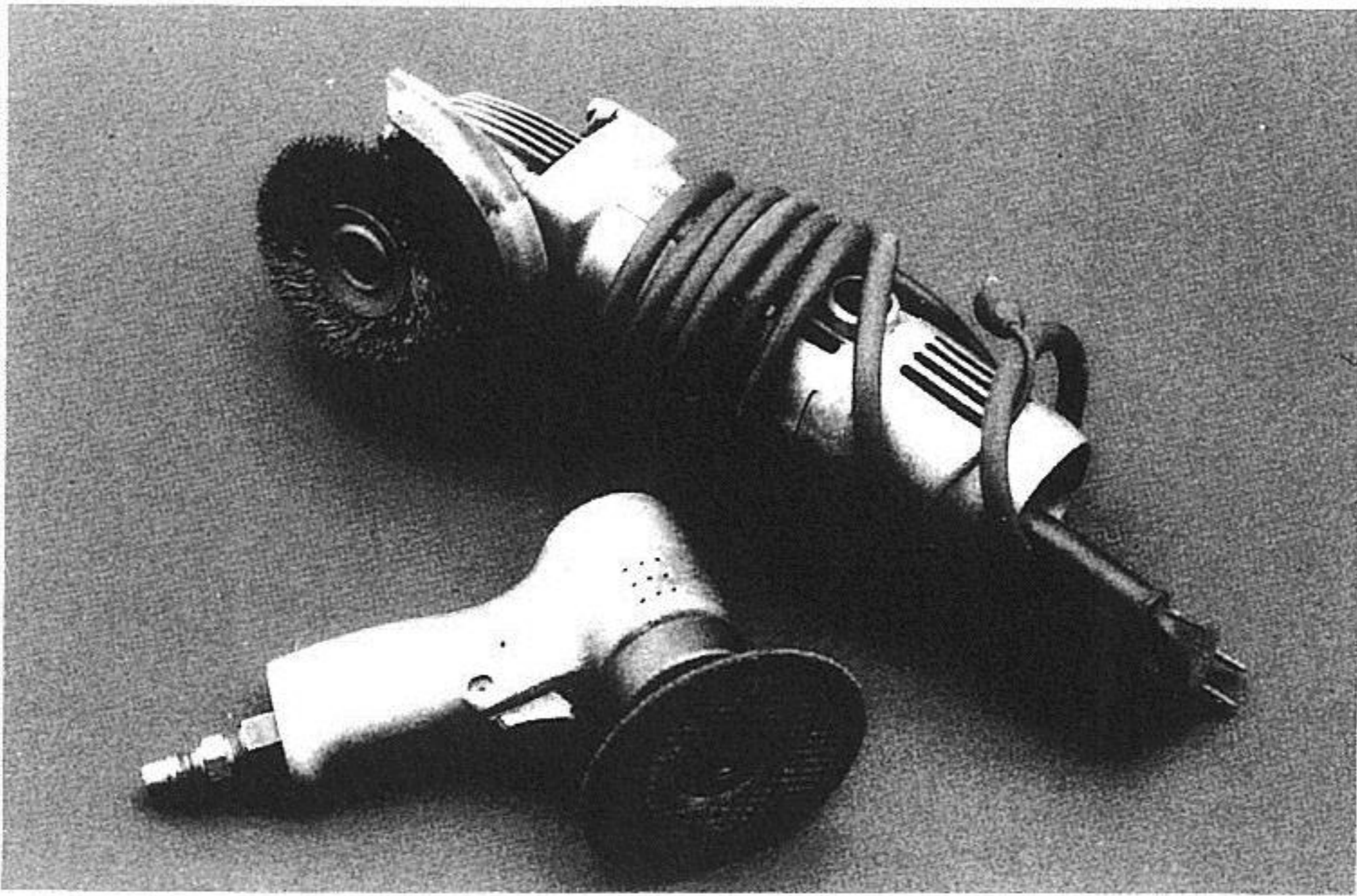


目次

1. 塗装する前にやること	9
■剥離する前に——剥離剤のこと	11
■錆を落とそう	14
■最初に塗るプライマー(錆止め)	18
■凸凹を埋めるパテ	19
■パテを付ける	20
■“ヘラ”とその使い方	24
■钣金屋さんとは表裏一体	28
■パテを研ぐ	32
■サフェイサーを吹く	35
■粘度と粘度計	39
2. サフェイサーを研いでからの楽しみ	42
■サフェイサーを研ぐ	42
■上塗り前にマスキングをやりなおす	45
■色を作る楽しみ	49
■塗料と調色	50
3. 上塗り——ガンを正しく使おう	57
■スプレーガンの使い方	60
■スプレーガンの構造とメンテナンス	65
4. よく乾かしてから磨こう	74
■自然乾燥と加熱乾燥	74
■乾燥後に磨きへ	78
5. 優れた塗料・ウレタン, そのほかのこと	84
■ウレタンの特色	84
■メタリックカラーについて	91
■遊び心とクリア	96
■ぼくの仕上げ方	100
塗装に関する用語解説	111



オートバイは自動車に比べれば小さいが、それでもすべてを自分の手でとなるとたいへん。電動工具(写真はサンダー)を活用しよう。

理するという二段構えの作戦ならベターということです。

サンドペーパーをかけるより確実な方法として、「サンドブラスト」があります。これは文字どおり、砂を高圧のエアで吹き付けてしまうので、表面はもちろん隅々まで、そして深い錆まで完全に落としてくれますから、最も有効な方法でしょう。

