

# Hnědý mor stále zabíjí!

Odvěký nepřítel automobilistů sice v nových modelech zdánlivě ztratil na síle, o to víc jsou jím však postiženy vozy starších ročníků. Podívali jsme se, jak korozi co nejlépe čelit.

Vzpomínám si, že když jsem byl malý, táta jednou přijel domů a s vítězoslavným úsměvem nám oznámil, že náš žigulík má „udělané dutiny“. Z následného výkladu jsem vyrozuměl, že rodinný poklad je aspoň na další sezonu zachráněn před působením hnědého moru čili koroze. Pokud jste totiž dříve autu nedopřávali pravidelné ochranné ošetření podvozkových partií a dutin, během několika málo let provozu se změnilo v hromádku hniječícího šrotu. Situace se však do dnešních dnů změnila jen zdánlivě, možná je dokonce ještě záladnější. Mezi tisíci na pohled zachovalých veteránů na prodej je veliké množství těch, jejichž záchrana bude víc než obtížná – kvůli rzi.

To, jestli vyhlédnutý veterán je, nebo není „shnilý“, je zcela zásadním kritéri-

em zamýšlené koupě, které svojí vahou daleko předčí mechanický stav vozu. Kdo se někdy pustil do kompletní renovace karoserie starého auta, totiž ví, že cena takové akce nejenže převyší jistě velmi výhodnou pořizovací hodnotu stroje, ale dost často také jeho hodnotu tržní, a to i v případě ně-

**Kompletní ošetření spodku Saabu vyšlo zhruba na 7000 Kč.**

terých sběratelských taháků. Když už totiž jednou uděláte karoserii a nový lak, nechce se vám do pěkného základu montovat zpět staré čalounění či podvozkové komponenty, které najednou vypadají zcela na odpis. Pokud nejste podvodníci a máte zájem si auto nechat, podrobíte pečlivě renovaci nebo výměně de facto úplně všechno od motoru po budíky v přístrojové desce tak, aby výsledek hezky ladil a mohli jste na něj být pyšní.

Ochrana proti korozi se za poslední tři desetiletí podstatně zlepšila, řeč je však stále především o povrchových dílech karoserie, které rez v nových aut skutečně nepadá mnohem později, než tomu bývalo dříve. Tedy aspoň většinou. Podle Vladimíra Trendla, předního odborníka na druhotnou ochranu podvozků a dutin, si mezi >

**SLOŽITÉ SVARY** lze proti pronikání vlhkosti chránit jen velmi obtížně, zvýšená dodatečná péče je proto nanejvýš žádoucí. Rizikové jsou také dveře nebo kapota motoru.



**ZÁVĚSY A NOSNÍKY** jsou dalšími z exponovaných míst, jejichž hluboké prorezavění může mít vážné následky. Před nástřikem je třeba ošetřit povrchovou korozi.



**SPODNÍ ČÁST** dveří je dalším z kritických míst. Okolo těsnění okna se do jejich útrob dostává vlhkost i nečistoty. U Saabu 900 bylo ještě možné poškozené místo opravit, často už to ale nejde.



**KOROZI PRAHŮ** může nechtěně podpořit i nesprávné umístění heveru při výměně kola. V případě tohoto VW Golf jsou důsledky fatální.

## .....Používané materiály.....

Zatímco dříve bylo běžné, že jste o víkendu namočili štětku v gumoasfaltu a podvozek svojí škodověnky úhledně potřeli tlustou vrstvou tohoto nevábného ropného derivátu, profesionálové dnes používají zázraků moderní chemie. „Stejným přípravkem, který používáme, se ošetřují železniční vagony, ale třeba i letadla,“ chlubí se Vladimír Trendl z Autoklempříství. cz. Černý antikoroziční přípravek aplikovaný na podvozky je tixotropní, na bázi vosku, s vysokou viskozitou a výborným tvořením ochranného filmu. Po vy-



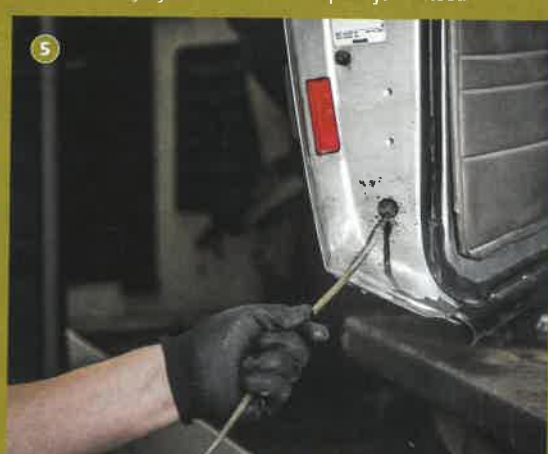
..... Vosková báze ochranných prostředků v současnosti představuje nejefektivnější řešení.

těkání zanechává voskový, pevný, ale dostatečně pružný ochranný film, jenž odpuzuje vodu, odolává solím a jiným látkám. Ochranný film zároveň chrání proti „ošetřkování“ a má i odhlučňovací účinek. Podobné je to s dutinami, kam je aplikován vosk bílé barvy. Na rozdíl od přípravku užívaného na podvozky je ho možné nanášet i do vlhkých míst, neboť vodu sám vytlačuje. „Oba druhy ošetření provádíme metodou airless, která je účinnější nežli konvenční způsob nanášení antikorozičních materiálů,“ uzavírá Trendl.

