

Rez hlodá i nová auta, hlavně na podvozku

10. ledna 2017

Zdálo se, že moru v podobě rzi se automobilky zbavily. Ale auta reznou stále, jen to není tolik vidět. Dodatečné ošetření podvozku pořídíte u malého auta kolem šesti tisíc korun, větší vyjde přibližně na osm.



Ošetření podvozku je hodně špinavá a ne zrovna příjemná práce. | foto: Martin Mičánek, pro iDNES.cz

Aby se trh s auty hýbal, je třeba vozům nadělit omezenou životnost. A rez je nejviditelnější projev stáří, který nejjistěji donutí majitele stárnoucího miláčka na čtyřech kolech k výměně. A tak nám automobilky nadále nadělují reznoucí vozidla.

Orezlé spodky dveří a lemy už nebíjí do očí jako kdysi. Ale podvozky, na které nevidíme, ohlodává rez už po pár sezonách. „Podvozky nových aut konstruktéři zakrývají plastovými panely a pod nimi se rzi daří taky velmi dobře,“ popisuje Vladimír Trendl, odborník na druhotnou ochranu podvozků a dutin automobilů.

Co je to koroze?

Obecně je koroze definována jako chemický proces, který postupně mění vlastnosti kovu. Nejčastěji je tento proces způsobován oxidací a vede k úbytku kovu, resp. jeho elektronů. V případě železa a oceli je rez porézní a podporuje další postup oxidace až do rozložení celého materiálu. V prostředí silničního provozu korozi notně podporují látky používané při zimním ošetřování povrchu vozovek.

Do jeho autoklempříství jezdí stále častěji nechat ošetřit podvozek i majitelé úplně nových aut.

„Podívejte, jak vypadal podvozek tohoto peugeotu po třech letech provozu,“ ukazuje fotku kompletně rzi pokrytého spodku auta, které bylo ještě v záruce.

A v tom je další zapeklitost. Mnohaleté záruky proti prorezivění karoserie totiž vedou zákazníky často k mylné domněnce, že koroze byla vymýčena. Pod autem a v jeho útrobách se přitom mohou odehrávat fatální procesy.

Není tomu ještě tak dávno, kdy to, jestli auto má nebo nemá „udělané dutiny“, často rozhodovalo o jeho další existenci. Pokud jste totiž svojí škodovce nebo žigulíku nedopřávali pravidelné ochranné ošetření podvozkových partií, během několika málo let provozu se rodinný poklad změnil v

hromádku hnijícího šrotu.

„S požadavky na ochranu podvozku se dnes už tak často nesetkáváme, většinou ji žádají majitelé starších aut, nebo v případech, kdy se objeví nějaký problém,“ uvádí Pavel Nikodým z brněnského Autoservisu AZM.

Vtip je v tom, že situace se do současnosti nezměnila tolik, jak by se na první pohled mohlo zdát.



Vladimír Trendl z firmy Autoklempřivství.cz ukazuje na jedno z typických ložisek rzi ve spoji dvou dílů.

Dnes se výrobci holedbají mnohaletými zárukami na protikorozní ochranu – alespoň 6 let vám nabídne každý. Pokud však pomineme komplikovanou vymahatelnost (např. když po uplynutí základní záruky na auto nenavštívujete značkový servis), jsou tu dva fatální aspekty: pojistka především kryje pouze prorezavění skrz naskrz a navíc zevnitř ven - pokud shnijí dveře omláčené od kamínků, máte smůlu. Protikorozní záruka se navíc nevztahuje na celé auto, ale zjednodušeně řečeno pouze na viditelné části karoserie. Tedy nikoliv na podvozkové komponenty vystavené největší zátěži. Nejde jen o výfuk, ale i životně důležité součásti jako zavěšení kol, brzdové trubice, řízení, nosníky nebo pomocný rám zavěšení motoru.

Protikorozní ochrana se za posledních třicet let obecně podstatně zlepšila, řeč je však stále především o povrchových dílech karoserie, které hnědý mor skutečně napadá až mnohem později, než tomu bývalo dříve. Tedy aspoň většinou. Odolnost nejvíce namáhaných míst v čele s podvozkovými partiemi a různými dutinami je naopak velmi kolísavá a liší se často nejen značkou od značky, ale dokonce i v rámci modelů jedné automobilky. Navíc se zdá, že zefektivňování výroby a snaha o úsporu nákladů posledních let již dříve dosaženou tovární úroveň ochrany poněkud devaluje. Základní ošetření od výrobce proto není dlouhodobě spolehlivé a ochranný povlak začíná po dvou až třech letech ztrácet celistvost.

To sice neznamená problém pro zákazníka, který mění auto sotva skončí leasing, pro zájemce o ojetinu však už může jít o zásadní komplikaci. Podle Vladimíra Trendla si solidní laťku drží především vozy koncernu Volkswagen, kde je korozní problematika řešena velice komplexně, i když je pravda, že ani kvalita ošetření podvozků jeho dnešních výrobků nedosahuje „neprůstřelné“ úrovně jedničkových octavií nebo golfů čtvrté generace. Dobrou pověst mají také vozy francouzského koncernu PSA nebo italská auta. U Asiatů je situace složitější. Za typického korozního průšviháře v minulosti platila japonská Mazda, o mnoho méně ale nerezou ani starší Nissany, Suzuki nebo Mitsubishi. Na velké rozdíly v odolnosti lze narazit u korejských značek, své korozní kauzy si užili i u Fordu (především focus první generace), Dacie nebo třeba Mercedesu, BMW z devadesátých let jsou doslova tragické.