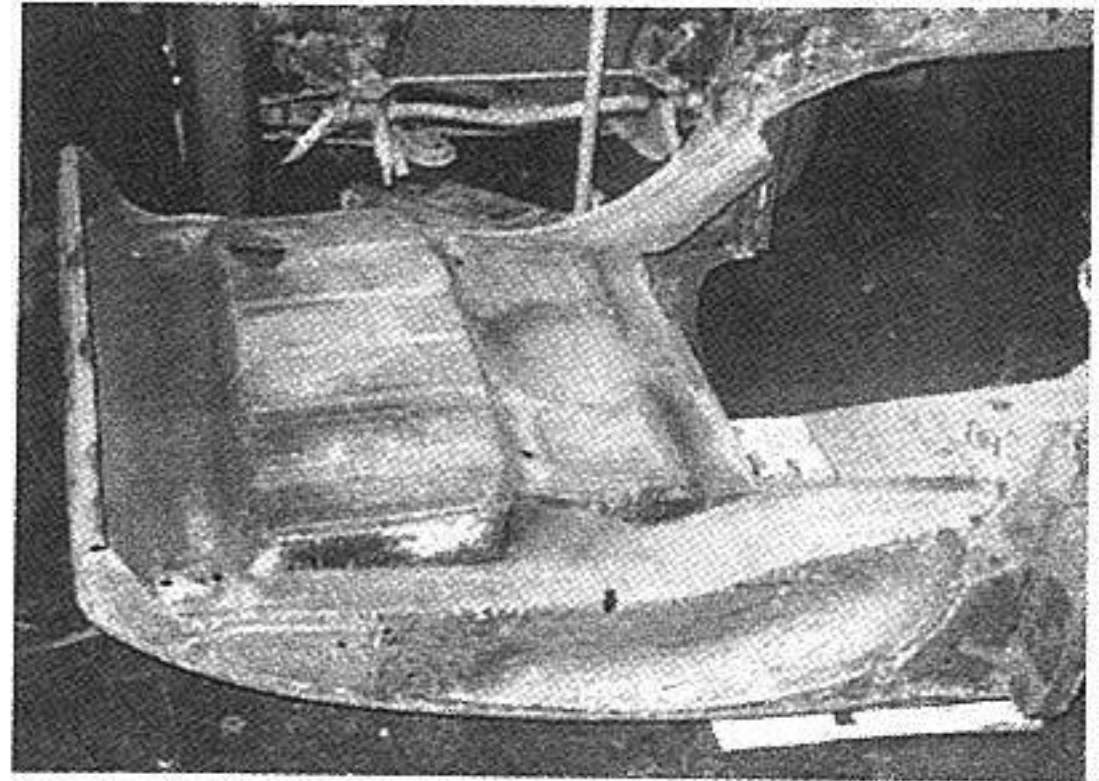
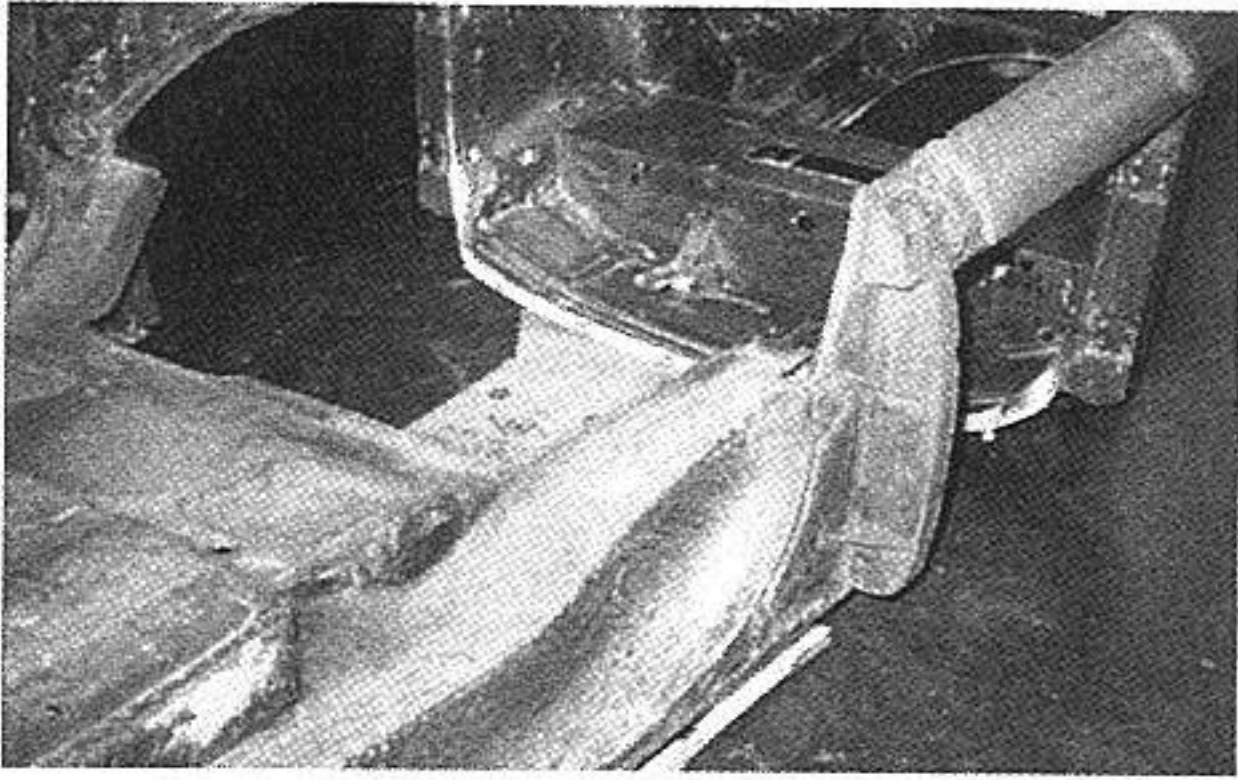
コンパクトな「サンドブラスト」を自分で作ってしまう人もいますが、市販されていますから、何人かでひとつ用意すると威力を発揮します。たとえば軽合金などは“椰子殻粉”を吹き付けることで、表面を傷つけずに美しくすることができます。

