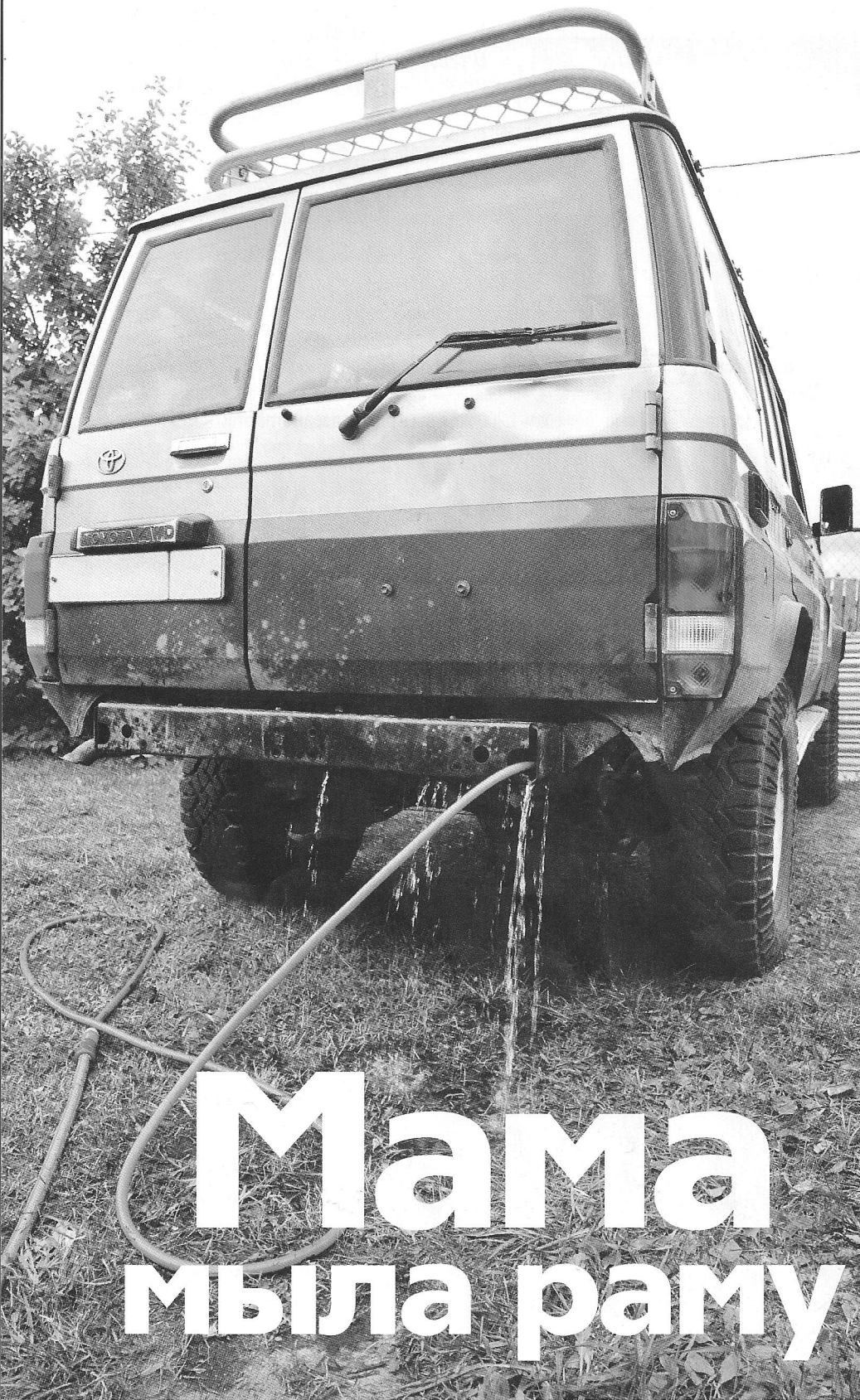




Мама мыла раму

Эту мантру мы повторяли в детстве, когда учились читать, скорее всего, не задумываясь о глубоком практическом смысле, заложенном в такой, казалось бы, простой фразе. Прочтите ее снова, с высоты накопленного опыта и пережитых километров бездорожья. Мама мыла... не окна. Она мыла раму. А папа в это время, возможно, перебирал мосты. Но о мостах как-нибудь в другой раз, а сейчас давайте поговорим о чистоте рамы.

