



Шведская МОТИВАЦИЯ



ЮРИЙ
БУЦКИЙ

Что-то меняется в сознании россиян. Не всех, конечно, а владельцев автомобилей. Они постепенно обретают шведский менталитет.

То ли кризис мировой повлиял, то ли статьи в «АБС-авто» (как редактор я склоняюсь ко второму), но наши сограждане начинают понимать: новый автомобиль теряет 30% стоимости сразу за воротами автосалона. А значит, ездить на нем надо долго. И не менять машину каждые три-четыре года — зачем бесконечно кормить автопроизводителя и полчища дилеров? Чисто скандинавская логика — вон шведы по 15 лет рассекают на своих авто и вполне довольны жизнью.

Чтобы ездить долго и счастливо, об автомобиле надо заботиться. В частности, регулярно проводить антикоррозионную обработку. Если машина ее не прошла, значит перед вами не швед. Потому что швед знает: суровый северный климат, перемены температур, близость моря, антигололедные реагенты (да-да, там они тоже применяются!) способны угробить кузов за несколько сезонов. И придется опять кормить дилера.

Миф о небывалой коррозионной стойкости иномарок развеял КИМАН — Шведский королевский институт металла и коррозии; о нем мы много писали. Ученые института

доказали: даже оцинкованный кузов нуждается в регулярной обработке напыляемыми защитными материалами с ингибиторами коррозии. Опровергнуть его выводы пока что никому не удалось.

А ведь Россия — та же Швеция, только хуже. На наших дорогах и соль солоней, и летающий гравий острее, а уж экологическая обстановка вообще никакой критики не выдерживает. Воздух в больших городах такой, что в скрытых полостях образуется не просто конденсат, а электролит. Анод да катод, гальванические

токи — лучшего средства для разрушения сварных швов пока не придумали.

Примерно так рассуждал наш читатель, купивший в марте новый японский кроссовер. Автомобиль приобретался надолго и, как хорошая одалиска, был призван дарить хозяину ежедневное наслаждение — а какое наслаждение, если кузов через три года «зацветет»? Уж в полостях и на днище точно. И мы отправились на антикоррозионную станцию, чтобы устроить автомобилю показательную обработку. А коррозии — показательную порку.

Порка началась с подъемника. С автомобиля демонтировали колеса и подкрылки. Затем с помощью аппарата высокого давления тщательно вымыли днище, колесные арки, внутренние стороны бамперов — словом, все места, где обычно скапливается грязь. Потом высушили машину тепловой пушкой и приступили к ревизии кузова с помощью бороскопа, позволяющего заглянуть в скрытые полости.

Диагноз получился неутешительный: полости на конвейере не обрабатывали, в них нет ни малейших следов восковых ML-препаратов. Правда, сварные швы пока без желтизны — слишком мало времени прошло.



Материал Noxudol 700 для скрытых полостей. Экологичный безрастворительный препарат (solvent-free). На обработку среднего кроссовера расходуется от полутора до двух литровых евробаллонов

Осмотр днища показал, что местами оно покрыто пластизолом, местами непонятной черной мастикой (она почти полностью смылась струей воды), а большая часть поверхности просто окрашена. Здравствуйте, гравий, сколы и ржавчина!

Нет, до свидания! Будем обрабатывать — и полости, и днище, и колесные арки. И коль мы столько говорили о Швеции, выберем шведские защитные материалы, выпускаемые компанией Auson AB.

И обработали! Тщательно и не торопясь. В скрытые полости кузова закачали Noxudol 700 — воскообразный препарат, прекрасно проникающий в микротрещины, трещины и вытесняющий влагу с защищаемой поверхности. Важно, что он не содержит растворителей, т.е. является «топовым» по экологической безопасности. Такие препараты в Европе именуют solvent-free. И соответственно маркируют тару.