ぼくが今、バイトに行っている工場には、バイクのフレームどころか、クルマのドアが入るくらいのサンドブラストがあります。クルマでもバイクでも、工程はまったく同じです。ぼくの場合、剥離したボディやフレームはそのままサンドブラストに出します。「え〜？ そんな大きなものが入るの？」という方に教えると、サンドブラスト専門の工場があるものなんですね。

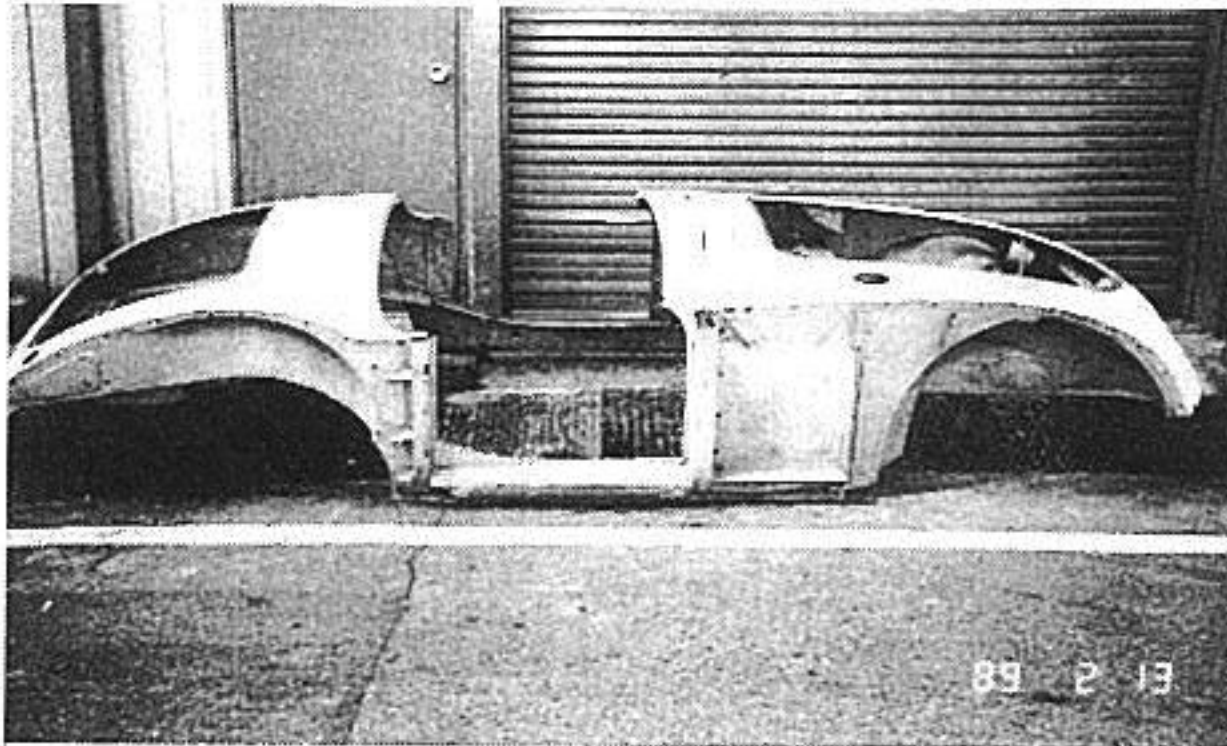
参考までに、と用意した写真はMG-Aフルレストア中のものです。フレームは錆の発生が多く、ボディも同様なので当然サンドブラスト屋さんに行くことになりました。どれくらい完璧だかわかっていただけかと思えます(16・17頁参照)。

サンディングやサンドブラストが完了したらダスターガンで全体を吹いてゴミを飛ばしたあと、もういちどシンナーで拭きます。これは表面にまだ残っているかもしれない剥離剤のパラフィンや、手の脂を除去するためです。パラフィンが残っていれば、その

