



# HNĚDÝ MOR STÁLE ZABÍJÍ!

Mnohaleté záruky proti prorezivění karoserie vedou zákazníci často **K MYLNÉ DOMNĚNCE, ŽE KOROZE BYLA VYMÝCENA PODOBNĚ JAKO V MINULOSTI NEŠTOVICE ČI CHOLERA**. Pod autem a v jeho útrobách se přitom mohou odehrávat fatální procesy působící obrovské škody. Zjišťovali jsme, jak jim zabránit.

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 nedopřáli pravidelné ochranné ošetření podvozkových partií a dutin, během několika málo let provozu se změnilo v hromádku hnijícího šrotu. Situace se však do dnešních dnů změnila jen zdánlivě, možná je dokonce ještě záluďnější.

Pravda, výrobci se sice holedbají mnohaletými zárukami proti prorezivění karoserie – alespoň šest let vám dnes nabídne každý. Pokud však pomineme komplikovanou vymahatelnost (např. když po uplynutí základní záruky

na auto nenavštívujete značkový servis), jsou tu dva fatální aspekty: především kryje pouze prorezivění skrz naskrz a navíc zevnitř ven – pokud shnijí dveře omlácené od kamínků, máte smůlu.

Protikorozní záruka se navíc nevztahuje na celé auto, ale zjedno-

předního odborníka na druhotnou ochranu podvozků a dutin, 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 nedosahu-

Na velké rozdíly v odolnosti lze narazit u korejských značek, své velké korozní kauzy si užily i ojeté Fordy, Dacie, Lady nebo třeba Mercedesy.

Odolnost nejvíce namáhaných míst v čele s podvozkovými partiemi a různými dutinami je na rozdíl od běžně viditelných míst velmi kolísavá a liší se často nejen značku od značky, ale dokonce i v rámci modelů jedné automobilky. Zefektivňování výroby a snaha o úsporu nákladů posledních let navíc již dříve dosaženou tovární úroveň ochrany poněkud devalvují. Základní ošetření od výrobce proto není dlouhodobě spolehlivé a ochranný povlak začíná po dvou až třech letech ztrácet celistvost.

To sice neznamená problém pro flotilového zákazníka, který mění auto po skončení leasingu, pro ▶

## Nenechte se zmást mnohaletými zárukami proti prorezivění karoserie.

dušeně řečeno pouze na viditelné části karoserie.

Ochrana proti korozi se za poslední tři dekády podstatně zlepšila, řeč je však stále především o povrchových dílech karoserie, které rez skutečně napadá mnohem později, než tomu bývalo dříve. Tedy aspoň většinou... Podle Vladimíra Trendla,

je „neprůstřelné“ úrovně jedničkových Octavií nebo Golfů čtvrté generace. Dobrou pověst mají také vozy francouzského koncernu PSA nebo italská auta. U Asiátů je situace složitější. Za typického korozního průšviháře v minulosti platila japonská Mazda, o mnoho méně ale nereznou ani starší Nissany, Suzuki nebo Mitsubishi.





## SLOŽITÉ SVARY

Ize 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 prorozavění může mít vážné následky. Před nástřikem je třeba ošetřit povrchovou korozi.



## LEMY BLATNÍKŮ

představují typické ložisko koroze. Je to mimo jiné dáno faktem, že tvoří přechod mezi vnitřní a vnější částí karoserie.



## KOROZE PRAHŮ

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

## **i** POUŽÍVANÉ MATERIÁLY

➤ **ZATÍMCO** dříve bylo běžné, že jste o víkendku namočili štětku v gumoasfaltu a podvozek svojí Škodověnky úhledně potřeli tlustou vrstvou tohoto nevábneho 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 Autoklempířství.cz. Černý antikoroziční přípravek aplikovaný na podvozky 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 „ošterkování“ a má i odhlučňovací účinek. Podobné je to s dutinami, kam je aplikován vosk bílé barvy. Na rozdíl od přípravku užívaného na podvozky je tento možné nanášet i do vlhkých míst, neboť vodu sám vytlačuje. „Oba druhy ošetření provádíme metodou Airless, která je účinnější nežli konvenční způsoby nanášení antikorozičních materiálů,“ uzavírá Trendl.



