



6–8. Na takzvané špičkové dílně se pořádně vystříkají dutiny i podběhy metodou Airless (bez vzduchu coby nosného média).

9. Tak vypadá finálně ošetřeny podvozky.

10. Vosk z dutin vytéká klidně i několik dnů.



leží, v jakých podmínkách budete jezdit, pokud hodně na šterku, bude určitě třeba opravit exponovaná místa jako hrany karoserie nebo podběhy. Pokud budete jezdit jen v soli po městě, stačí se na auto podívat za tři až čtyři roky. Výhoda je, že stačí podvozek očistit a materiály při revizi na sebe navážou, není třeba sundávat původní nátěr," vysvětluje Trendl.

Už teď vím, že v Mratíně nejsem naposlady. Logicky – pokud jsem teď investoval větší sumu, nevyhodím ji „do luftu“ jen proto, abych ušetřil na mnohem levnějších opravách...

Roman Švidrnoch

Vosky vs. nanotechnologie

Všechny materiály švédské firmy podstupují náročné testování v solné komoře: holý plech se nastříká antikoročním voskem, část se nechá neošetřená, aby byla rez vidět. V místnosti je teplo a neustále se tam pouští solný sprej. Pokud v tomto mikroklimatu ošetřený materiál vydrží tisíc hodin, ve zkoušce obstál.

Dotaz, proč nepoužívají moderní „nanotechnologie“, označuje Martin Špaček za naivní. „Žádná značka nemá antikorozi přípravky na bázi nanotechnologie. Pokud to někdo tvrdí, jsou to jen reklamní a marketingové řeči.

„Nano“ se používá jen pro konzervaci laku a jeho leštění, molekuly zalézají do struktury laku a vytvoří ochranný film – ale na podvozku by nic užitečného nezvládlo, tam je třeba větší kalibr. Nic lepšího než materiály na bázi vosku v současné době není vymyšleno. Používají je výrobci vlaků či letadel i mnohé automobilky jako Mercedes, výrobci nákladáček jako MAN nebo Tatra, ale i třeba český výrobce autobusů SOR Libchavy.

INZERCE

MŮŽE BÝT VE VAŠÍ GARÁŽI. ODKUDKOLIV.

Sjednejte si **BEZSTAROSTNOU PŮJČKU**, třeba na 450 000 Kč pohodlně v mobilní aplikaci KB nebo na pobočce. Navrhne vám ji na míru a pomůžeme i se sloučením půjček.

ÚROKOVÁ SAZBA OD 3,8 % P. A.



kb.cz 800 521 521

BUDOUCNOST JSTE VY  **KB**

U Bezstarostné půjčky poskytnuté v období od 1. 10. 2019 do 31. 12. 2019 nebude účtován poplatek za službu Zpracování a vyhodnocení žádosti o úvěr online ve výši 490 Kč.
Vzorový příklad: Výše úvěru 450 000 Kč, splatnost 8 let, pevná úroková sazba 3,80 % p. a., RPSN 3,87 %, celková splatná částka 522 676,89 Kč. 1. splátka úroků 902,50 Kč, 2.–95. anuitní splátka 5 493 Kč, 96. anuitní splátka 5 432,39 Kč. Měsíční poplatky za: spravování úvěru 0 Kč, vedení běžného účtu MůjÚčet 0 Kč, el. výpisy 0 Kč. V případě poskytnutí úvěru na základě online žádosti v období od 1. 10. 2019 do 31. 12. 2019 není účtován jednorázový poplatek za sjednání. Příklad je spočítán k datu čerpání 1. 10. 2019 a termínu splácení úvěru vždy k 20. dni v měsíci.



→ vodní plán – vzít kbelík s gumoasfaltem a natřít spodek štětka – nám rozmluvili věci znalí kamarádi. Do většiny kritických míst bychom se takhle nedostali, nemluvě o dutinách v prazích a jinde. A vzhledem k tomu, že se jeep podívá i do nějakého toho terénu a vlhké bahno nedělá podvozku vůbec dobře, rozhodujeme se nakonec investovat necelých 17 tisíc korun do kompletní ochrany.