1. 塗装する前にやること



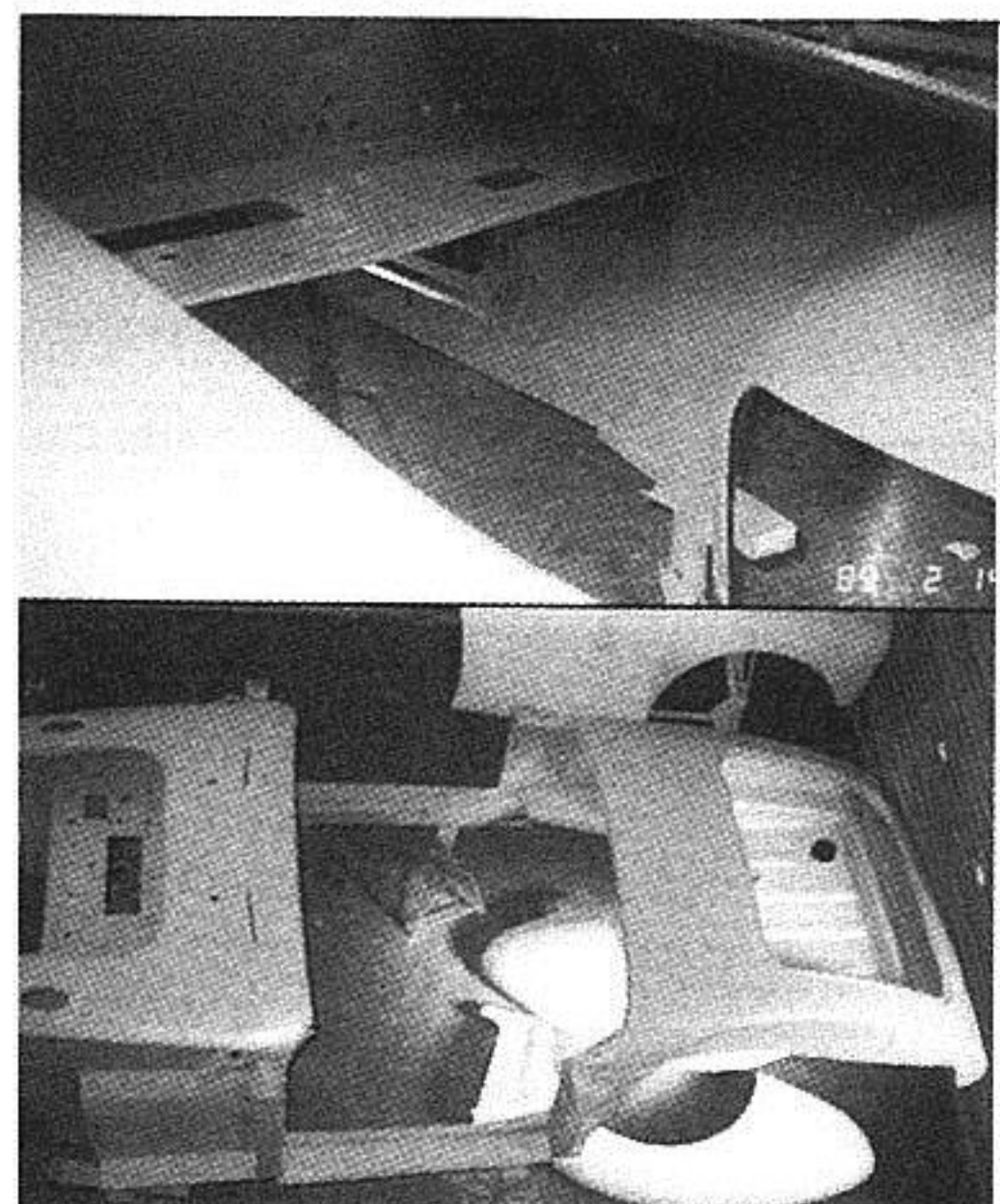
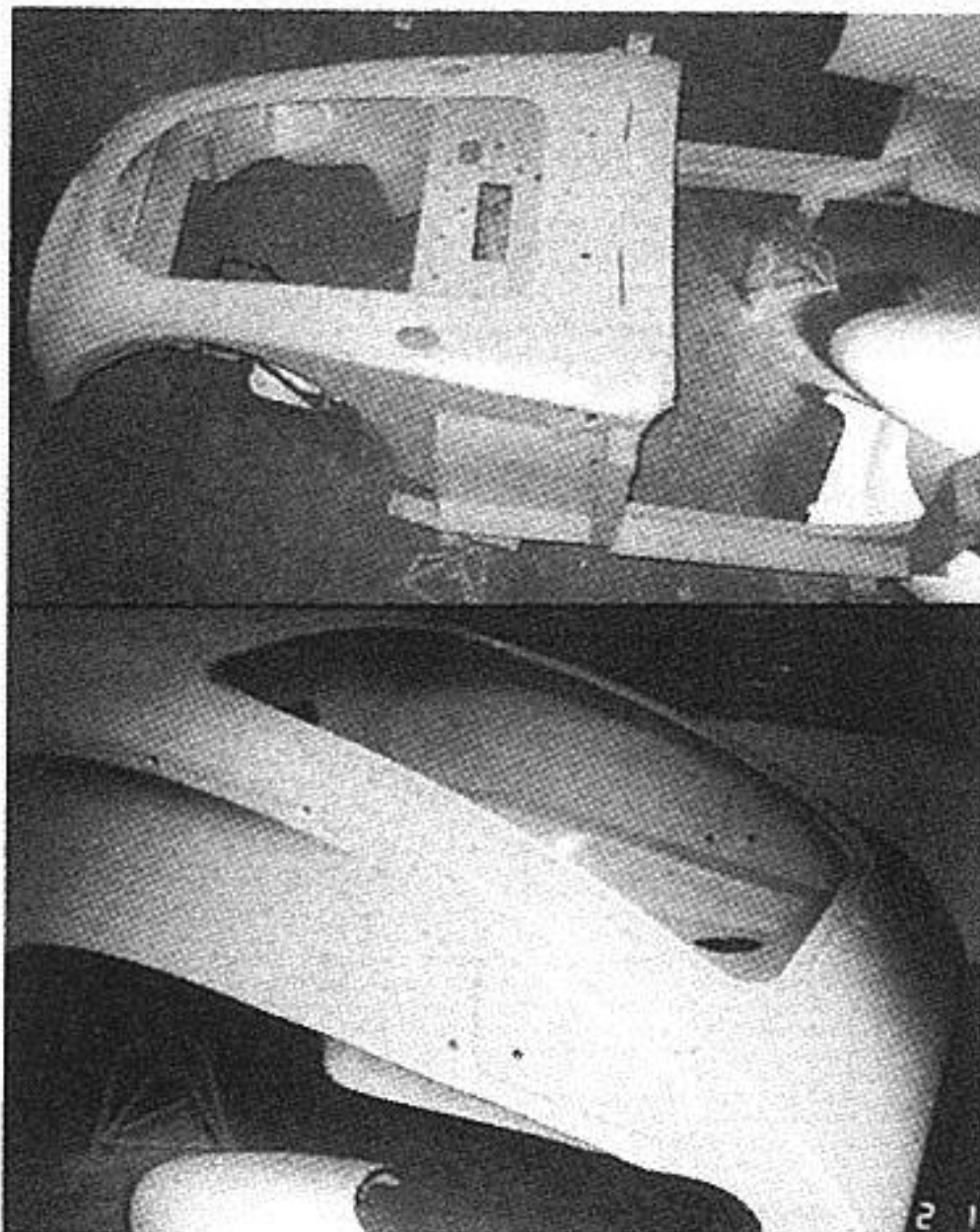
フレームから分離したボディの裏も錆がひどい。

