

Антикор: купил машину — сделай сразу!



МИХАИЛ СМЕРНОВ

□ После обработки днища препаратом Mercasol 845 AL оно становится «бронзовым»

Наконец-то автомобиль выбран, куплен и поставлен на учет. Однако перед «счастливым покупателем» обычно сразу же встает следующий вопрос: делать ли дополнительную антикоррозионную обработку или подождать год-другой? Или вообще не делать?

Автодилер и знакомые высказывали несколько аргументов, чтобы не «заморачиваться» этим вопросом. Hyundai Solaris — машина бюджетная, но, как заверяют производители, приспособленная к российским реалиям. Повышенный клиренс, АБС, подогрев зоны покоя стеклоочистителей и еще несколько технических «примочек», призванных облегчить жизнь автовладельцу. В этот список входит и оцинкованный кузов, призванный противостоять коррозии.

Кроме того, дилер автоцентра гордо тыкал пальцем в подкрылки и еще влажный слой «антикора», уже нанесенный на колесные арки и днище в качестве предпродажной подготовки.

На самом деле этот вопрос относится к разряду «риторических», т.е. ответ на него известен заранее. И ответ — делать обязательно!

Что бы ни говорили знакомые и дилеры, дополнительная антикоррозионная обработка на новом автомобиле необходима. И этому есть несколько причин. Разберемся в них подробнее.

Быстро — и еще быстрее!

Прежде всего «предпродажная обработка» автомобилей в некоторых салонах — это, скорее, возможность заработать, чем полноценная защита. После долгого обсуждения цены дилер (с которым мы торговались, как цыгане на ярмарке, несколько часов) честно сказал, что на самих автомобилях они не получают необходимую им норму прибыли. И «добирают» ее за счет дополнительного обслуживания и услуг.

Но если работу центрального замка или радио можно проверить, а на защиту картера просто посмотреть — поставлена она или нет, то с «антикором» все сложнее. Сам факт его нанесения, как говорится, сомнения не вызывает — только что нанесенный состав еще не засох и мажет пальцы. Но вот его качество...

Дилер стремится как можно быстрее «выпихнуть» купленную машину (в нашем случае соглашение по цене и ДОПам было достигнуто только к 21.00 — после целого рабочего дня обсуждения). И мастер, проводящий обработку автомобиля, тоже не склонен затягивать этот процесс.

В результате покрытие сделано явно небрежно — при осмотре на подъемнике были отмечены «пропущенные» места: в частности, закрытые подкрылками участки колесных арок. А двери, пороги и другие скрытые полости,

судя по отсутствию характерных примет (тех же потеков материала), вообще не обрабатывались.

Кроме того, как ни спрашивал, так и не удалось узнать — какой состав нанесен: менеджер по продажам просто не знал, а мастер уже ушел домой.

Так что вынужден констатировать: при покупке автомобиля говорить о качественной антикоррозионной защите с соблюдением технологии и использованием качественных материалов говорить приходится далеко не всегда...

Химия реальной жизни

Что бы ни утверждали производители — оцинковка не гарантирует полноценную защиту кузова от коррозии. Стоит напомнить, что гарантия обычно дается на «сквозную коррозию» — т.е. на то, что через пять-семь лет железо не проржавеет насквозь.

Собственно, оцинковка обеспечивает стали, из которой сделан корпус автомобиля, электрохимическую защиту. Известно, что в гальванической паре будет растворяться тот металл, который обладает более отрицательным электродным потенциалом. Например, железо имеет электродный потенциал $-0,44$ В, а цинк $-0,763$ В. Поэтому при контакте железа с цинком первым разрушается цинк.



Маскировка тормозной системы



Обработка арок колес материалом Noxudol UM-1600

Толщина цинкового покрытия автомобиля обычно составляет всего лишь 10–15 мк, и этот слой легко повреждается песком и гравием. На месте повреждения сразу возникает гальваническая пара, съедающая цинк. А затем доходит очередь и до стали...

При этом надо учесть, что элементы кузова соединены точечной сваркой — а это несколько тысяч потенциальных мест возникновения очагов коррозии.

Кроме того, современная «дорожная экология» буквально насыщена химически активными веществами. Мы живем в России с ее жарким летом, холодной зимой и долгими периодами слякоти — т.е. «коктейля» из снега, воды, разнообразных солей, кислот и щелочей, который является хорошим электролитом.