# Kvalitní ošetření si žádá ruku profesionála



① Nejdříve je nutné zbavit podvozek všech ochranných krytů a zpřístupnit obtížně dosažitelná místa. Následuje umytí auta tlakovou vodou a zakrytí karoserie ochrannou fólií. ② Povrchovou korozi je nutné před nástřikem pokud možno obrousit. Postižená místa se zakonzervují speciálním antikoročním nátěrem. ③ Před působením antikoročního nástřiku je zapotřebí schovat také neošetřované komponenty podvozku. ④ Ochranný prostředek na bázi vosku vytvoří na podvozku černý, pevný, ale elastický film. Aplikovat je ho nutné dostatečné množství. ⑤ Následuje ošetření veškerých dutin karoserie. Také zde je používán preparát na bázi vosku, který výborně vzlíná a odpuzuje vlhkost.





Specialisté umí o něco prodloužit rovněž životnost výfukového potrubí.



Podběhy jsou extrémně namáhaným místem. Kvalitní ošetření žádá odstrojení všech krytů.



Elasticitu naneseného materiálu je základním předpokladem trvanlivosti nástřiku.



Kritický drobnýhled pracovníků STK se zaměřuje také na stav brzdového potrubí.

staršími vozy solidní latku drží modely koncernu Volkswagen z přelomu tisíciletí, mezi auty z 80. let mají zase velmi dobrou pověst vozy koncernu PSA, Audi či severské značky. Japonská auta jsou na tom se svými tenkými plechy většinou dost bídne.

Odolnost nejvíce namáhaných míst v čele s podvozkovými partiemi a různými dutinami je na rozdíl od běžně viditelných míst velmi kolísavá. Základní ošetření od výrobce proto není a nemůže být dlouhodobě spolehlivé, tím spíše, že proběhlo před několika desítkami let (tedy pokud vůbec kdy proběhlo). To sice neznamená problém pro majitele nového auta, pro zájemce o ojetinu však už může jít o zásadní komplikaci. Jak vidno, druhotné ošetření podvozku je stále nanejvýš žádoucí, a to pokud možno jako jeden z prvních úkonů po koupi veterána. Jak jsme se měli možnost na vlastní oči přesvědčit v Autoklempířství.cz, celý proces je poměrně sofistikovanou záležitostí, která zabere přinejmenším tři dny práce.

Bezmála třicet let starý Saab 900, který nám posloužil za figuranta, je typickým příkladem auta, které přijelo k ošetření za pět minut dvanáct, nebo spíš pár

minut po dvanácté. Přiměřeně opotřebovaná, avšak nehavarovaná karoserie vypadá navenek relativně zachovale a na podvozku nejsou žádná místa prorezavělá skrz naskrz, zejména složitější svařované spoje a nejexponovanější místa, jako zavěšení kol, nosníky či různé přepážky v okolí motorového prostoru, si už však žádají péči.

„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. Pokračujeme s dutinami. Odletující kamínky se do nich nedostanou, sůl, prach a vlhkost však ano. Ochranný prostředek dobře vzlíná, zároveň odpuzuje vlhkost a zanechá trvale flexibilní film.“

Celý proces včetně schnutí a zpětného nastrojení zabere ideálně tři nebo čtyři dny,“ vysvětluje Vladimír Trendl. Jak často tuto kúru opakovat? „Při pravidelném zimním provozu nejpozději po dvou až třech letech,“ uzavírá odborník.

TEXT Michal Borský  
FOTO Martin Mičánek

.... Zeptali jsme se... ....

**VLADIMÍR TRENDLA,**  
odborníka na ochranu  
podvozků a dutin  
z Autoklempířství.cz



**Mám starší vůz a některá místa jsou už prorezlá, vadí to nástřiku podvozku?**

Nástřiku to nevadí, právě naopak. Před ošetřením je pouze potřeba místo obrousit. Profesionální antikoroziční přípravky karoserii účinně chrání a též působí pasivně na již započatou korozi, tj. brání jejímu dalšímu šíření.

**Mohu si nástřik provést sám doma v garáži?**

Můžete, supermarkety nabízejí různé hobby spreje, ale v tomto případě nehovoříme o nějakém antikorozičním nástřiku. Dokonce si troufám tvrdit, že tzv. USB pistole, které používají některé dílny, nemohou ošetřit podvozek celistvě, jako to zvládají profesionální vysokotlaké pumpy.

**Je lepší provádět nástřik v létě, nebo je to jedno?**

Na tom nezáleží. Podvozek je vždy nutné omýt tlakovou vodou a zbavit nečistot. Po usušení a odstrojení (plastové podběhy, kryty atd.) provádíme nástřik. Dutinový vosk se napustí rozprašením do nepřístupných míst. Z těchto prostor vytěsní vodu a vlhkost, prostoupí veškeré spoje a vytvoří pružný voskový film s několikaletou životností.

**Jak velký vliv má na rozvoj koroze zimní provoz?**

Značný. Zejména auta provozovaná v zemích, kde jsou hojně využívány posypy silnic na bázi soli, poznáme zespodu hned. Například ve Skandinávii se ale solí mnohem méně než u nás.