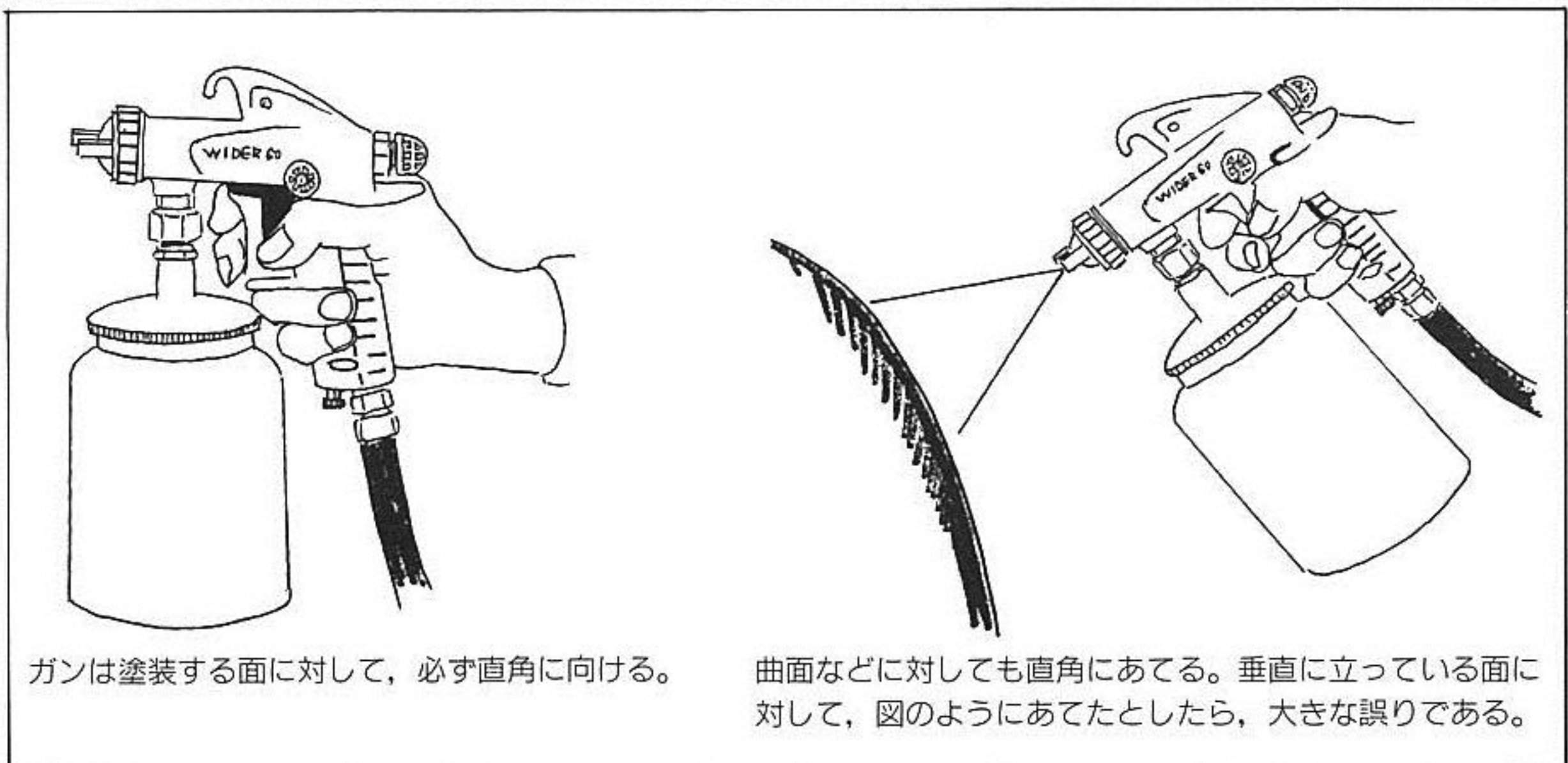


サンドブラストが終わった状態のボディ。新車のときの“ホワイト・ボディ”の状態に近い。



プライマーを入れた状態。これから腐食部分などの钣金にとりかかるところ。





ということで、この運行速度はガン（スプレーガン）を構えた格好で、イメージトレーニングをすれば身につき、小さなものを塗るときでも、体が覚えていてくれるようになります。

パターンの塗り重ねは“三吹き二幅”が基本になります。つまりパターン幅が12cmであれば、2回目は1回目に半分かぶせ、3回目で24cm幅になるように吹き付ける、ということです。