Přijíždíme tedy do servisu v Mratíně u Prahy a málem zase odjíždíme bez nástřiku. I když nám podvozek jeepu přišel celkem ve slušném stavu (do terénu zatím nejezdil), Vladimír Trendl to vidí jinak.

„Upřímně, tohle auto už bychom asi normálně nevzali. Povrchová rez je na všech ramenech náprav a spouště dalších míst. Musí se provést alespoň základní mechanické očištění koroze, což je pracné, a pak použít inhibitory, které reagují se rzi a vytvoří pevnou sloučeninu. Ale pod ní bude samozřejmě korozní proces probíhat dál, ošetřením se maximálně zpomalí,“ říká Trendl.

Varuje nás, že výsledek už nemůže být ideální. „Z míst, kde už se rez zažrala do hloubky, ji nedostaneme úplně, dokážeme jen zabránit dalšímu šíření. A jen když budete nástřik dál pravidelně obnovovat, můžete rezavění výrazně zpomalit. Pokud byste korozi chtěli odstranit úplně, auto by se muselo ošetřit jako se dělají veterány – opískovat, obrousit. Celé by to vyšlo tak na 70 až sto tisíc korun, což je u auta v ceně 200 tisíc nesmysl.“

Voskovka

Nakonec tedy na dílnu zajíždíme. Dozvídáme se, že dnes už se nepoužívá k ošetření žádný gumoasfalt neboli tlumex – ten časem tvrdne a pak ho třeba v lese strhnete o kořen nebo odřete o obrubník. Ani lodní barva, o níž často slychávám, ta je zase určena do trvale vlhkého prostředí a nemá zdaleka takové vlastnosti jako moderní takzvané tixotropní přípravky. Zjednodušeně řečeno – při nástřiku jsou extrémně tekuté, dostanou se všude, vy-

tláčí vodu a vytvoří voskový ochranný film. Ten je dostatečně pevný a pružný, odpuzuje vodu, odolává solím a dalším látkám včetně odlétávajícího šterku. Nevadí mu, že se karoserie kroutí, nevznikají lomy, film nepraská a vydrží několik let. Díky nízkému povrchovému napětí zaleze do všech škvír, dutin, mezer, přelátování, vytlačí zbytky vody, které „podleze“. A co je důležité, před aplikací není nutné kompletní odmaštění povrchu.

I tak je ovšem třeba auto pořádně připravit (proto je ideální přijet s novým, u nějž to není třeba). Pod náš jeep na zvedáku nabíhají dva mechanici a sundávají všechna plastová nadkolí, podběhy, rezervu, ochranné plechy a vůbec všechno, pod čím vznikají zákoutí, v nichž se korozi daří nejlíp. Nedaří se sundat výfuk, je nerozebíratelný, a tak ho stejně jako kardan oblepí, zakryje igelitem. „Kardany se nestřikají nikdy, porušilo by se jejich vyvážení,“ upozorňuje Trendl.

Pak mechanici přicházejí s vysokotlakou wapkou a vystříkávají každý centimetr podvozku – tak čistý od výroby nebyl. Ale zároveň vidíme, kde všude už rez úraduje, moc hezký pohled to není. Do druhého dne se čeká, než všechno pěkně vyschne, a pak přichází na řadu obrusování nejhorších míst – a taky jejich ošetření přípravkem Dinitrol 1000.

„Ten se vsákně – penetruje – do struktury rzi, tedy do poškozeného

kovu, přirovnal bych to k pórovité houbě. A protože je to antikorozi inhibitor, zabrání přístupu kyslíku a vody. A tedy zakonzervuje současný stav.

Pak přichází to nejviditelnější – nástřik těžkým podvozkovým voskem. Auto kvůli tomu přejíždí na „špinavou dílnu“. Vosk se totiž stříká rovnou ze sudů,

bez přístupu vzduchu. A tlak je tak velký, že když zamíříte trysku omylem špatně, je rázem vymalováno. Upřímně, práce je to natolik špinavá, že bych ji ve vlastní garáži dělat nechtěl.

