

# БЕСШУМНОЕ КРЫЛО

ЮРИЙ БУЦКИЙ

**Пластиковые подкрылки... Для своего времени это было неплохое решение. Но сегодня оно выглядит архаично. Давайте познакомимся с современными материалами и технологиями защиты колесных арок.**

Через классические «жигули», всевозможные «лады», «самары» и «спутники» прошло множество людей. Сегодняшнее старшее поколение стояло за ними в профкомовских очередях, среднее покупало уже свободно, а молодежь докатывала дедушкины «копейки» и «девятки», купленные на авторынке.

Сказать, что сейчас все поголовно пересели на иномарки, — значит слухавить. Автопродукция из Тольятти популярна и сегодня, но «калины» и «приоры» — это уже немного другие машины. Не иномарки, конечно, но другие. Мы же вспоминаем те, из прошлого века. Что объединяло их друг с другом, да и с «волгами» тоже? Подкрылки! Без этих пластиковых щитов (почему-то довольно дорогих при копеечной себестоимости!) эксплуатировать машину было жалко, да и вообще как-то не принято. И трудно сказать, что было главным — желание защитить крылья и арки или соображения престижа.

Защиту от абразивной «пескоструйки», соли, воды, грязи и неизбежной коррозии подкрылки, конечно, обеспечивали. Не идеальную, но на безрыбье... сами знаете. Это уже потом мы начали осознавать побочный вред их монтажа и эксплуатации. Вот лишь два примера.

Во-первых, саморезы. В крыльях и боковых щитках моторного отсека появлялись посторон-

ние, не предусмотренные никакими конструкторами отверстия. Происходило неизбежное нарушение всех защитных покрытий, и, как следствие, в зонах крепежа появлялась ржавчина. Вот так: от одной коррозии защищаемся, другую порождаем. При любом ремонте подвески подкрылки снимали, отверстия «разбивались». Требовались саморезы большего диаметра. Кто-то ставил прежний крепеж, при движении он вываливался на дорогу. Автор этих строк дважды прокалывал колесо чужими саморезами — не обидно ли?

Во-вторых, далеко не безупречная форма отштампованной пластмассы. При установке подкрылков в арку обязательно оставались щели, куда забивалась грязь и соль. При плохой вентиляции это опять же вызывало коррозию.

## ■ Наши безжалостные «трассы» уравнивали всех: и бюджетные иномарки, и недорогие внедорожники, и супердорогие кабриолеты и лимузины.

С появлением на российских дорогах множества автомобилей со всех концов света возникло и «в-третьих». Оказалось, что далеко не на каждую иномарку можно изготовить подкрылки — во всяком случае, чтобы это было выгодно их производителю. Ведь пресс-форму для малой серии изготавливать нерентабельно.

К тому же почти все иномарки оснащались локерами — «усеченными» подкрылками. Спору нет, вещь хорошая, но лишь для западных магистралей. А вот для российских дорог изящных локеров явно недостаточно.

Так наши безжалостные «трассы» уравнивали всех: и бюджетные иномарки, и недорогие внедорожники, и супердорогие кабриолеты и лимузины. Локеры не спасают, подкрылки — анахронизм, который не подберешь, а если подберешь, то не впишешься по дизайну. В этот ряд, пожалуй, можно поставить и обновленную продукцию АВТОВАЗа — все же она ближе к иномаркам, чем к «пятеркам», «семеркам» и «девяткам».

И еще: сегодня все полюбили комфорт. Одна из его составляющих — тишина при движении. А как мы уже писали (см. «Автомобиль и Сервис» № 3/2009, с. 18–20), самый слышимый шум в автомобиле — это шум качения. Мы напоминаем это, чтобы высказать еще одно важное заме-

чание: подкрылки, являясь специальным «арочным» приспособлением, тем не менее совершенно не защищают от шума качения! А нередко, будучи небрежно поставленными, вибрируют и резонируют, усиливая шумовые эффекты.

Вот и получается, что классические пластиковые подкрылки уходят в прошлое. Как не отве-



■ Пленка Merccasol 4, нанесенная шпателем и покрытая сверху распыляемым составом



■ Покрытие Noxudol Autoplakon. Распыление воздушным способом



Покрытие Noxudol Autoplaston, нанесенное шпателем и кистью



Пленка Noxudol UM-1600, нанесенная методом безвоздушного распыления под высоким давлением

чающие, не обеспечивающие, не справляющиеся и т.д. Да и потребитель к ним поостыл. Но его нельзя оставлять наедине с нашим дорожным абразивом. Абразивом, летящим из-под колес вместе с водой, солеными антигололедными реагентами.