吹き付けの折り返しでは必ず引き金を離し、塗料の噴霧をとめる習慣をつけるべきです。これができないと、塗料の浪費につながります。

ガン（スプレーガン）や缶スプレーを振り回して吹くのは“下の下”といましたが、スプレーガン（スプレーガン）を振り回すように扱うのはもっと“下の下”であります。塗装面に対して平行ではなく、両端に行って吹き付け距離が開いてしまうことを“ファンニング”といい、ガンマンのしては

うな感じを出すことになる。こういった部分や、クラシックカーのスポークホイールを塗るときに、ぼくはアルミの感じを出すために愛用しています。ただし、シルバーを吹き付けたあとは、必ずクリアを吹き付けることを忘れないこと。酸化による変色を防ぎ、もちをよくするためにクリアは必ず塗ることで。

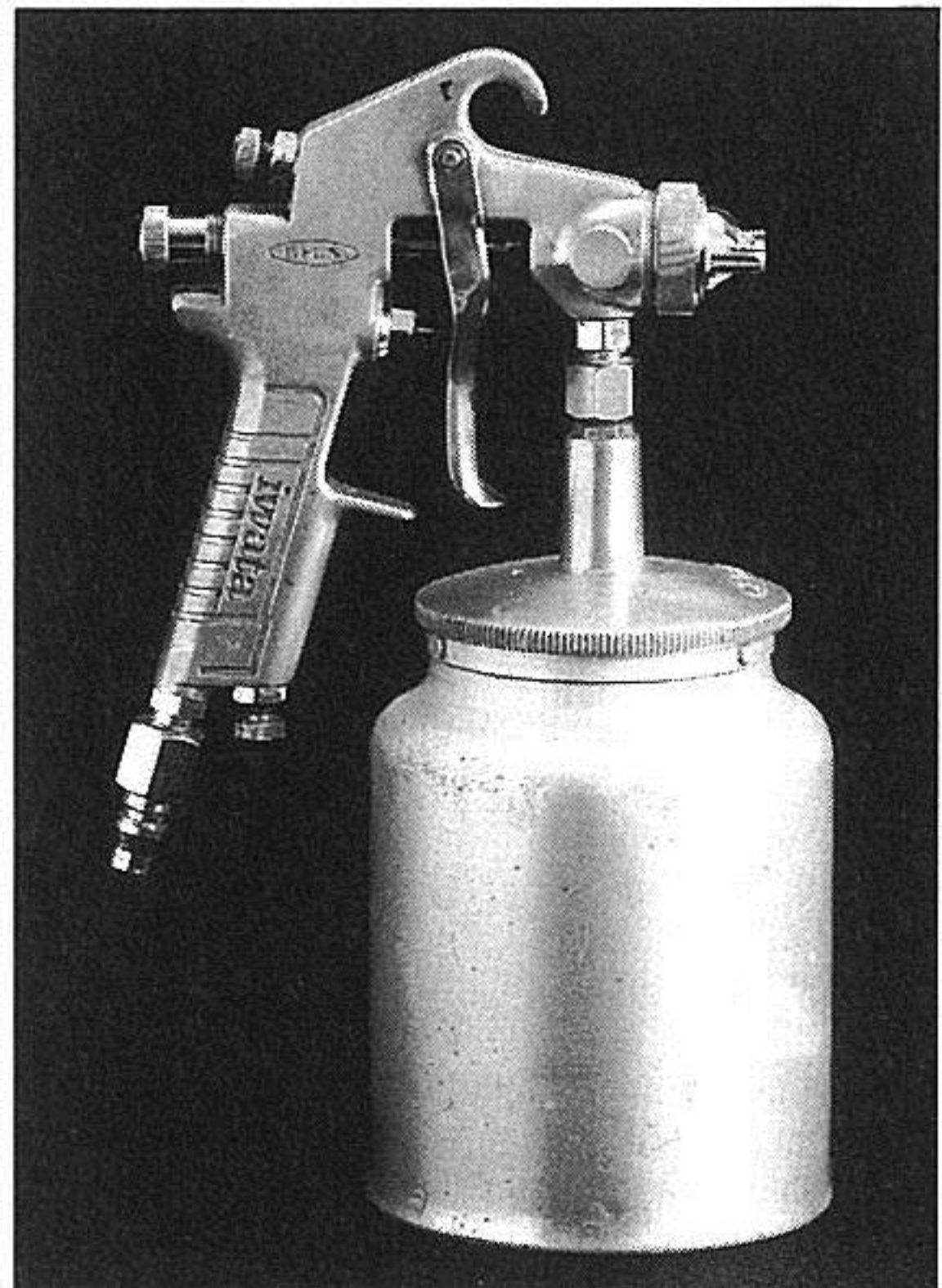
■スプレーガンの構造とメンテナンス

サンデーペインターが、いかに上手に塗り上げるかのコツは、ひと口にいえば“あわてず、あせらず”ということに尽きます。そして良い塗り上がりのためには、これも前に述べたように粘度が低いくらいのものを何回も塗り重ねることがコツになります。

したがって標準的な、プロの目安の秒度数よりも低い粘度、つまり希釈したものを使うくらいの方がいいでしょう。ただし粘度の低い塗料を塗る場合は、いわゆるタレとか流れ、気どっていえばRun(ラン)といった現象に注意する必要があります。

流れの原因は、ガンを近づけすぎることと、ガンの運行速度がゆっくりすぎること、塗料の吐出量が多すぎることによるもので、つまり、塗料の塗りすぎが流れの原因なのです。また、先を急いで塗り重ねても流れは起こります。

