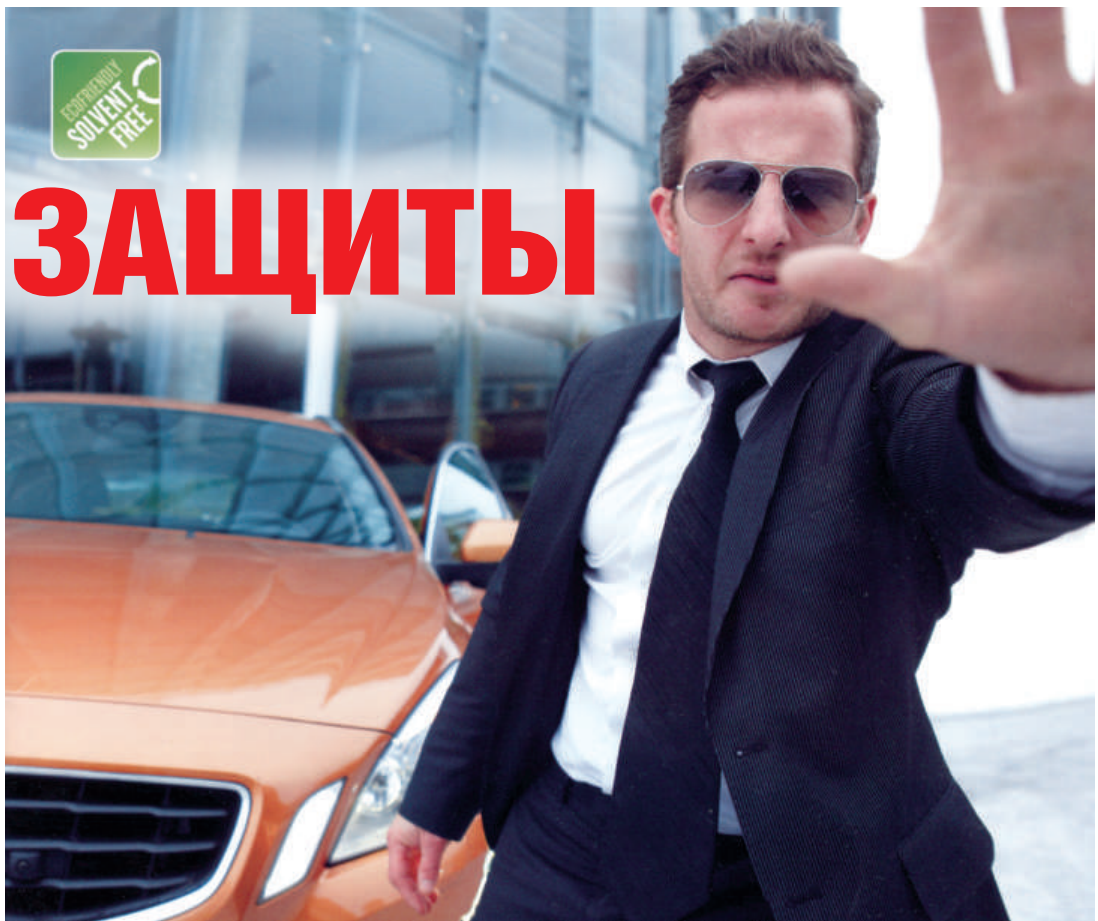


ТРИ вида



ЗАЩИТЫ



ЮРИЙ
БУЦКИЙ

Вот новехонький автомобиль. Не самый дорогой, но и не слишком дешевый. Среднестатистический такой. Нужно ли его специально готовить к эксплуатации с учетом климатических и прочих условий? В частности, дополнительно защищать от коррозии?

«АБС-авто» неоднократно поднимал эту тему, утверждая: да, нужно. Географический фактор — наиважнейший. Уверенность всеял скандинавский опыт: шведский, датский, норвежский. Редкая машина проедет там мимо антикоррозионной станции. Да и менталитет населения соответствующий: покупка автомобиля — не самое выгодное вложение денег. Выехал из автосалона — 30% стоимости потерял. Поэтому скандинавы покупают автомобили на долгие годы. А чтобы

он исправно служил, рассуждают они, надо потратить еще немного и заказать антикоррозионную обработку.

И дилерская политика тут «заточена» соответственно: абсолютное большинство приобретающих автомобилей получают дополнительную защиту от коррозии еще до продажи.

А что, всё логично. Северные страны — это морозы. Снег с дождем и дождь со снегом. Частые перемены температур с «плюса» на

«минус». Антигололедные реагенты на дорогах. Кое-кто полагает, что в Скандинавии их не применяют. Будьте уверены — применяют. Просто они гораздо экологичнее и совершеннее наших. А еще в Скандинавии холодные северные моря. Опять же с северными солеными ветрами. Всё перечисленное — не подарок для металла, если его не защитить.

Но и на Юг особо уповать не следует, особенно, если поблизости экватор. Автору этих строк приходилось бывать в Сингапуре и Куала-Лумпуре. Что это такое с точки зрения



Ведущие производители все чаще голосуют за универсальность, вводя в свои антикоррозионные линейки напыляемые противозумные препараты

климата? Одно слово — тропики. Чудовищная жара и влажность. Соленое дыхание теплых экваториальных вод. Включите воображение и представьте автомобиль в парной русской бани. Да еще с включенным кондиционером. Снаружи на кузовную панель воздействует горячий влажный воздух, изнутри — высушенный прохладный. А по ночам под обшивкой дверей конденсируется влага. Каково приходится металлу?