Po podvozku přicházejí na řadu dutiny. Odletující kamínky se do nich nedostanou; sůl, prach a vlhkost však ano. Pro bujení koroze ideální kombinace. I v nich vytvoří vosk pružný film, díky vysokému tlaku při aplikaci pronikne i do nejskrytějších zákoutí.

A co dál?

Auto zůstává na zvedáku, aby pořádně proschlo, pak je třeba opět nastrojít všechny sundané díly. To už je na dílně třetí den, tak dlouho celá operace trvá. Nedá se říct, že by jeep voněl – a chemii smrdí ještě týden. Z různých otvorů bude vosk vytékat ještě dlouho. Kamarád, který mi akci doporučil, se směje. „Počítej s tím, že tě budou docela dlouho nenávidět všichni mechanici, třeba kdybys jel měnit tlumiče.“

Ale co. Za to ten pocit, že auto nesežere první solanka, určitě stojí. A co bude dál? „Bylo by dobré přijet za dva tři roky a podívat se, jak podvozek vypadá. Zá-

Pro kutily

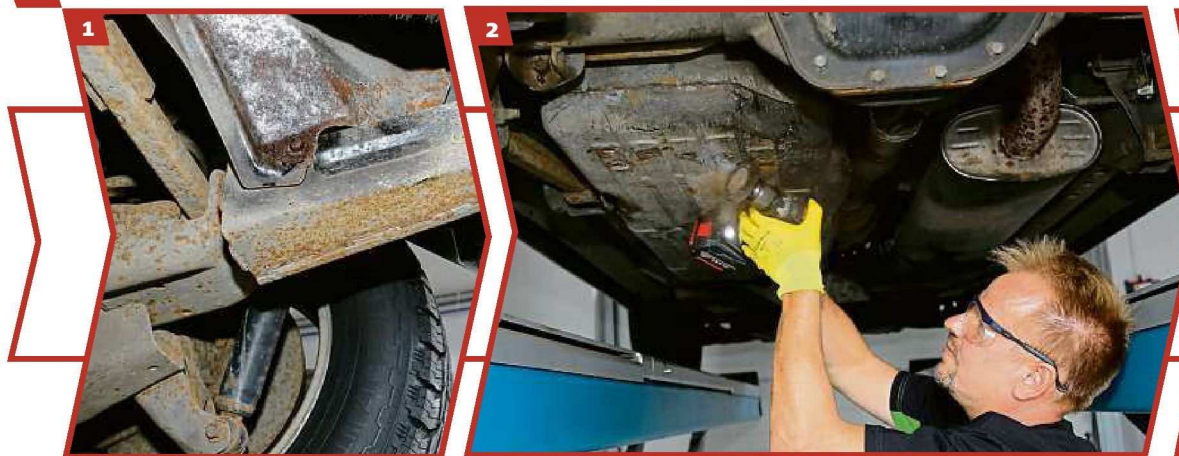
Kdo chce ušetřit poměrně dost peněz za práci (té je ale opravdu hodně, jak jsme se přesvědčili), může si koupit balíček s návodem, jak ošetřit vlastní auto. Firma Dinitrol zavedla tuto možnost v Česku asi před půl rokem, v zahraničí má dlouhou tradici.

Sada pro hobbyisty obsahuje kromě přesně nadávkovaných přípravků také „aplikační schéma“, jak a kam je nastříkat (aplikační body), v jakém množství, nač si dát pozor (např. na čidla airbagů ve dveřích, centrální zamykání v prazích atd.), které díly je nutné sundat... Databáze se neustále rozšiřuje, ročně přibývá asi 80 modelů, už v ní jsou i nejnovější modely škodovek.

Schéma přijde na 149 Kč, jeden sprej na 600 korun, na kompaktní auto (Mercedes třídy C) je potřeba 5–6 litrů podvozkového a 2–3 litry dutinového nástřiku, tedy zhruba 5 500 Kč.

