

A decorative graphic on the left side of the slide, consisting of a network of light blue lines and circles that resemble a circuit board or data network. The lines are of varying thickness and connect to small circles, creating a complex, branching pattern that extends from the top to the bottom of the frame.

ТЕХНОЛОГИЯ ХРАНЕНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Начнем с того, что именно при хранении происходит основное поражение автомобиля ржавчиной — на ходу кузов постоянно обдувается потоком воздуха, и коррозии практически не происходит. В свете вышесказанного уже не удивляет тот факт, что именно условия хранения в наибольшей степени определяют «продолжительность жизни» кузова, а значит — и автомобиля в целом.

МЕСТО ХРАНЕНИЯ

Если такие факторы, как климат или степень загазованности воздуха владелец автомобиля изменить не в силах (разве что, увезти машину на хранение в деревню), то выбор места и условий хранения — вполне в его власти.

Начнём пожалуй с самого распространённого способа — стоянки на улице, «под домом».

На самом деле, несмотря на внешнюю неприглядность и уязвимость для всякого рода криминального элемента, это так скажем не самый плохой вариант. Не потому, что он чем либо особо хорош — просто



Несомненный плюс хранения под открытым небом — хорошая вентиляция. В сухую, тёплую погоду открыто стоящий автомобиль быстро просыхает — а, как известно, без присутствия влаги коррозии не происходит. А в мороз — быстро промерзает, что также если не полностью останавливает, то сильно замедляет коррозию.

Как нетрудно заметить, основную опасность для кузова представляют в таких условиях атмосферные осадки и конденсат, точнее — скопления воды в полостях, которая не имеет возможности испариться естественным путём, а также комки непросыхающей грязи на нижней поверхности кузова и колёсных арок, играющей роль великолепных рассадников коррозии. Поэтому необходимо неукоснительно следить за состоянием уплотнителей и при наличии течей через них регулярно удалять скапливающуюся влагу. Это относится в первую очередь к багажнику и подкапотному пространству, но нередко на старых автомобилях текут и уплотнители салона, и даже лобового и заднего стёкол — вплоть до лужи в салоне. Также заслуживают пристального внимания протекания через уплотнители боковых стёкол внутрь дверей. Попадание воды в моторный отсек как правило менее опасно, так как он хорошо прогревается и просыхает при движении автомобиля, кроме того, в нём часто присутствует налёт масла, играющий роль антикора. Однако при длительном хранении поражение коррозией возможно и здесь.

Кроме этого, следует периодически мыть автомобиль, особенно после эксплуатации по грунтовым дорогам. Благо, в наше время автомойка с «керхером» перестала быть экзотикой, главное — проследить лично за тем, чтобы её работники не забыли направить струю устройства куда надо, то есть — на днище и колёсные арки, чтобы смыть комки грязи. Но есть риск, что автомойщики просто повредят мощной струёй воды под давлением и без того не слишком хорошо себя чувствующее после 10+ лет службы защитное покрытие низа кузова.

Нужно оговорить, что казалось бы вполне логичное использование чехла при хранении на улице весьма не желательно. Во-первых, чехол — самая настоящая «теплица», под которой всегда тепло и влажно — идеальные условия для развития коррозии. Во-вторых, сам чехол пропитывается агрессивными химическими веществами, имеющимися в осадках, и после этого играет для кузова роль «компресса» с далеко не безвредными химикалиями. Результат — отпечатывание фактуры чехла на окрашенных поверхностях кузова. Кроме того, при ветре чехол элементарно механически истирает краску, а зимой примерзает к кузову. Вреда от него неизмеримо больше, чем сомнительной пользы. Приемлем разве что чехол из лёгкой водонепроницаемой ткани, надёжно закреплённый на достаточном расстоянии от кузовных панелей, и только на время дождей.

