

A decorative graphic on the left side of the slide, consisting of a network of light blue lines and small circles, resembling a circuit board or data flow diagram. The lines are vertical and horizontal, with some diagonal connections, and the circles are placed at various points along these lines.

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