В общем, среда, в которой работает автомобиль, является очень агрессивной. И оцинкованный кузов без дополнительной защиты выдерживает в лучшем случае всего пару сезонов.

В принципе, если владелец приобретает автомобиль на два-три года, то дополнительной обработкой можно и пренебречь — все проблемы «достанутся» следующему владельцу. Но важно помнить, что отсутствие антикоррозионной обработки снижает остаточную стоимость автомобиля.

А вот для автовладельца, собирающегося эксплуатировать машину более трех лет, дополнительный «антикор» является жизненной необходимостью. Причем сделать это необходимо сразу после приобретения автомобиля — до появления первых очагов коррозии.

Собственно, бюджетные автомобили и приобретаются надолго: анекдот про «Запорожец» как самую дорогую машину, на которую надо коптить всю жизнь, не потерял актуальности и сегодня.

Почему Mercasol и Noxudol?

Итак, размышления привели, во-первых, к однозначному решению провести дополнительную антикоррозионную обработку только что

купленного Hyundai Solaris. И во-вторых, не использовать непонятные составы, вполне возможно, «забодяженные» в соседнем подвале. А выбрать для этого проверенные временем высококачественные материалы — и специалистов, умеющих с ними работать.

Mercasol и Noxudol — это торговые марки шведского концерна Aunsp AB, который сегодня является одним из двух мировых лидеров по производству автомобильных антикоррозионных материалов.

Причин остановиться на продуктах шведского концерна было три. Первая — их ассортимент очень широк, так что позволяет выбрать не «антикор вообще», а набор препаратов, наиболее подходящих для обработки именно этого автомобиля.

Вторая причина — все эти препараты разработаны для использования в климатических условиях Скандинавии, очень похожих на наши, российские. И являются результатом длительных научных исследований и практических испытаний. В частности, сейчас широко используются материалы 5-го поколения (безрастворительные и на водной основе) и материалы поколения 4+ (с системой «микрошилд»).

Третья причина — в них используется очень мягкий органический растворитель. Что за растворитель для антикоров используют шведы, это их коммерческая тайна. Эти материалы экологически безопасны, что, конечно, хорошо, но что еще лучше — они практически не пахнут. И не требуют при использовании специально подготовленных рабочих мест, оборудованных вытяжкой.

И последнее: эти материалы сертифицированы одной из самых уважаемых в области защиты от коррозии организацией — Шведским институтом коррозии.

Технология

Выбор компании для обработки машины был достаточно простым — требовалась автори-

зованная станция, профессионально работающая со шведскими материалами Mercasol и Noxudol. Центр комплексной защиты автомобилей «Ликор» как раз и соответствовал этим требованиям.

Итак, обработка началась с оформления заказа. После короткого обсуждения с мастером-приемщиком **Максимом Дудаевым** решили остановиться на антикоррозионной обработке днища и скрытых полостей, а также «антикора» и шумоизоляции колесных арок.

Затем машина отправилась на подъемник, где были сняты пластиковые подкрылки и проведен осмотр состояния обрабатываемых поверхностей. Это было необходимо для выбора препаратов.

После совещания было решено остановиться на трех.

Для обработки скрытых полостей выбран Mercasol 917 ND — жидкий, тиксотропный (это свойство препарата быть жидким при распылении, но становиться густым в состоянии покоя) антикоррозионный препарат на воско-масляной основе с высоким содержанием ингибиторов коррозии.

Он эффективно проникает во все микротрещины, швы и стыки на кузове автомобиля, обладает высокими влаговытесняющими свойствами и может наноситься на влажные поверхности. Препятствует воздействию влаги, солей и кислорода на металлические поверхности. При взаимодействии с металлом образует стойкую защитную пленку и практически не имеет запаха. Отличается высокой стойкостью к воздействию агрессивных факторов внешней среды. Дополнительная особенность — после нанесения отсутствует эффект каплепадения.