ТЕКСТ / ФОТО: Евгений КОНСТАНТИНОВ

В нашем климате, особенно в городах с их пересоленным снегом, автомобильное железо имеет свойство «гнить». Сильнее всего этот процесс оказывается выражен в тех местах автомобиля, где застаивается вода, нет вентиляции и грязь накладывает мокрые компрессы. Этому неприятному процессу порой оказывается подвержен даже такой важный атрибут настоящего внедорожника, как рама. Конечно же, ее толстый металл сопротивляется агрессивному натиску химических реагентов, поддержанному электричеством бортовой сети, дольше, чем тонкие внешние панели, но и она не вечна. При этом если коррозия кузова — штука просто очень неприятная, то проржавевшая насквозь и рассыпающаяся в труху рама ставит крест на дальнейшем существовании автомобиля.

Ахиллесова пята рамы с лонжеронами закрытого профиля — грязь, которая набивается внутрь. Проблема в том, что она не только не дает металлу проветриваться, но и подолгу удерживает в себе влагу, которую легко набирает. Откуда эта грязь берется? Из окружающей среды. Лонжероны рамы представляют собой коробку со множеством отверстий разной формы, размера и назначения. Для того чтобы частички песка, глины и почвы попали внутрь, даже нет нужды топить машину по стеклу в густой жиже. Глубокая лужа, грунтовая взвесь в воде, скорость, волна — и вот уже часть этой лужи у вас в раме. Но так как отверстий в нижней плоскости лонжеронов мало, то вытекает вода из автомобиля хуже, чем втекает в него. Рано или поздно она куда-нибудь просачивается или испаряется, а взвесь остается внутри. Со временем грунт забивает часть отверстий, воде становится все труднее вытекать, и грязь прибывает все быстрее. Скорость роста грязных наносов зависит от эксплуатации. Чтобы забить лонжероны полностью, одному может понадобиться несколько лет, другому — несколько месяцев. В любом случае у машины, испытывавшей на себе грязевые ванны, останутся отложения в раме.

Кстати, на вторичном рынке это один из признаков, по которому можно определить, насколько интенсивно машина штурмовала бездорожье и, соответственно, испытывала повышенные нагрузки. Продавец может сколько угодно говорить о том, что с асфальта съезжал, только чтобы доехать до дачи, но характерная плотная рыжая глина, выковырянная из отверстия в лонжероне, сообщает, что дача эта если и существует, то располагается, скорее всего, где-нибудь на стыке Смоленской и Тверской областей, в полуживой деревне, куда ведет только «ураловская» колея.

Полностью извлечь отложения из рамы очень сложно. Особенно когда они превратились в слежавшиеся за много лет пласты. Но делать это периодически надо. Причем приехать на мойку и заказать эту процедуру, скорее всего, не получится: в большинстве

мест вас просто не поймут. Обзвонив в Москве несколько немногочисленных заведений, которые предлагают мойку днища на эстакаде, я получил либо отказ, либо ответ, что там готовы взяться за работу без уверенности в ее результатах. Вероятно, дело в том, что для промывки лонжеронов нужен специальный гибкий шланг-насадка на «керхер», предназначенный для прочистки труб. Стоит он недешево, на автомойке обычно не нужен, а без него удалять плотно спрессованные глинисто-песчаные осадочные породы долго и мучительно: обычный пистолет высокого давления в раму не просунуть. А без достаточно напора воды поможет лишь ее количество, усердие и терпение.

У меня на самостоятельную борьбу с многолетними залежами ушел целый день. С утра и до вечера. Причем к обеду я еще не был уверен, что процедура закончится победой. Моим оружием стали колодец, насос, полудюймовый садовый шланг и длинная упругая щетка-ершик. Работа была проста, но утомительна. Сквозь каждое отверстие рамы залить воду, чтобы размочить грязь и смыть то, что на виду. Затем пропихнуть шланг по возможности дальше, чтобы пропитать водой и вымыть следующие сантиметры отложений, а потом щеткой расковы-

рять размоченный пласт и снова вымыть водой. И так сантиметр за сантиметром, от отверстия к отверстию. Дополнительная сложность оказалась в том, что внутри лонжеронов довольно много различных вставок, увеличивающих их жесткость или усиливающих металл в местах крепления кронштейнов и поперечин. В общем, до того как вода стала насквозь промывать лонжерон на всю длину от бампера до бампера ушло несколько часов. Правда, если бы это делалось регулярно, хотя бы раз в год, дело бы шло быстрее.

Можно ли сделать так, чтобы вода и грязь в раму совсем не попадали? Мне известны несколько попыток наглухо заварить все отверстия, но почему-то они не были особо удачны: спустя какое-то время выяснялось, что вода внутрь все-таки попадает, а удаляется она при полном отсутствии вентиляции существенно хуже. Известны и обратные примеры, когда лонжероны рамы дополнительно сверлили и резали, чтобы в них ничего не задерживалось, а заодно уменьшался вес машины. Правда, тут есть риск перестараться. На этом фоне периодически промывать и обрабатывать от коррозии лонжероны не самое бестолковое из возможных занятий. Тем более что чистота, как все мы помним с детства, — залог здоровья. **ORD**