Впрочем, никто и не оставляет. На рынке предлагаются препараты, известные как «жидкие подкрылки». Они защищают арку от абразивного износа и коррозии и гасят шум. Правда, сказанное относится не ко всем составам, а лишь к фирменным. Имеющим особую рецептуру и обязательно(!) ингибиторы коррозии. То есть имеющими право называться антикорами. Антикорами особыми, «арочными».

В определение «фирменный» мы вкладываем еще один смысл. Означающий, что препарат шведский, разработанный для суровых скандинавских условий эксплуатации. Иными словами, созданный шведами для себя, своих северных дорог. В помощь тем самым ненадежным локерам.

Такие материалы обладают повышенной вязкостью. Это оправдано — им не надо подниматься по микроразорам, зато необходимо создавать прочную, износостойкую «броню». У густых тяжелых материалов это получается лучше. Кроме того, для пущей прочности и стойкости в них вводят особые наполнители: гранулированное стекло, разнообразные волокна, резину. После застывания материала они образуют надежную армирующую сетку.

По способу нанесения шведские «жидкие подкрылки» делят на две группы: распыляемые и «шпательные». Первые более текучие, а входящие в них армирующие наполнители измельчены, чтобы беспрепятственно пройти через насадку распылительного пистолета. Формируемый из них слой выглядит весьма эстетично, что немаловажно для привлечения клиента.

Вторые гуще, и частицы наполнителя в них крупнее. Эти препараты наносят шпателем

или кистью. Слой получается, конечно, не столь красивым, но зато выглядит внушительно и надежно. А самое главное, он наиболее эффективно борется с шумом. Упругоэластичные свойства препаратов таковы, что они не просто отражают, но и поглощают шум. Мы уже писали однажды: материал подобен умной собаке-сторожу. В квартиру впустит, а обратно — нет. И шум, подобно вору, не сопротивляется.

Возможен и такой вариант: нанести «шпательный» материал, а поверх него распылить более «подвижный», с тонко диспергированным наполнителем. Шпатель механически вдавит препарат во все неровности арочной поверхно-

### ■ На рынке предлагаются препараты, известные как «жидкие подкрылки». Они защищают арку от абразивного износа и коррозии и гасят шум.

сти, а последующее напыление исправит огрехи грубого слоя, обеспечив не только эстетику, но и гладкость покрытия. Грязи просто не за что будет цепляться.

Но пора нам познакомиться и с конкретными препаратами. Во-первых, это **Mercasol 4**. Полноценный антикоррозионный материал на битумной основе с добавлением **гранулированного стекла**. Благодаря ему обладает очень высокой прочностью и стойкостью к механическим воздействиям. Эффективно улучшает шумоизоляцию автомобиля. Наносится кистью либо шпателем.

Во-вторых, **Noxudol Autoplaston** — материал на битумной основе, **армированный резиной и стекловолокном**. Предохраняет арки от абразивного износа и защищает автомобиль от шума. Благодаря новейшим ингибиторам обеспечивает высококачественную защиту от коррозии. Наносится кистью или шпателем, но при разбавлении уайт-спиритом может распыляться воздушным способом с помощью насадки диаметром 6 мм.

В-третьих, **Noxudol UM-1600**, антикоррозионный продукт на базе битума и воска, **армированный волокном**. Обеспечивает высокую степень шумоизоляции. Наносится безвоздушным распылителем с помощью насоса высокого давления, но может наноситься и кистью.

Такие вот «боеприпасы» предлагаются мастеру современного антикоррозионного участка. Результаты их применения показаны на фотографиях. Полученное покрытие говорит само за себя. Мы же хотим подчеркнуть следующее.

Все перечисленные препараты выпускаются шведским химическим концерном Auson AB, созданным в 1928 году. Подсчитайте сами: сколько

лет он занимается автохимией, и в частности антикоррозионными препаратами? Внушительный стаж получается! А после приобретения антикоррозионного бизнеса Geveko Industri AB, включающего бренд Mercasol (см. «Автомобиль и Сервис» № 5/2009, с. 10–11), концерн Auson AB сосредоточил в своих руках беспрецедентные возможности защиты автомобилей.

Сохраняя сервису возможность выбора, во многом дополняя друг друга, материалы Mercasol и Noxudol лишены конкурентных противоречий. Впрочем, химические и технологические противоречия тоже отсутствуют — эти материалы полностью совместимы между собой. Как уже говорилось, можно нанести какой-либо препарат шпателем, а сверху распылить другой состав. Придумать собственную комбинацию и получить действительно «бесшумное крыло». В ближайшее время разговор об этих продуктах будет продолжен. **AEC**

См. информацию на с. 2.