Второй препарат — Mercasol 845 AL — для обработки днища. Это густой, тиксотропный, с содержанием мелкодисперсного алюминия препарат на воско-битумной основе с высоким содержанием ингибиторов коррозии. Образует



Обработка препаратом Mercasol 917 ND дверей, капота и скрытых полостей моторного отсека

на обработанной поверхности однородную антикоррозионную, износостойкую защитную пленку бронзового цвета, обладающую влаго- и грязеотталкивающими свойствами. Также улучшает шумоизоляцию салона. После высыхания сохраняет свою эластичность в условиях низких температур. Верхний твердый слой обеспечивает высокую механическую стойкость и способность к восстановлению покрытия в случае повреждения. Содержание мелкодисперсного алюминия позволяет усилить защитные свойства препарата.

Кроме того, в этом препарате реализована система «микрошилд».

«Изиуминка» системы Mercasol Microshield — это полимерные микросферы. Проще говоря, в состав препарата Mercasol 845 AL добавлены маленькие шарики-капсулы, наполненные, как сообщает производитель, «безопасным газообразным углеводородным веществом». Что это за вещество — естественно, секрет фирмы.

Эти капсулы, после нанесения препарата на поверхность, исполняют роль своеобразного «универсального демпфера» — реагируя на температурные и механические деформации покрытия. При механическом воздействии они работают как маленькие амортизаторы. А если

при снижении температуры пленка сжимается, микросферы нейтрализуют опасные напряжения, грозящие трещинами. И все это придает покрытию особую гибкость, упругость и прочность.

Кстати, после нанесения препарата концентрация микросфер на поверхности покрытия выше, чем на внутренней (со стороны металла кузова). Поэтому материал сохнет «на отлип» быстрее традиционных препаратов. Кроме того, микросферы усиливают достоинства металлизированных добавок (в частности, стойкость пленки к дорожной «пескоструйке») и шумоизолирующие свойства.

Для обработки колесных арок выбрали Noxudol UM-1600 — усиленный шумоизоляционный препарат для защиты днища и арок колес. Это тиксотропный, усиленный волокнами продукт на основе битумных смол и восков. Используется для обработки колесных арок и днища автомобиля. Помимо антикоррозионных свойств, обладает высокими шумоизолирующими свойствами: обеспечивает понижение шума от колесных арок до 40%. Также защищает колесную арку от пескоструйного воздействия дорожной грязи, от камней и гравия.

Все препараты обладают высокой адгезией, малой «пыльностью» при нанесении и отсутствием каплепадения, что позволяет наносить их без необходимости полностью укрывать весь кузов, выхлопные трубы — а ограничиться только некоторыми участками.

После выбора препаратов и снятия подкрылков машина отправилась на мойку и сушку.

Сергей Жинеренко, мастер, проводивший обработку, начал с защиты краев колесных арок и тормозных систем. Для этого хватило строительного скотча по краю арки и пленки, закрывающей тормозные диски.

Следующий шаг — обработка скрытых полостей порогов и моторного отсека препаратом Mercasol 917 ND с помощью специальных насадок.

Затем наступило время защиты арок колес материалом Noxudol UM-1600. Препарат наносился в несколько слоев — в среднем два-три — и образовал достаточно толстую (3–4 мм) «шубу». Кстати, необходимость такой обработки была видна сразу после снятия колес и подкрылков — предпродажная «обработка» была явно халтурной...

Далее началась обработка днища препаратом Mercasol 845 AL. Стоит отметить, что бронзовый цвет, который приобретает обработанная поверхность, дает возможность мастеру четко отслеживать равномерность нанесения. Кстати, арку выхлопной трубы в днище Сергей обработал, не защищая трубу. И на нее не попало практически ни капли...

Машину опустили с подъемника и завершили обработку опять же препаратом Mercasol 917 ND — им обработали все пять дверей, капот и скрытые полости моторного отсека, доступ к которым был «сверху».

Затем последовала установка подкрылков и брызговиков. И на этом работа завершилась.

Весь процесс обработки занял около двух часов — благодаря свойствам материалов и мастерству специалиста этого вполне достаточно для качественно выполненной работы.

Гарантия

А в заключение мне выдали гарантийный сертификат. Центр «Ликор» гарантировал целостность покрытия в течение двух лет (конечно, без механических повреждений), и дал гарантию на надежность материалов — до 8 лет.

...Ну что еще можно сказать...



Гарантийный сертификат. Центр «Ликор» гарантировал целостность покрытия в течение двух лет

Хочешь узнать
О КОРОБКАХ БОЛЬШЕ
— езжай на страницу

50