

# Это уже диагноз...



Фото 1



ЮРИЙ  
БУЦКИЙ

По работе приходится бывать на всяческих пресс-конференциях и презентациях, иногда полезных, иногда не очень. Часто встречаю на них известного автомобильного обозревателя, ведущего популярной радиостанции. Интересный человек, контактный, доброжелательный. Ездит по всему миру, много знает. С удовольствием рассказывает об увиденном. Но стоит при нем произнести слова «коррозия кузова», как

глаза его потухают, экспрессия сменяется дежурной вежливостью, и тема умирает, едва зародившись.

Однажды я спросил его напрямую: почему так? Мне интересны новые современные автомобили, ответил обозреватель. А современные автомобили коррозии не подвержены. Сколько езжу, а с коррозией не встречался. Ну сколы лакокрасочного покрытия, ну царапины, но чтобы ржавчина — такого не бывает.

Эфирному гуру вторят бумажные издания. Вот типичная публикация. Пишут: мы откатали машину столько-то сезонов, столько-то десятков тысяч километров. Мимоходом сообщают: с кузовом все в порядке, визуальный осмотр показал, что он прекрасно сопротивляется коррозии, сколов нет. И переходят к подробному обсуждению двигателя, трансмиссии, ходовых качеств и комфортабельности салона. Включая удобство расположения пепельницы.



Фото 2



Фото 3



Фото 4



Фото 5

Едва ли такой подход к оценке коррозионной стойкости автомобиля можно считать профессиональным. Он говорит лишь о качестве лакокрасочного покрытия, внешней оболочке, «конфетной обертке». Конечно, это составная часть защиты кузова от коррозии. Но далеко не полная и не главная.

Самое досадное, что рядовые автовладельцы легко подхватывают этот странный тезис: иномарки не ржавеют! Имеют пожизненную защиту! И самое главное, самое притягательное: буду ездить и горя не знать.

Да, если ездить на новой машине три – четыре года, и потом ее менять, защиту действительно можно считать «пожизненной». С точки зрения первого владельца. А если ездить дольше? А если продавать автомобиль в надежде выручить хорошие деньги? Или наоборот, покупать для себя «трехлетку» или «пяtilетку» — случаи не такие уж редкие? И что тут делать — продолжать уповать на «вечную» защиту или подвергнуть ее сомнению и подумать о дополнительной обработке антикоррозионными материалами?

И решили мы провести диагностику кузова на предмет выявления коррозионных пора-

жений. С использованием инструментальных средств — бороскопа, компьютера и специального «софта», позволяющих заглянуть в скрытые полости кузова. И высказать не субъективное мнение, а поставить диагноз. Ведь по-настоящему опасная коррозия зарождается и развивается именно там — в полостях. Невидимая, а потому коварная. Об этом свидетельствует весь опыт Шведского института металла и коррозии, регулярно проводящего исследования автомобильных кузовов разных лет выпуска — «АБС-авто» писал об этом много раз. Об институте мы еще поговорим, а пока вернемся к испытываемому автомобилю.

Мы выбрали, разумеется, не новую машину, но и не «старуху Шапокляк». Встречайте: Suzuki Liana, 2007 года выпуска, безгаражная, «всесезонная», «всепогодная», пробег перевалил за 80 тыс. км. Никакой антикоррозионной защиты, кроме полученной на заводе, не знала. Поступает на вторичный рынок.

Вот она (фото 1). Нравится? При беглом осмотре кузова действительно не видно никаких коррозионных повреждений. Коллеги сказали бы: какая хорошая защита! Но мы

торопиться не будем, а вознесем «экзаменующего» на подъемнике, внимательно осмотрим днище и все панели, в том числе и с помощью бороскопа. Что ж, начнем...

В общем и целом днище оказалось в хорошем состоянии. Особенно порадовали зоны, где не задерживается грязь, обтекаемые и хорошо обдуваемые вертикальные и горизонтальные участки.

А вот в местах стыков и нахлестов, а также в щелевых зонах, особенно в сочетании со сварными швами, коррозия оказалась довольно сильной (фото 2). Она глубоко сидела в местах соединений металла, явно уползая глубоко внутрь щелей. Кстати, этот вид поражений так и называется — щелевая коррозия. Ей способствует влага, что надолго задерживается в таких зонах благодаря поверхностному натяжению водяной пленки (фото 3).

Картина в лонжеронах оказалась еще хуже — это показало как внимательное визуальное изучение, так и бороскопическое исследование (фото 4). По опыту и терминологии Шведского института металла и коррозии такие поражения оцениваются как серьез-



