

ЭНЦИКЛОПЕДИЯ АВТОВЛАДЕЛЬЦА ПРАВИЛА МЕЛКОГО КУЗОВНОГО РЕМОНТА

Обычно к небольшому, зачастую едва заметному сколу от прилетевшего из-под колеса едущего впереди автомобиля камешка на лакокрасочном покрытии капота или переднего бампера мы относимся философски: мол, в России живем, и все это мелочи жизни. Но со временем этих сколов становится все больше и больше. А иногда на блестящих бортах машины вдруг находятся и уродливые шрамы от царапин, с которыми автомобиль перестает выглядеть красивым и ухоженным. И тогда перед его владельцем встает вопрос: где, как и почему можно убрать мелкие повреждения?



Окраска деталей стык требует не только мастерства маляра, но и колориста, подбирающего цвет — на стыке двух деталей даже незначительная разница в оттенке станет очевидной

МЕЛОЧИ ЖИЗНИ

ГДЕ?

Выбор достойной вашего автомобиля мастерской или СТО, где можно было бы отремонтировать мелкие кузовные повреждения, всегда будет лотереей, поскольку никаких четких критериев здесь нет: СТО с высокими ценами еще не гарантия такого же высокого качества, а отсутствие в мастерской окрасочной камеры не обязательно показатель примитивных технологий ремонта. Однако есть ряд факторов, по которым риск попасть к плохим мастерам снижается. И первый из них — **гарантия**: исправление брака хоть в окраске, хоть в рихтовочных работах всегда обойдется дороже первоначальной стоимости ремонта. Поэтому **чем больше срок гарантии — тем лучше**. И желательно, чтобы этот срок был не менее шести месяцев, а лучше не менее года — тогда все возможные недочеты в работе, если

они есть, гарантированно выявятся с течением времени и внешних климатических условий. Не стоит пренебрегать **отзывами** друзей и знакомых по той или иной СТО: как долго делали машину, не было ли пересмотра цены в сторону увеличения, и понравился ли результат? Еще один нюанс: **кто** будет делать ваш автомобиль? В китайских сервисах рабочие обычно трудятся «вахтовым» методом, и в случае возникновения претензий найти крайнего может оказаться невозможно. А вот действительно высококлассные специалисты даже при смене места работы невольно «уводят» за собой и многих клиентов, поэтому **рекомендации к конкретному мастеру** также нельзя сбрасывать со счетов. Наконец, можно (и даже нужно) **посетить выбираемые сервисы** и посмотреть, какова здесь клиентура и как выглядят только что отремонтированные в этом сервисе машины.

КАК?

Не менее важен для многих автовладельцев и другой вопрос: как исправлять внешние недостатки автомобиля? Существует несколько видов косметического ремонта. Один из самых простых и доступных — **полировка**. Даже ручная процедура в ряде случаев может скрыть мелкие дефекты внешности и вернуть машине утерянный блеск и шарм. А более глубокая профессиональная полировка способна скрыть и не самые мелкие царапины (при условии, что они не доходят до грунта и тем более до металла или пластика). Но чаще всего подобные косметические меры бессильны, и тогда придется прибегать к более основательному ремонту — с **окраской** одного или нескольких кузовных элементов. Мастера чаще предпочитают окрашивать детали с так называемым «**переходом**»

на соседние элементы. Это немного дороже по стоимости, но зато обеспечивает более лучший результат и минимальную разницу в оттенках. Однако в ряде случаев приходится красить что называется, **стык**, и в таком случае немногие мастера и СТО добиваются действительно хорошего результата.

Но существует и еще один способ мелкого кузовного ремонта — **беспокрасочное удаление вмятин**. Преимущество данного метода в том, что на ремонт требуется намного меньше времени (в среднем не более пары часов), а на машине остается родная краска. Однако применимость такого метода ограничена: при любом заломе краски, а также при слишком глубокой вмятине или сложном рельефе поверхности беспокрасочная технология не применяется. Да и царапину или скол такой ремонт не скроет.

ПОЧЕМ?

Это — самый животрепещущий для большинства автовладельцев вопрос, однозначного ответа на который дать нельзя. Но привести ориентировочный уровень цен все же возможно. Так, несложный ремонт с подготовкой и окраской **крыла** легкового автомобиля обойдется в **3–4 тысячи рублей** без стоимости материалов. **Капот** или **бампер** обойдется дороже — в среднем около **5 тыс. руб.** Еще на тысячу дороже будет отремонтировать **дверь** или **крышу**. По итогам **стоимость мелкого кузовного ремонта может достигать 10 тыс. рублей и даже немного выше**. При этом есть мастерские, которые обещают сделать ремонт все того же бампера буквально за 2–3 тысячи. Особняком стоит **мелкий кузовной ремонт на официальных дилерских сервисах**: здесь по технологии нередко требуется снятие прилегающих кузовных элементов, что соответствующим образом увеличивает стоимость ремонта.

Еще один ценовой нюанс связан с **количеством повреждений на одной детали**: исправлять пару-другую малозаметных сколов, или даже одну-две небольших царапины, зачастую не имеет особого смысла — ведь **стоимость действительно качественного ремонта одного кузовного элемента мало зависит от количества мелких повреждений на нем**, т.к. все равно придется подготавливать к окраске и окрашивать (или как минимум покрывать лаком) всю деталь со всеми ее царапинами и сколами. Поэтому при появлении первой царапины, пожалуй, нет смысла сразу же бежать в кузовной сервис — разумнее подождать и позже решить все проблемы, что называется, оптом. Но это, конечно, применимо только если кузовные повреждения действительно мелкие, косметические...