



竹内宏 (たけうちひろし)

ジーアンドティー代表取締役。1961年生まれ。1980年にマツダオート大阪へ入社し、1984年に独立し保険代理店兼中古車販売業を営む傍ら、カーディテーリングに触れる。1987年に廃業し、テロソンコーポレーションのグループ会社にカーディテーリングの本部社員として入社。大手カー用品店にコーティングビジネスを提案し、自らも実験店で現場作業に従事する。その後自動車補修用品の営業経験を積み、2003年に再び独立してジーアンドティーを設立。サンマイト社サンドペーパーの東日本代理店として磨き関連商品を販売しながら、講習会を積極的に開催するなどアフターケアを重視した営業手法を展開している。



[第19回] ボデーコーティング前には まず塗膜の状態を確認、 磨きは難易度の高い所から先に

前回ではボデーコーティング剤の種類と特性について説明しました。商品名を元に分類するとかなりの数になりますので、ネーミングに惑わされずに、まずワックスなのか、ポリマーなのか、ガラス系なのか、説明書をよく読んで分類してください。

また、その他の種類として少し補足しておきます。液体やムース状の簡易コーティング剤がそれに当たります。ほとんどの製品は、微粒化されたワックスかシリコーンオイル、またはシリコーンレジンを主成分にしています。

ワックスは、光沢に深みが出ますが撥水持続力は長くありません。シリコーンオイルは、膜が付いた感じはさほどしませんが安価で適度な撥水持続性があります。シリコーンオイルに比べ立体的な架橋構造を持つシリコーンレジンは、ワックスに近い光沢と長期間の撥水持続性がありますので、やや高価ですが、手軽な割に高性能なボデーコーティング剤と言えます。もちろん各商品には「癖」がありますから、あくまで一般的な分類としてとらえてください。

それでは、私が実際にコーティング施工する場合の手順を具体的に説明します。今回はガラス系コーティング剤

の施工を想定します。これができる技術と知識があれば、他のコーティング剤の施工は難しくありませんので、ここでは省略します。

①塗膜の状態を確認

ボンネットやトランクなど水平面で傷などのダメージが大きい傾向にあるパネルを脱脂して状態を確認し、カーオーナーと現状の認識を一致させます。その後車両全体の外装をチェックします。

過去のボデーコーティング歴や窓ガラスなどのコーティング状況も確認します。コーティングを希望するカーオーナーは、細かい所も気にする人が多いので、後でもめないようガラス類の傷のチェックも入念に行います。なお、チェックの結果は必ず書面で保管

します。

②料金の確認

①の段階で商談時の想定よりも状態が良くない場合は、作業に入る前に説明し、料金を再設定します。

ここをしっかり説明しなければ、後で時間ばかり掛かって割に合わなくなってしまいます。傷が深い場合は無理をせず、若干残る可能性があることを伝えたほうが良いでしょう。

車種ごとに価格表を作ると大変ですので、最近は車検証のサイズを足し算か掛け算し、それを基準に料金を設定する業者が増えています。エアロパーツなどはオプション設定するのが良いでしょう。新車と中古車では磨きにかかる時間が違いますので、磨き代とコーティング代を分けて考え、結果的に合算して提示するイメージで料金を決



磨き作業が完了し完全に仕上がった、脱脂前の塗膜



ボデーコーティング前に脱脂した状態。それまで隠れていた傷が見えるようになった

めます。

金額は、施工者それぞれで考えるしかありませんが、ご相談いただければ大体の相場は紹介いたします。

③洗車

車両を預かったらまず、丁寧に洗車します。ルーフから始める方が多いのですが、まずホイールから洗います。最後にホイールを洗うと、せっかく洗車した部分にブレーキダストや泥が飛び散るため、二度手間になってしまいます。後は、高い所から順番に洗います。

④磨きの準備

磨き作業に入る前にボンネットの一部を脱脂して、ワックス類の付着状況を確認します。元々あまり傷が見えないのに脱脂後に傷が目立つ場合は、各パネルとも磨く前に必ず脱脂してから作業します。ボンネットより他のパネルが傷んでいる場合は、補修歴がないという前提においては少ないので、これを基準に作業工程をイメージします。

⑤マスキング

工程がイメージできたら作業時に不要な傷を入れないよう、モールやゴム類、プラスチック部品のマスキングをします。ワイパーなどのツヤ消し塗装部もコンパウンドカスがシミになりやすいので、マスキングしたほうが無難です。



ガラス系ボデーコーティング剤施工後。バフ傷が完全には埋まっていない

エンブレム類は簡単に外せるものは外したほうが作業しやすいのですが、破損しそうな場合は無理をせず周辺を手作業で仕上げます。このあたりはカーオーナーと相談して、どうしてもエンブレム周辺も完全にきれいにしたい人には、エンブレム脱着・交換費用を負担していただくようにすべきだと思います。

マスキングに関しては、最初のうちには失敗がないように、少しでも危険だと思えば手間を惜しまず掛けましょう。慣れてきたら、少しずつ減らせば良いのではないかと思います。

⑥磨きその1

これは、業者によって考え方方が違いますが、私が作業する場合の順番を説明します。

新しい車両の場合は、高い所から低い位置のパネルへ、ルーフから順番に磨きます。前後の順序は好みで判断してください。

傷やダメージが多そうな車両の場合はトランクから、ハッチバック車はボンネットを最初に磨き、その後は高い所から低い位置へと作業していきます。

まずは、作業は難しくても研磨状態を確認しやすい場所で感覚をつかむことによって、他のパネルを磨く際のヒントを多く得られるからです。ただし、最終仕上げだけは余力を残して終わります。理由は、ルーフを磨いた時に研磨カスが飛散し、二度手間になる



ポリマー系ボデーコーティング剤施工後。脱脂後に見えていた傷が埋まっている

からです。

それではルーフの磨きに移りましょう。ルーフの作業は背の高い人でなければ、作業台なしではしっかりと磨けません。また、視線の関係で、傷やバフ目も見えにくくなります。ここで最初のパネルの磨きが参考になります。もちろん目視しながら作業を進めるのですが、どうしてもルーフの磨きは疲れるため、集中力が散漫になりがちです。効率良く磨くため、先程のイメージを忘れずにコンパウンドを選定し、力の入れ具合を調節します。

ルーフを何度も磨くのは面倒ですので、一気に最終仕上げまで行います。なお、ハッチバック車のバックドア上面もルーフとみなします。

⑦磨きその2

ルーフが仕上がるればボンネットかトランクフード（バックドア）の残りを磨きます。この場合も最終仕上げは残しておきます。その後サイドパネルやバンパーなどを順番に磨きます。サイドパネルは大抵、水平面のパネルよりもダメージが少ないため、細目コンパウンドを使うことはほぼありません。

各パネルとも最終仕上げを残す理由は、2種類以上の粗さの違うコンパウンドを使った場合、仕上げより粗い研磨ダストが飛散すると、拭き傷が入る可能性があり二度手間になるからです。

各パネルがおおむね仕上がったら、いよいよ最終仕上げです。この工程では徹底的にピカピカに、そしてバフ目やオーロラマークが残らないよう、全体を丁寧にスポンジバフで磨きます。

次回は研磨時の注意点と、ボデーコーティング剤の塗り込み方について説明します。