большинства моторов прикреплен к антикавитационной плите, красить нельзя ни в коем случае, иначе коррозия мотора ускорится в разы.

Теперь об эстетике. Порой случается так, что мотор, после длительной работы в грязной и замусоренной воде, выглядит, мягко говоря, не лучшим образом.

Для приведения в божеский вид его необходимо помыть. Отмыть результаты воздействия нефтепродуктов, кислот, жизнедеятельности бактерий и т. п. не просто. Помочь в этом могут различные средства для мытья посуды, которые неплохо расщепляют не только животные и растительные жиры, но даже некоторые нефтепродукты. Ни в коем случае не следует пользоваться растворителями, ацетоном и другими экстремальными жидкостями, поскольку они могут повредить верхний слой лака. Далее, если говорить об эстетике, надо внимательно осмотреть мотор на предмет сколов, ссадин и царапин.

Отечественные моторы, которые покрашены автомобильными эмалями, можно привести в порядок, купив баллончик с соответствующей краской. Моторы иностранного производства придется доводить до ума, используя только акриловую краску импортного производства.