Фото 6



Фото 7

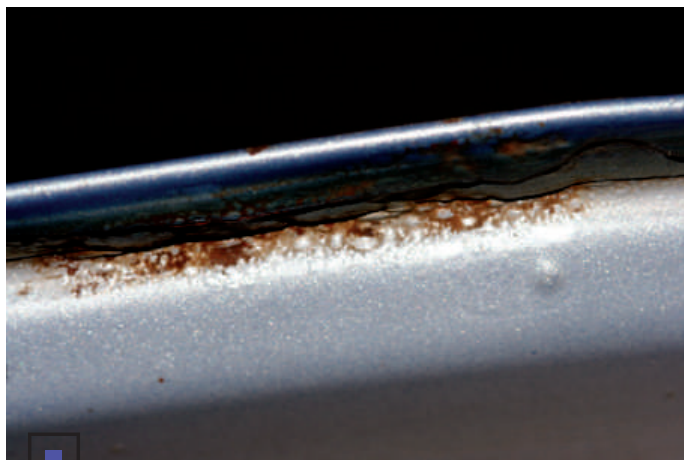


Фото 8

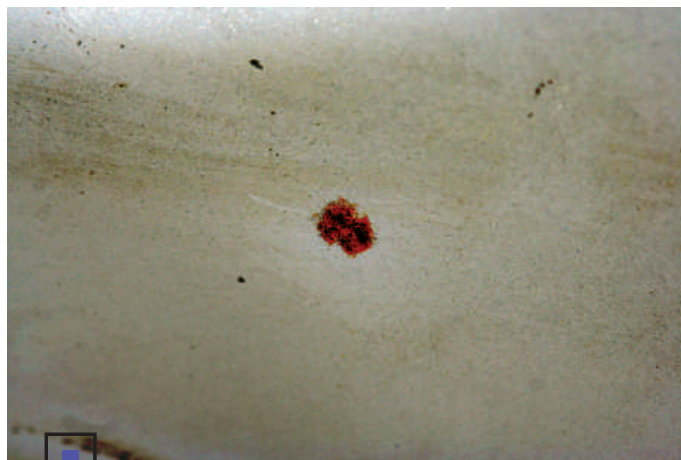


Фото 9

ные. Сегодня безопасности кузова они еще не угрожают, а завтра такая угроза появится. И это «завтра» может наступить через полгода или через год, или через 10–20 тыс. км пробега — тут уж как повезет (фото 5).

Переходим к зонам крепления амортизаторов. Вот уж действительно ответственный участок! Настолько ответственный, что даже вошел в наш ГОСТ Р 51709–2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки». Данный ГОСТ (внимание!) входит в перечень документов для исполнения самого главного «циркуляра» — Технического Регламента «О безопасности колесных транспортных средств».

Итак, что у нас там с безопасностью колесного транспортного средства Liana? Признаться, неважно. Коррозия вблизи сварных соединений, вспучивания в непосредственной близости от пружин (фото 6). Это не удивительно — постоянные механические нагрузки, да к тому же циклические, способствуют коррозии металла. Это азы, основы. Но давайте пойдем дальше.

Двери оказались в хорошем состоянии — главным образом благодаря грамотно устроенному дренажу. Небольшие пятна поверхностной ржавчины на внутренних поверхностях панелей не в счет.

А вот капот совсем расстроил (фото 7). Остановимся на нем подробнее. Переменные тепловые нагрузки, влага, буквально вбиваемая встречным потоком воздуха, довольно агрессивная среда в подкапотном пространстве обусловили сильную питтинговую коррозию едва ли не по всему периметру капота. Один из таких участков представлен на фото 8. Здесь уже наблюдается перфорированная ржавчина — достаточно ковырнуть вспучивания.

Тревожная ситуация и в зоне, показанной на фото 9. Здесь был какой-то удар,

повредивший краску, дефект не заметили или проигнорировали — и вот, пожалуйста. Разумеется, такие вещи ремонтируются — но любую болезнь легче предупредить, чем лечить.

На этом остановимся и перейдем к выводам. Итак, мы обследовали состояние кузова подержанной иномарки из числа «бюджетных». То есть из сегмента наиболее популярных и часто меняемых россиянами автомобилей.

Были изучены пороги и лонжероны, стойки крепления амортизаторов, двери, капот и другие участки и панели. Результаты полностью совпали с обширными экспериментальными данными Шведского института металла и коррозии: в процессе эксплуатации ржавеют все автомобили. Но бюджетные — сильнее. Это справедливо и для Скандинавских стран, и для России.

Добавим, что в России коррозия атакует кузова охотнее и поражает их быстрее. Причины известны: более напряженная экологическая обстановка, худшее состояние дорог, более агрессивные антигололедные реагенты и т.д. Но самый главный фактор — это отсутствие практики дополнительной антикоррозионной обработки — как предпродажной, так и последующей при эксплуатации. И менталитет населения — вспомните широко распространенное мнение «иномарки не ржавеют», упомянутое в начале статьи.

А тем временем в благополучной и ухоженной Скандинавии действует развитая сеть СТОА, оказывающих антикоррозионные услуги. В портах и на терминалах дополнительную защиту от коррозии получают практически все новые автомобили. Некоторые производители даже рассылают дилерам письма: для Северной Европы обработку — делать! Дилеры охотно вводят эту опцию, а покупатели с удовольствием ее заказывают — выигрывают все. Первые получают

неплохой доход, вторые — автомобиль, на долгие годы сохраняющий товарный вид и высокую стоимость на вторичном рынке.

А наша сегодняшняя Suzuki Liana, что с ней? Скажем так: состояние «средней тяжести». Капот уже получил «смертельный удар». Примерно через год активной эксплуатации появятся сквозные поражения некоторых других участков, а ситуация с амортизаторными стойками может стать угрожающей. А что такое «сквозные поражения», «перфорированная ржавчина»? Лукавая «гарантия на кузов», напрочь лишенная практического смысла. А на деле вот что. Для панелей — ремонт или замена. А для силовых элементов — очень серьезный и дорогой ремонт, после которого автомобиль уже не обретет изначальной прочности и надежности. Либо... да, утилизация.

Эту Suzuki Liana еще можно спасти. Восстановить или заменить капот. На других участках кузова тщательно удалить всю ржавчину — где механически, где химически. И обработать антикором с мощными ингибиторами коррозии с применением всего арсенала профессиональных насадок. Тогда машина еще послужит. Но если бы ее обработали при покупке, как в Швеции... Да через три года повторили обработку... Тогда нынешний диагноз был бы совсем другим.

**АБС**

**Благодарим директора Техцентра «НИКОРАВТО» Михаила Похомова за помощь в подготовке статьи.**

Найди в этом номере

Турбопереполох