При хранении на улице, поражение будет выборочным, в основном там, где скапливается и не просыхает поступающая с осадками вода, а также в местах, где защитное покрытие по той или иной причине повреждено — а следовательно, с ним можно достаточно успешно бороться.



Что либо поделаться с разрушением краски из-за воздействия солнечного света и механического истирания переносимыми ветром песком и пылью при таком способе хранения практически невозможно.

Кроме того, категорически не следует ставить машину над открытой почвой или на грязь — только на асфальт или бетон. Гумусовые кислоты из земли — далеко не лучший друг металла. В крайнем случае, можно обильно посыпать место стоянки гравием, заложить кирпичом, бетонными плитами и т.п.

Очень хорошие результаты даёт использование навеса. Многие называют такой способ хранения наилучшим из всех.

Действительно — и хорошая вентиляция, и защита от осадков, и отсутствие доступа прямых солнечных лучей. Жаль, что воспользоваться этим способом может, пожалуй, лишь житель частного дома, а для обитателя многоэтажки это, так скажем, затруднительно.

Обычно в качестве наилучшего способа защиты машины от коррозии называют гараж. На самом деле это не совсем так. Часто даже — совсем не так.

Если гараж сырой (а большинство как металлических, так и не оштукатуренных кирпичных и блочных — именно такие), то для длительного хранения автомобиля они не подходят. Конденсат проникает в скрытые полости кузова, откуда он уже не удаляется в течение всей стоянки в гараже, в результате чего машина, стоящая в таком гараже без движения в течении нескольких лет, истлевет изнутри. Вытащенные из таких гаражей машины обычно оказываются в состоянии намного худшем, чем простоявшие много лет на улице — полная труха. Только правильно построенный гараж — построенный на сухом месте, с бетонированным полом, наглухо закрывающимися ямой и подвалом, оштукатуренными или, в случае металлического, обшитыми деревом или заложеными кирпичом стенами, а главное — хорошей вентиляцией, обязательно и приточной, и вытяжной — годится для круглогодичного хранения машины и постановки её на консервацию.

Зимой перед постановкой в гараж на хранение автомобиль нужно охладить в течении нескольких часов. При отрицательной температуре коррозия практически не идёт. Поэтому ваша задача — чтобы машина как можно скорее промёрзла. Если же поставить автомобиль в гараж тёплым, он нагреет воздух в гараже и после этого ещё долго не промёрзнет — соответственно, во всех влажных местах будет идти коррозия, пока он не промёрзнет.

Хуже всего же автомобилю в гараже в межсезонье, когда температура в течение дня колеблется между положительной и отрицательной, а на улице постоянная сырость.

Как ни странно, часто ещё хуже показывает себя на практике предмет вожделения многих автолюбителей — отапливаемый гараж. Дело в том, что годится он по настоящему только для хранения автомобиля на консервации, в тщательно вымытом и подготовленном виде. В этом случае он действительно идеален, в его комнатных условиях — темноте и тепле — идеально сохраняется не только кузов, но и обивка, пластиковые детали, и так далее.

КОНСЕРВАЦИЯ АВТОМОБИЛЯ

Под консервацией автомобиля понимается комплекс технических мер, обеспечивающих исправность автомобиля при длительном его хранении.

Наилучшая сохранность достигается при хранении автомобиля в чистом утепленном, темном помещении с температурой воздуха не ниже 5 °С и относительной влажностью 40—70 %. В этом случае воду из системы охлаждения не сливают, а аккумуляторную батарею и радиоприемник не снимают.

При хранении автомобиля зимой в холодном помещении воду из системы охлаждения следует слить, а радиоприемник снять и хранить отдельно в теплом помещении. Если автомобиль хранят в помещении, в которое проникает солнечный свет, то кузов и шины нужно накрывать брезентом. (Уже была оговорена целесообразность этого выше). В качестве консервационной смазки для хромированных и неокрашенных частей автомобиля следует применять пушечную смазку или технический вазелин. Применять солидол для этих целей нежелательно, так как его надо заменять