流れないようにガンを遠くしたり、ガンの運行速度を速くしたりすると、今度は塗膜が薄くしか付かず、塗り肌は極端に言えば耐水ペーパーのようにザラザラになります。これは、空気圧に対して塗料の吐出量が少ない場合にも起こります。こういった塗り方



代表的なイワタのスプレーガン

軽度の錆を落とすにはボンスターなどの金属タワシがいい。その右は電気ドリルに付けて使うアタッチメント。布のパフはアルミを、真鍮のベルワイヤは錆をといたように使い分ける。



そのあとも、タイヤワックスには実に多くの種類が登場しています。汚れを落として艶を出すもの、ゴムの劣化を防ぐものなど、いろいろです。タイヤメーカーで出しているものは劣化を防ぐものがメインで、これらのほうは艶は二の次だけに、長く使い続けられれば効果が期待できます。

単に“黒々とした艶”を求めるなら、どこの製品を使っても大差はないでしょう。ただし、使うときには布にスプレーして、その布で拭くことが望ましいと思います。

こういった便利なものを初めて使うときは、多めにスプレーしたほうがいい、と思込むことが多く、その結果、トレッドのほうまでタイヤワックスがかかって、思わぬスリップや転倒の原因になりかねないから、十分に注意したいものです。ショーウィンドウの中に飾ってあるものは、トレッドの部分までピカピカの黒光り。それを外に出して、ちょっとひと回り…とやったために転倒したとか、ぶつかったという笑えない事実もあるくらいで、どれくらい滑りがよくなるかは、シートにスプレーしてみればわかるから、一度実験してみるのもいいかもしれません。スプレーしたあとは、布で拭き上げます。

ケミカル用品は多いが、左端はビニールやレザーの保護と艶出し剤で、タイヤワックスでもある。その右は日産純正のアルミホイール・クリーナーで、エンジンを洗うのにも使える。次はタイヤのひび割れを防ぐ保護剤で、長期的に使えば効果がありそうだ。その右はポリメイトとアーマーオール、吹き付け用ワックスとして使えるのだ。



あ 行

●アール

Rで示されるように曲線のこと。曲面もアールという。バイクの場合、アールが連続するから、転倒などでへこんだ部分のアールをいかに上手に復元するかが大切。こういった作業のことを“アールを出す”といったりする。へこみを埋めたパテを、アールに合わせて上手に研げれば一人前、とまでいわれる。

●アクリル樹脂塗料

塗料は、主にバインダー、顔料、溶剤の3つの成分で作られている。このうちのバインダーは、顔料を均一に分散させ、塗るものにくっついてから光沢や硬さ、耐久性をもたせるもので、蕎麦を作るときのつなぎのようなものと考えればよい。

アクリル樹脂をこのバインダーに使った塗料がアクリル樹脂塗料。それまでのニトロセルローズをバインダーとして使ったラッカーに対して、耐久性に優れ、光沢もよく、色の褪せも少ない。セルローズは日がたつと黄色くなるが、アクリルは黄色くなりにくい。このことでも判かるように、透明度が高い樹脂なので色が鮮やかなことも特徴で、ラッカーに代わってクルマに全面的に使われはじめたのは、1949年のGM車から。はじめのものはラッカーより使いにくかったが、改良されて今ではラッカーと同じ速乾性で使いやすい。はじめての人でも、溶剤で薄めるだけで使えるので最適の塗料といえる。

ただし、溶剤をごく少量しか使わず、硬化剤の化学反応で、乾くというよりも固まっていく二液型塗料に対して、溶剤の蒸発で固まっていくタイプということを知っておくこと。溶剤の蒸発で塗膜が目減りするから、4～5回塗るようにする。だいたいの場合、塗りっぱなしでは光沢がなく、コンパウンドなどで磨くことが必要。手入れが悪ければ光沢もひけてくる。

