

# СЕВЕРНАЯ СТАНЦИЯ

ЮРИЙ БУЦКИЙ



В статье «Швеция под протекторатом Microshield» (см. «Автомобиль и Сервис» № 8/2008, с. 26–27) упоминалась антикоррозионная станция в пригороде Стокгольма. Сегодня мы расскажем о ней подробнее.

## Уважаемый бизнес

Шведы очень любят свои автомобили, берегут их, холят и лелеют. В основе этой любви лежит банальный pragmatism: машина — вещь дорогая, а потому должна служить долго и безупречно.

Кипит, кипит автомобильная жизнь! Мировые концерны выводят на рынок новые модели, активно занимаются рестайлингом старых. Реклама то агрессивно, то вкрадчиво внушает: меняйте автомобиль каждые три года, не то проиграете! Прослыvете несовременными! Вот новый кроссовер! Опции — в подарок!

Россияне «ведутся» и скапают все новинки подряд. И думают, что становятся настоящими европейцами. А скандинавы упрямо морщат лбы и ездят на своих «вольво», «саабах», «фольксвагенах» и БМВ по десять–пятнадцать лет. Но что интересно: выглядят эти автомобили трехлетними. А ведь норвежский и шведский климат

отнюдь не способствует сохранности кузова. Близость моря, влажные зимы и применение антигололедных реагентов многократно усиливают коррозионные процессы.

Но действие, как известно, вызывает противодействие — шведы научились бороться с коррозией. К их услугам бесценный опыт KIMAB — Шведского института металла и коррозии. У них есть фирменные антикоррозионные препараты, опять же шведские. В их распоряжении специализированные станции, на одной из которых довелось побывать автору этих строк.

Антикоррозионный бизнес в скандинавских странах является весьма уважаемым, если не сказать, почтаемым. А как же — эти парни в комбинезонах и респираторах защищают ваш автомобиль, сохраняют вашу собственность! Купить сервисную станцию здесь невозможно, никто не продаст. Такой бизнес является, как правило, семейным и передается по наследству.

А постоянные клиенты «передают по наследству» адрес станции, рекомендуют ее друзьям и знакомым — ну прямо идиллия, не так ли?

В основе доверительных отношений между станцией и автомобилистами лежит глубочайший профессионализм. И он вовсе не ограничивается виртуозным владением распылительными пистолетами, хотя и это немаловажно. Нет, добрые отношения начинаются с маркетинга.

Но прежде чем продолжить, познакомимся с хозяевами станции. Их двое: муж и жена. Его зовут Стефан Энглунд (Staffan Englund), ее — Сара Энглунд. Они не только менеджеры. Стефан в прошлом профессиональный мастер, и когда надо, идет в цех и обрабатывает машину «с головы до пят». Не уступает ему и Сара. У нее, как и у мужа, есть личные пистолеты и оснастка, с которыми работает только она.

Так вот, у Стефана имеется электронная база данных с адресами и телефонами автовладельцев всей округи. И эта база не куплена на оживленном перекрестке Стокгольма у барыг (не путать с Москвой!), а получена легально через полицейский департамент. И Сара периодиче-



**Большие плакаты для клиентов: 1 — обработка скрытых сечений; 2 — обработка дверей, капота и багажника; 3 — обработка днища; 4 — полная обработка кузова.**

ски рассыпает письма, факсы и электронные «мейлы» примерно такого содержания: «Вы купили такой-то автомобиль. Статистика и наш опыт говорят, что для его защиты от коррозии необходимо сделать то-то и то-то (следует перечислением операций). Ждем вас». Или: «Два года назад вы обработали у нас свой автомобиль. Рекомендуем приехать к нам для возможного обновления защиты». И так далее.

И что вы думаете — откликаются шведы! Не зря же мы начали свой рассказ с их любви к своим машинам. По приезде автомобиль моют и обследуют кузов с помощью бороскопа. Потом предлагают несколько схем обработки: «Обработка внутренних сечений», «Обработка дверей, капота и багажника», «Обработка днища», «Полная обработка». Тут же висят наглядные цветные плакаты — что есть что. Разъясняют: вам рекомендуется то-то и то-то, например комбинация обработки сечений и днища. А вот и прайс с

перечислением операций, а их, между прочим, больше шести десятков.

Кстати, антикоррозионная обработка в Швеции недешева даже по западным меркам: например, обработка днища стоит 6950 крон, а популярная комбинация Optima — 8690 крон.

Это примерно 700 и 915 евро соответственно. Но обоснованная диагностика и прозрачность калькуляции порождает доверие. И побывав на станции раз, владелец автомобиля приезжает сюда еще и еще, как к домашнему доктору.