Для потребителя этикетка solvent-free означает многое. Во-первых, глава семейства может возить маленьких детей, беременную жену и пожилых родителей безо всякого вреда для их здоровья. Причем сразу после обработки — вредные испарения и неприятные запахи в салоне отсутствуют. Во-вторых, он получает 100%-е нанесение материала, в атмосферу ничего не улетучивается. За что заплатил, то и получил.

Днище и арки обработали восково-битумным материалом Mercasol 845 AL из антикоррозионной линейки Mercasol Microshield. Шведские химики ввели в него особый наполнитель — полимерные микросферы. Это оболочки, наполненные газообразным углеводородным веществом — кстати, совершенно безопасным. Микросферы равномерно диспергированы в объеме мастики. После застывания пленки они реагируют на все температурные и механические деформации покрытия, придавая ему особую гибкость, упругость и прочность.

Но это еще не все достоинства Mercasol 845 AL. Индекс AL означает, что помимо микросфер препарат содержит еще один наполнитель — алюминиевую пудру, усиливающую абразивную стойкость и механическую прочность пленки. А то, что материал обладает отменной адгезией, это само собой. И конечно же, оба состава, для полостей и для днища, получили современные ингибиторы коррозии.

Все работы проводились с помощью профессионального оборудования — насосов, пистолетов и насадок. А сам процесс, включая мойку и сушку, занял около шести часов. Но это как раз тот случай, когда торопиться не надо.

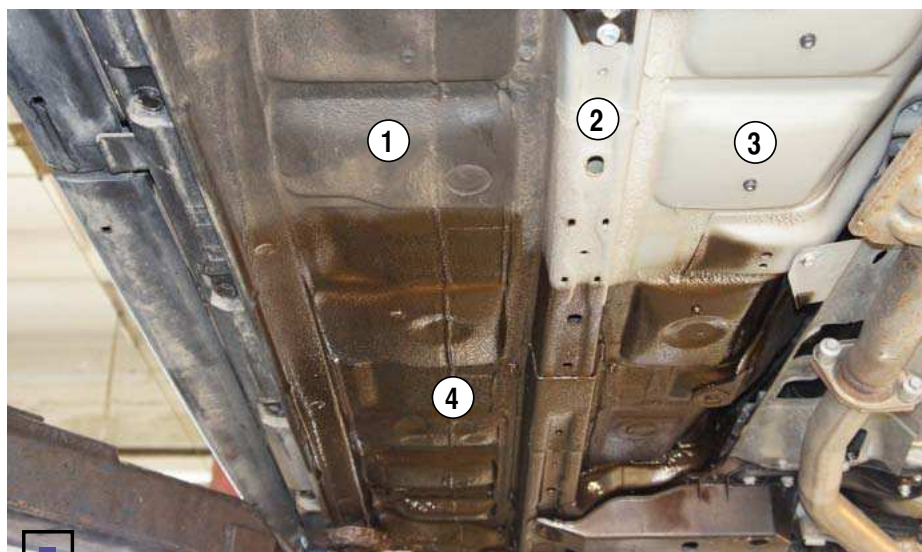
Владелец был доволен. Под конец он сказал: если все же надумаю продавать машину — ну, положим, лет через пять — она меньше потеряет в цене! Кузов-то будет в прекрасном состоянии! Возразить на это было нечего. **АЕС**



Обработка полостей кузова Noxudol 700 методом воздушного распыления. Используются заводские технологические и дренажные отверстия



Обработка колесных арок материалом Mercasol 845 AL с наполнителями (алюминиевый порошок и полимерные микросферы). Обратите внимание на границу между заводским покрытием и защитной пленкой. Еще несколько движений пистолетом — и вся арка станет темно-коричневой с «бронзовым» оттенком. Именно такой цвет имеет пленка Mercasol 845 AL



Процесс нанесения на днище материала Mercasol 845 AL. Заводское покрытие откровенно слабое — местами консервационный битумный состав (1), местами пластизол (2), но большая часть поверхности просто окрашена (3). Для езды по нашим дорогам нужна дополнительная защита (4)