Na stránkách www.antikoroze.eu najdete i seznam aplikačních středisek v ČR a veškeré potřebné informace o protirezové ochraně.





1. Ramena a další části jsou už napadena koroze.

2. Proto přichází na řadu mechanické očištění...

3. ... a pořádně omytí tlakovou vapkou.

4. Spodek je očištěný, může se začít s aplikací antikorozních inhibitorů.

5. Před nástřikem se auto musí pořádně zabalit.

Aby auto neshnilo

Strašák *jménem* KOROZE

Koroze. Rez. Hnědý mor. Rakovina. Útočí na každé auto, ať už nové, či ojeté. Víme, jak se jí dá ubránit - buď u specialistů, nebo i doma v garáži.

Myslíte si, že když si pořídíte nové auto, máte od koroze svatý pokoj alespoň na dvanáct let, po dobu takzvané záruky na prorezivění? Ale kdepak. Je to rozšířený mýtus, který vyvrací jeden z největších českých expertů na antikorozi ochranu Vladimír Trendl. „Záruka platí jen na prorezivění plechu zevnitř ven, takže se nevztahuje třeba na dveře obouchané od kamínků. A pozor – týká se pouze karoserie, ale ne podvozku. Přitom právě ten je vystaven největší zátěži, reznou životně důležité součásti jako zavěšení kol, brzdové trubice, řízení, nosníky nebo pomocný rám zavěšení motoru,“ říká.

A přestože se kvalita laků v posledních třiceti letech výrazně zlepšila, o ochranných nátěrech podvozků to zdaleka tolik neplatí. Zjednodušeně řečeno: automobilky nemají zájem vyrábět „neprůstřelná“ auta, která dvacet let neshnijí; potřebují, aby se trh pěkně otáčel.

Potvrzuje to i Martin Špaček, český zá-

stupce švédské firmy Dinol, která antikorozi nátěry vyrábí pod značkou Dinitrol už od roku 1957. Seveřané jsou na tuto problematiku experty, ve Skandinávii existují sítě center, kde si lidé nechávají auta ošetřit. Proplácejí to i některé pojišťovny a doporučují i automobilky – jako třeba Mazda, jejíž vozy pro švédský trh dostávají dodatečný nástřík právě vosky od Dinitrolu. A jedničkou jsou i v Česku, kde se snaží rozjet podobnou síť servisních míst a také nabízejí balíčky pro kutily (více v boxech).

„Auto je čím dál tím víc spotřební věc, snižují se jeho výrobní náklady, stejně jako hmotnost – a nástříky něco váží. U nových osobáků se už často neošetřují kapoty, dveře, blatníky; u podvozků je to podobné. Před patnácti lety bývala auta kompletně ošetřena tlumexplastem a jinými přípravky, dnes automobilky ošetřují jen pár kritických míst, kde může vznikat koroze,“ říká Špaček.

Průšvih podle něj nastává třeba



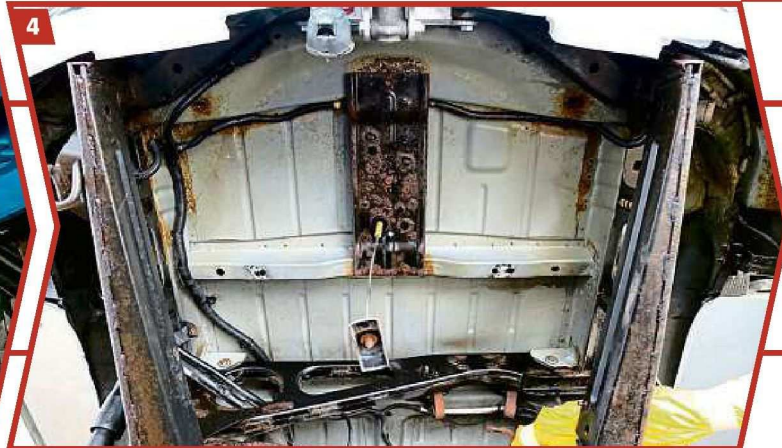


Foto: Lukáš Procházka, Mafra

ve spodní části předních sloupků karoserie. Tam se nyní běžně dává vrstva izolačního materiálu, která do sebe ovšem nasává vodu. „Na semináři v Kodani jsme rozebírali tři měsíce starý Hyundai Kona – po sundání podběhů se z A sloupků vytáhla izolační pěna nasáklá vodou. Dala se ždímat. A to je ideální korozní podhoubí, teplo od motoru, vlhkost – takže není divu, že už u nového auta ve spojích vznikala rez.“ Podobně se dnes izolují podběhy – místo nástřiků se používají pěnové panely, pod nimiž to časem „žije“.