**Буклеты для клиентов: 1 — виды обработки с подробным пояснением; 2 — прайс с указанием конкретных операций.**

### Описывая воздушный круг. Точнее — эллипс

Принятый на обработку автомобиль находится у Стефана три дня. Да, да: не четыре часа, не сутки, а именно три дня. За это время его не только тщательно отмоют, высушат и продиагностируют, но и подремонтируют. Например, ликвидируют на днище старого кузова очаги ржавчины, зачистят соответствующие участки, оцинкуют холодным способом.

Да и мойка здесь не просто мойка, а сушка — не просто сушка. Отлично зная важность подготовительных операций, владелец станции придумал и воплотил в металле едва ли не десяток приспособлений для очищения от грязи и высушива-

ния потаенных зон кузова. Например, очень интересна передвижная сушильная установка с распределенной подачей горячего сжатого воздуха — легкая, компактная и эргономичная.

Вообще, эргономика царит на станции повсеместно. Возвратные барабаны со шлангами для подачи воздуха и антикоррозионных препаратов, отдельное помещение для бочек с материалами, удобная подсветка рабочих постов, безупречно смонтированная вентиляция — все это, казалось бы, дело обычное. Но признайтесь: всякий ли российский сервис может похвастать подобными «мелочами»?

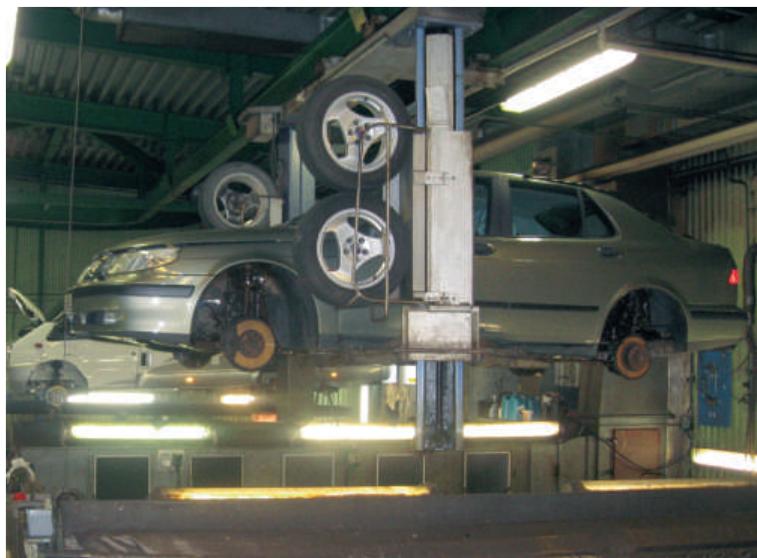
А перемещение автомобиля от поста к посту? Для нас не редкость и сюрреалистическая схема: автомобиль едет на мойку, потом своим ходом по слякоти и грязи перемещается в бокс для сушки, потом под дождем и снегом едет на пост обработки... Едва ли не венцом творения мы полагаем тоннельную схему: въехал через одни ворота, помыл машину, продвинулся, высушил, продвинулся, обработал полости, продвинулся, обработал днище, выехал через другие ворота. Все было хорошо, но... колеса при мойке положено снимать, а как перемещаться? Ну поставил ты колеса назад, а на обработке их снова положено демонтировать. И начинают мастера халтурить: и моют машину с колесами, и обрабатывают опять же с ними. О какой тщательности тут можно говорить?

У Стефана все не так. Автомобиль въезжает в ворота и подхватывается под днище специальными лапами. Эти захваты соединены с потолочной кран-балкой. Но балка эта не прямая — изгибаясь под потолком, она образует эллипс. И подваченный лапами автомобиль двигается по замкнутой траектории от мойки к сушке, от сушки — к посту обработки. Снятые колеса в специальных корзинах едут вместе с ним. Тут уже не перепутаешь, какие из них правые, какие левые, какие передние, какие задние. Ведь и рисунок протектора бывает направленным, и балансировка разная... А с корзиной как снял, так и поставишь и, завершив «круг почета», выедешь через те же ворота, что и въехал.

### Грузите Mercasol бочками

А какими материалами работают на этой станции? Не будем ходить да около: препаратами Mercasol от концерна Geveko Industri AB.

До недавнего времени Стефан Энглунд использовал классическую систему Mercasol Diamond. Надежные, проверенные временем



**Автомобиль перемещается с поста на пост по кругу с помощью потолочной кран-балки. Подхватили «лапами» под днище, сняли колеса — и на мойку, потом на сушку, потом на обработку... Кстати, колеса «едут» вместе с автомобилем.**

средства: жидкие ML-препараты для полостей и густые, «тяжелые» UB-препараты для днища.

Но прогресс на месте не стоит, и Стефан не был бы потомственным антикорщиком, если бы не держал руку на его пульсе. Когда Geveko Industri предложил рынку новую систему антикоррозионной защиты Mercasol Microshield, наш герой был одним из первых, кто опробовал и взял на вооружение новинку.