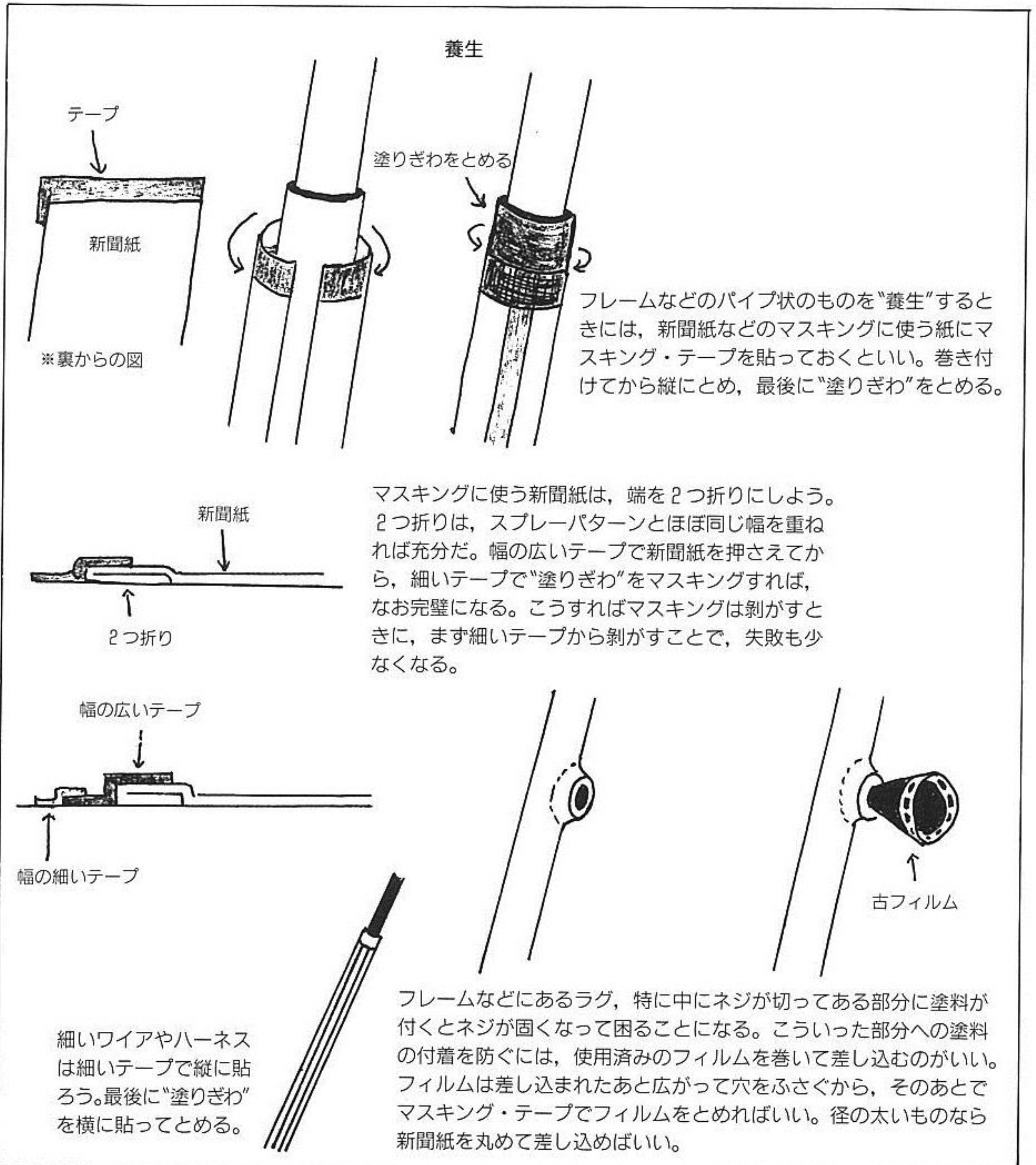
●浅割れ

下塗りの面まで達していないで、上塗りの表面にスリ傷のような浅い割れができること。一方向以外に、交差して発生することがある。缶スプレーを含めて、塗ったあとでもっと光沢を出そうとして、耐候性の低いクリアを塗った場合など、日光の直射などを受ける水平面、たとえばボンネット、ルーフ、トランクリッドの上などに発生しやすい。軽度の場合はコンパウンドで磨くと消える。それでも消えないときは#800～1200の耐水ペーパーで研いでから磨く。それでも再び出てくる場合が多いから、根本的には上塗りをやり直す必要がある。

シンナーだ。プラスチックまたはビニールなどの部分に付いてしまった塗料を落とそうとするときは、シンナーをごく少量布に付けて拭くが、それは最後の手段と思うこと。シンナーはそういった素材の表面を即時に溶かすほど、溶解力が強いからだ。特にスクリーンなどに対する使用と、塗ったものの上に対する使用は厳禁。

^{ようじょう}
●養生

マスキングのこと。囲うとか、囲いともいう。塗ってはならない部分、塗らない部分などに塗料がかからないように紙をかぶせ、テープで留める作業は、簡単なようで結構



あとがき

この本は月刊「バイカーズステーション」に長いこと連載した「塗ることについてお話ししましょうか」に基づいたものです。連載では話があちらこちらに飛んで寄り道・道草が多く、それはそれで楽しんでいただけたようですが、今回はそういったことを省いて、はじめてクルマやバイクを塗ろうとする人、プロをめざす人たちのために、できるだけ簡潔にまとめてみました。ぼくのやり方は頑固だと思いますが、教わったことを守り続けております。生涯一職人をめざし、現在も週の半分をハラダ・コレクションで最後の弟子になるだろう若い人に教えたり、教えられたりの日々をすごしています。

もちろん、究めることはまだまだ多すぎますが、未熟を省みず文章にしたのは、ハラダ・コレクションのオーナーである原田信雄氏から、覚えたことを伝えるのは義務であり、教えてくれた人への恩返し、と言われたことが強く心に残ったからです。

終わりに、心よくグランプリ出版からの出版を認めてくださったバイカーズステーションの佐藤康郎編集長をはじめ皆さんに心からの感謝とお礼を申し上げます。

中 沖 満

著者紹介

中沖満（なかおき・みつる）。1932年（昭和7年）東京・麴町生まれ。番町小学校，麴町高等国民学校，旧制九段中学中退。1948年9月，わたびき自動車工業株式会社に入社。塗装職人として34年間勤めた後，1983年からフリーのライターとして活躍。1975年に「浅間ミーティング・クラブ」を有志とともに設立し，初代理事長を務める。1989年には長野原町に二輪車博物館として「浅間記念館」を開館するなど，32年間にわたりクラブの活動を支えた。主な著者に『オートバイグラフィティ』（CBSソニー出版）『ぼくのキラキラ星』『ぼくの素敵な仲間たち』『懐かしの軽自動車』『力道山のロールスロイス』（すべてグランプリ出版）。2007年没。

クルマ&バイクの塗装術	
著者	中沖 満
発行者	山田国光
発行所	株式会社 グランプリ 出版 〒101-0051 東京都千代田区神田神保町 1-32 電話 03-3295-0005(代) FAX 03-3291-4418
印刷・製本	シナノ パブリッシング プレス