Kdo je solidní?

Největším zákazníkům, firmám, které třeba v Česku nakupují 75 procent nových vozů, je to celkem jedno – auta se zbaví po skončení tří- nebo pětiletého operativního leasingu. Jenže pak přicházíme na řadu my, kupci ojetin, a máme problém. Auta už bývají dost „chycená“.

S nástřikem je totiž dobré začít co nejdříve, ideálně hned po koupi, a pak co tři čtyři roky kontrolovat, případně ošetřit horší místa – například šterkem obouchaná ramena – nebo nástřik obnovit. Ale vyplatí se začít i u tříletého auta.

Soukromí majitelé na ošetření podvozku docela slyší. „Jezdívají sem ti, kteří si dopřáli nové nebo zánovní auto. Často tu míváme terénní vozy, které by jinak za pět let zrezly. A pak sem míří lidé, kteří vědí, že auto kupují na deset patnáct let,“ popisuje Trendl. Koneckonců, jedno úplně

nové Subaru Impreza tu na zvedáku potkáváme.

Jsou podle jeho zkušeností některé značky aut lepší? „Solidní laťku drží především vozy koncernu Volkswagen, kde korozní problematiku řeší dost komplexně, i když časy jedničkových octaví nebo golfů čtvrté generace už jsou pryč. Dobrou pověst mají i vozy francouzského koncernu PSA, renaulty, nebo italská auta,“ míní Trendl.

U Asiátů je situace složitější. Za typického průšviháře v minulosti platila japonská Mazda, která se ale zlepšila, reznou ale i starší nissany, suzuki nebo mitsubishi.

Na velké rozdíly v odolnosti lze narazit u korejských značek, své korozní kauzy si užili i u Fordu (focus první generace), Dacie nebo třeba Mercedesu, BMW z 90. let jsou doslova tragická.

A co pozinkované karoserie, které mívaly dříve francouzské vozy? „Časem rezaví i pozink, stačí, když se otěrem naruší ochranná vrstva. Jak se karoserie krotí, dostává se tam vlhkost; na místech svarů zase rezne zevnitř.“

Ojeté auto

Je jasné, že u nových vozů v ceně od 400 tisíc korun výše se investice do ochrany vyplatí nejvíc (viz Kolik to stojí?). My ale chceme ochránit deset let starý Jeep Grand Cherokee. Přišel na 250 tisíc korun, zainvestovali jsme i do kompletního přetěsnění motoru a nových vstříků – nechce se nám tedy auto nechat napospas hnědému moru. Pů

Kolik to stojí?

Malý běžný vůz

Nástřik podvozku 7 100Kč
+ ošetření dutin 3 700Kč
Celkemod 10 800Kč

Combi běžný vůz

.....od 11 900Kč

SUV (malé) samonosné šasi

..... 13 000Kč

Větší SUV + Offroad

Zde je nástřik náročnější vzhledem k jiné konstrukci (rámová karoserie apod.) a velikosti auta. Celkem vyjde na cca 16,5 tisíce Kč.

Dodávky, karavany a atypy

Ceny se liší podle velikosti, cca 14,8 až 16,8 tisíce Kč.

Economy balíček

Nástřik běžného vozu bez demontáží podběhů, ale s aplikací vosku pod ně. Používá se jen například při opakovaném ošetření. Cena včetně dutin od 8,5 tisíce Kč.

U všech nových vozů lze ošetřit i výfuk za příplatek 850 Kč.