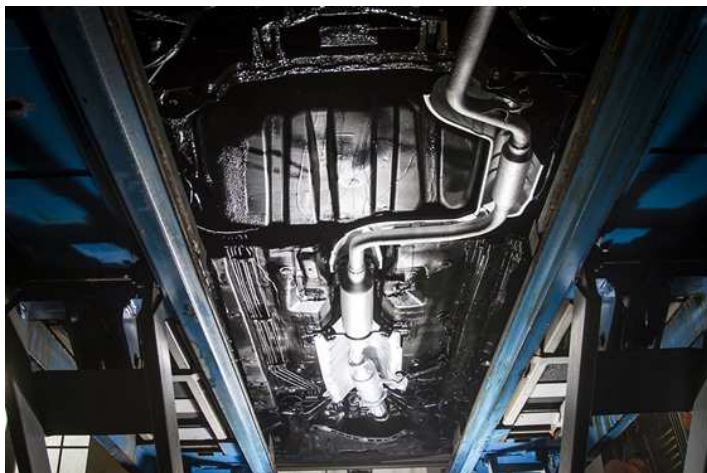
Česká auta navíc trpí ještě víc na prosolených zimních silnicích. Ve Skandinávii, kde jezdí na sněhu dlouhé měsíce, ale cesty se nesolí, podle Trendla vystačí s jednoduchým nástřikem podvozku voskem, ten ochrání spodek auta podobně jako ošetření karoserie v automyčce. To v českých blátivých zimách nakonec auta trpí mnohem víc.



Jak vidno, druhotné ošetření podvozku je stále nanejvýš žádoucí a to už relativně záhy po koupi nového vozu. Nestačí však vzít štětku s kbelíkem gumoasfaltu a vlézt si pod auto, jak se to dělalo kdysi.

Dnes jde o sofistikovanou záležitost, při které se využívá záruk moderní chemie. Černý antikorozi přípravek je tixotropní na bázi vosku s vysokou viskozitou a výborným tvořením ochranného filmu. Po vytékání zanechává voskový, pevný, ale dostatečně pružný ochranný film odpuzující vodu, odolávající solím a jiným látkám. Ochranný film zároveň chrání proti „ošťerkování“ a má i odhlučňovací účinek.

Třináct let stará honda, která nám posloužila za figuranta, je typickým příkladem auta, které přijelo k ošetření za pět minut dvanáct. Přiměřeně obouchaná (ale nikdy nebouraná) karoserie se navenek tváří zachovale a na podvozku nejsou žádná místa prorezavělá skrz naskrz. Ale složitější svařované spoje a nejexponovanější místa jako zavěšení kol, nosníky či různé přepážky v okolí motorového prostoru už jsou napadené.

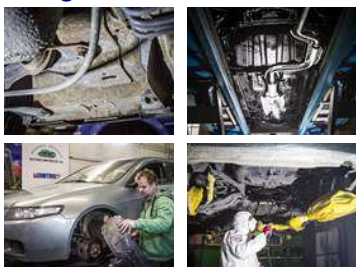


Dodatečné ošetření podvozku dnes volí i majitelé zcela nových aut.

„Z míst, kde už se rez zažrala do hloubky, ji nedostaneme úplně, ale dokážeme zabránit dalšímu šíření,“ upozorňuje Trendl.

Častá je koroze lemů, což je extrémně namáhané místo, kde se stýká vnější a vnitřní část karoserie. Navíc jsou neustále atakovány odletujícími kamínky a štěrkem. Obtížně se chrání také vnitřky dveří, kam se snadno dostanou nečistoty a vlhkost. Spodní lemy dveří zevnitř nahlodané korozí má i „naše“ honda.

Fotogalerie



[Zobrazit fotogalerii](#)

„Podvozek je nejprve nutné zbavit všech ochranných plastových krytů a obnažit riziková zákoutí. Následuje důkladné umytí a zakrytí neošetřovaných částí karoserie. Po vyschnutí začneme s obrušováním nejrezavějších míst a samotným nanášením ochranného přípravku na bázi vosku. Není to vůbec příjemná práce.“

Po podvozku přichází na řadu dutiny. Odletující kamínky se do nich nedostanou, sůl, prach a vlhkost však ano. Pro bujení koroze ideální kombinace. K ošetření dutin se užívá přípravek na bázi vosku, který dobře vzlíná, zároveň odpuzuje vlhkost a zanechá trvale flexibilní film. Tyto materiály jsou prověřeny léty praxe. „Stejný přípravek, který aplikujeme, se používá v automobilovém a železničním průmyslu, ale třeba i u moderních letadel,“ chlubí se Vladimír Trendl z Autoklempířství.cz.

Cena takového ošetření podvozku a dutin je velmi závislá na modelu vozu. „Záleží na zakrytování, jednoduchosti demontáže podběhů, průměrná cena je sedm až osm tisíc,“ uvádí Pavel Nikodým z Autoservisu AZM.

„Celý proces včetně schnutí a zpětného nastrojení zabere ideálně tři nebo čtyři dny“, uvádí Vladimír Trendl.

Jak často tuto kúru opakovat? „Při pravidelném zimním provozu nejpozději po dvou až třech letech“, uzavírá odborník. Dvou až tříletou trvanlivost nástřiku podvozku potvrzuje i Pavel Nikodým. Po ošetření auto několik dnů smrdí ochranným prostředkem. Pach ovšem časem vyprchá.

[Vstoupit do diskuse \(73 příspěvků\)](#)
[sdílet na FB](#)
[sdílet na Twitter](#)

Autoři: pro iDNES.cz , Antonín Imlauf