Вообще-то, мы уже писали о Microshield. Поэтому сегодня лишь напомним преимущества этих препаратов. Создав новое поколение ингибиторов, модифицировав основу и наполнители, специалисты Geveko Industri добились значительного повышения эффективности тонких пленок ML-препаратов и возможности уменьшения толщины слоя материала, наносимого на днище. Новая пленка стала работать активнее, у препарата увеличилась проникающая способность.

Одна из «изюминок» Microshield — полимерные микросфера, вводимые в состав материала для днища наряду с традиционными металлизированными наполнителями. Микросфера равномерно диспергируются в объеме мастики и после ее



**Бочки с материалами и насосами вынесены в отдельное помещение.**

застывания живут в пленке самостоятельной жизнью. Капсулы отслеживают все температурные и механические деформации покрытия, придавая ему особую гибкость, упругость и прочность.

Благодаря низкой плотности микросферы «мигрируют» к поверхности покрытия. Поэтому их концентрация на внешней границе всегда выше, чем на внутренней — той, что рядом с металлом. Это одна из причин, по которой новый материал «на отлив» сохнет быстрее традиционных препаратов.

Проверено, что материалы с полимерным наполнителем устойчивы к маслам, топливам и другим нефтепродуктам при обычных и повышенных темпе-

турах, не поражаются микроорганизмами, не подвержены действию воды и морского тумана (Скандинавия, однако!). Кроме того, микросфера сохраняют все достоинства классических металлизированных добавок, в частности стойкость пленки к дорожной «пескоструйной обработке» и шумозолирующие свойства.

Что касается внешнего вида покрытия, оно выше всяких похвал — достаточно взглянуть на приводимые фотографии. А эстетика и качество, как известно, тесно связаны друг с другом.

### Наш общий друг Ленарт

Итак, в выборе материалов Стефан Энглунд не ошибся. Но их еще надо суметь доставить в нужные области кузова. Какой оснасткой работают на шведских станциях? Оказалось, это продукция Invako AB — небольшой шведской компании, снабжающей, тем не менее, прецизионными насадками едва ли не полмира. В числе этого «полмира» и Россия.

Руководит компанией Invako ее владелец, талантливый инженер Ленарт Кьел (Lennart Kjell). Во время визита на предприятие он показал нам свои цеха — небольшие, удивительно чистые и светлые. Впрочем, в помещениях, где круглосуточно работают немецкие и японские станки CNC (Computer Numerical Control, по нашему — ЧПУ), иначе и быть не может.

Несмотря на статус хозяина, Ленарт знает и умеет все. Он может перепрограммировать управляющий компьютер станка, устранить неисправность в электронике, а уж в механике ему вообще нет равных. Кто-то скажет: менеджеру, и уж тем более владельцу фирмы, это не нужно. Как знать... Вы попробуйте создать предприятие с высочайшим уровнем автоматизации, со штатом 5–7 человек, снабжающее высокотехнологичной продукцией (микронные допус-



Применяемые материалы — Mercasol, в том числе и входящие в новейшую систему Microshield. Здесь показан промежуточный этап обработки: днище постепенно покрывают золотистой пленкой.



А так выглядит днище, полностью обработанное по системе Microshield.



Разнообразные насадки и оснастку для антикоррозионной обработки выпускает шведская фирма Invako AB. Ее продукцию применяют и в России.



Крайний слева — Ленарт Кьел, владелец, руководитель и идеиний вдохновитель фирмы Invako AB. Он всегда рад гостям.

ки!) как частные сервисные станции, так и мощнейшие государственные предприятия, включая авиационную промышленность. Добейтесь успеха, сопоставимого с успехом Ленарта Кьела, тогда и говорите.

### Эпилог

Но вернемся на «северную станцию». Все когда-нибудь кончается, подошел к концу и наш визит. То ли в шутку, то ли всерьез Стефан Энглунд предложил мне обработать автомобиль у себя на станции. Подумалось: а может, и вправду, взять да и махнуть к нему на машине? Сначала курс на Питер, потом на Хельсинки, там погрузиться на паром, и вот ты в Стокгольме... Потом понял: далековато и накладно. Лучше уж внедрять шведский опыт в Россию. Создавать такие станции здесь, у нас. Материалы Mercasol Microshield, оснастка Invako... А данная статья пусть поможет пропаганде этого хорошего дела.

**ABC**

Москва—Стокгольм—Москва

### Компания «Меркарус»

Тел.: (495) 221-40-77  
info@mercasol.ru [www.mercasol.ru](http://www.mercasol.ru)



Коллектив «северной станции». Крайний справа — Стефан Энглунд, рядом его жена и соратница Сара Энглунд. Загляните к ним на сайт <http://www.svenskbilvard.se/>