Вы будете смеяться, но в Сингапуре дополнительная антикоррозионная обработка тоже распространена довольно широко. И делается она зачастую шведскими препаратами. И об автомобилях там заботятся не меньше — хотя бы потому, что купить его дело не простое, зависящее от национальных квот и требующее дополнительных денег.

А где автомобилю жить хорошо? В смысле климата? На португальском острове Мадейра, например. Вроде тоже экватор недалеко, и океан под боком, а вот климат фактически подмосковный. Нет ни изнуряющей жары, ни чудовищной влажности. И все благодаря Гольфстриму. Плюс прекрасная экология. Поэтому дополнительной антикоррозионной защи-

той местные жители не заморачиваются. Хотя эксплуатируют автомобили очень долго.

Побывав в Стокгольме, Сингапуре и на Мадейре, посмотрев да поговорив, поневоле задумаешься о России-матушке. Вот уж где автомобилю не сладко. Наши северные города — это по суровости трижды Швеция. А в средней полосе свои проблемы. Зимы мягче — но это как раз и плохо. Дождей и мокрого снега больше, а «ноль по Цельсию» бывает гораздо

чаще. Сами понимаете, коррозии перепады температур только на руку.

А пресловутые московские реагенты... Они будто специально созданы не для борьбы со льдом, а для уничтожения всего подряд: деревьев, обуви, проводов, автомобильных шин и кузовов. К тому же российская страсть к плановому хозяйству неистребима. И вот картина маслом. Теплая осень или весна. И движется по улице автоцистерна, поливая совершенно сухую мостовую антигололедной отравой — а что делать, коли «уплочено»?

Наш Юг — та же «баня», жара, влажность. Пусть и не столь свирепая, как в тропиках, но вполне себе ощутимая. Плюс чудовищная экологическая обстановка — сернистый газ, кислотные дожди, а значит, электролит на металле наших кузовов.

А коли отыскать уголок, похожий по климату и экологии на Мадейру, то там нет автомобилей. Или почти нет. Или есть, но мало, поэтому они никак не влияют на общие показатели «здоровья» российского автопарка.

О необходимости дополнительной защиты автомобилей в России «АБС-авто» пишет не первый год. Рассудительные люди соглашались: да, защита нужна. Но как мало среди них автомобильных дилеров, от которых зависит организация широкого антикоррозионного фронта!

Впрочем, не будем слишком придирчивы, дело худо-бедно сдвигается. Все же антикор выгодная услуга. Сервису хорошие деньги, автовладельцу — здоровый кузов, товарный вид, выгодная продажа при замене автомобиля.

А сравнительно недавно появилась еще одна сервисная опция — напыляемая шумоизоляция, позволяющая существенно повысить комфортность автомобиля, сделать его салон тихим, а поездку легкой и приятной.

Напыляемая шумоизоляция наносится тем же оборудованием, что и антикор. На том же антикоррозионном участке СТОА. И технология, в общем-то, отличается мало. И здесь в пору повторить вопрос, которым мы задавались в февральском номере журнала: что сегодня является приоритетом для защитных материалов — универсальность или узкая специализация? И пришли к выводу, что ведущие производители все чаще голосуют за универсальность, вводя в свои антикоррозионные линейки напыляемые противозумные препараты. А некоторые позиции даже совмещаются «в одном флаконе».

Показательный пример — шведская мастика на водной основе Noxudol 3100 с ингибиторами коррозии. Этакий «противозумный антикор». Или правильнее — «антикоррозионная шумовиброизоляция»

Она может применяться совместно с экологичными антикорами solvent-free Noxudol 700, Noxudol 300 или Noxudol 300 Bronze. А может и работать самостоятельно, поскольку ее ингибиторы ничуть не уступают «по мощи» специализированным антикоррозионным препаратам.

Универсал-многостаночник? Подождите с выводами, это еще не всё. В линейке препаратов, выпускаемых компанией Ausop AB, есть весьма интересный состав, именуемый




Noxudol X9. Можно сказать, что это родной брат Noxudol 3100.

X9 также выполнен на водной основе и наносится методом распыления. Но предназначен он для защиты зданий, систем вентиляции и разнообразных тяжелых механизмов — например, обеспечивающих работу лифтов и т.д. Помимо снижения шума и вибраций, а также борьбы с коррозией, Noxudol X9 обеспечивает еще один вид защиты — теплоизоляцию. А также препятствует образованию конденсата.

А теперь самое главное. Разработчики усовершенствовали рецептуру автомобильного материала Noxudol 3100, добавив туда все козыри X9. Так что теперь «3100-й» тоже умеет обеспечивать теплоизоляцию и не допускает «выпадения росы».

Чем это полезно для автомобиля, объяснять не надо. Зимой в салоне будет дольше сохраняться тепло печки, а летом — прохлада кондиционера. Еще одна составляющая комфорта в дополнение к шумоизоляции. Что касается барьера для влаги, это реальная помощь ингибиторам коррозии: нет конденсата — нет электролита; нет электролита — нет гальванического тока, а значит, нет и разрушения металла.

Да, теперь ясно, Noxudol 3100 действительно многостаночник. Обеспечивает три вида защиты: шумовиброизоляционную, антикоррозионную, теплоизоляционную. Ну, а насколько хорошо — пусть оценят мастера и их клиенты, владельцы автомобилей. 



Салон разобран и обработан. Вид со стороны водительского места на багажное отделение