**VOSKOVÁ** báze ochranných prostředků v současnosti představuje nejefektivnější řešení.



## KVALITNÍ OŠETŘENÍ SI ŽÁDÁ RUKU PROFESIONÁLA



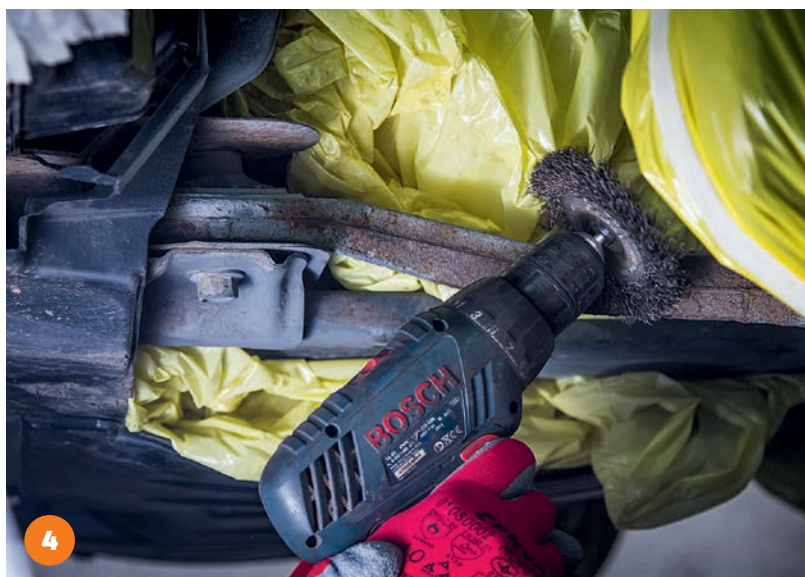
1



2



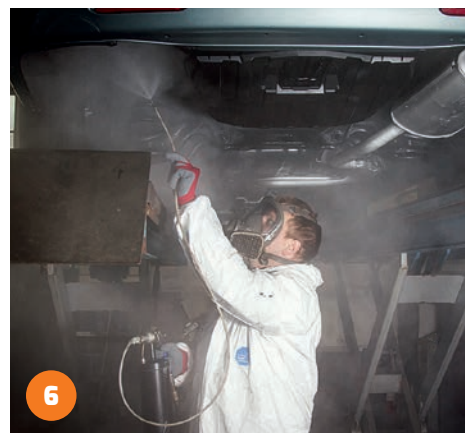
3



4



5



6

**1.** Nejdříve je nutné zbavit podvozek všech ochranných krytů a zpřístupnit obtížně dosažitelná místa, třeba pod výfukem a v podběžích.

**2.** Následuje kompletní umytí celého auta tlakovou vodou a pečlivě zakrytí karoserie ochrannou fólií.

**3.** Před působením antikorozního nástřiku je zapotřebí schovat také neošetřované komponenty podvozku, mezi které patří i brzdý.

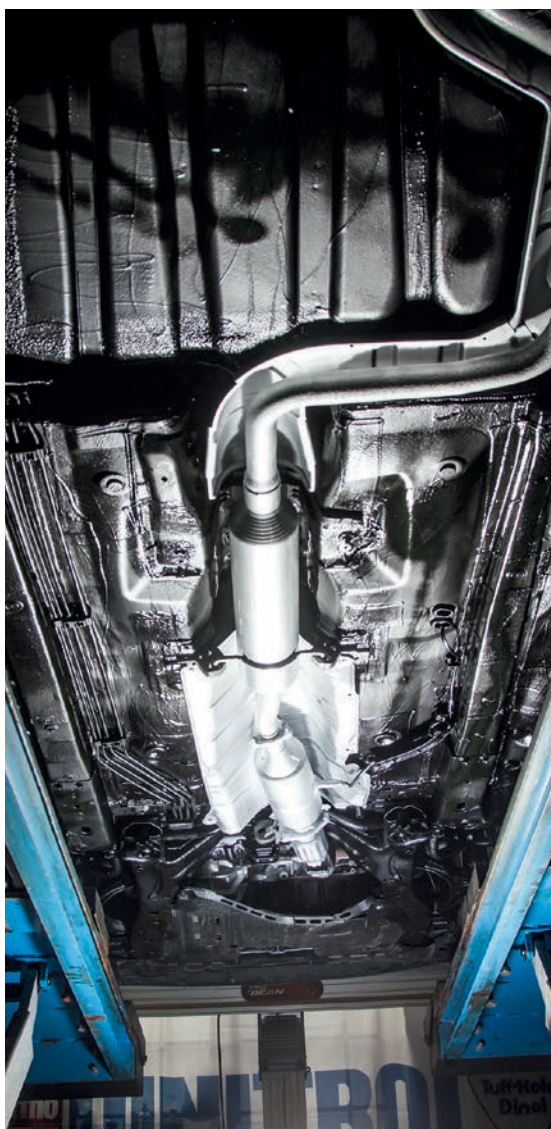
**4.** Povrchovou korozi je nutné před nástřikem, pokud možno obrusit. Postižená místa se zakonzervují speciálním antikorozním nátěrem.

**5.** Ochranný prostředek na bázi vosku vytvoří na podvozku černý, pevný, ale elastický film. Aplikovat je ho nutné dostatečné množství.

**6.** Následuje ošetření veškerých dutin karoserie. Také zde je používán preparát na bázi vosku, který výborně vzlíná a odpuzuje vlhkost.



## VÝSLEDEK VYDRŽÍ DVA AŽ TŘI ROKY



**SPECIALISTÉ** umí o něco prodloužit také životnost výfukového potrubí.



**PODBĚHY** jsou extrémně namáhaným místem. Kvalitní ošetření žádá odstojení všech krytů.



**ELASTICITA** naneseného materiálu je základním předpokladem trvanlivosti nástřiku.



**KRITICKÝ** drobnýhled pracovníků STK se zaměřuje také na stav brzdového potrubí. Oprávněně!

▶ zájemce o ojetinu však už může jít o zásadní komplikaci. Jak vidno, druhotné ošetření podvozku je stále nanejvýš žádoucí, a to už relativně záhy po koupi nového vozu. Jak jsme se měli možnost na vlastní oči přesvědčit v Autoklempířství.cz, celý proces je poměrně sofistikovanou záležitostí.

Třináct let stará Honda Accord, která nám posloužila za figuranta, je typickým příkladem auta, které přijelo k ošetření za pět minut dvanáct. Přiměřeně opotřebovaná, avšak nehavarovaná karoserie vypadá navenek zachovalé 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.

### Kompletní ošetření spodku Fabie přijde zhruba na 6000 Kč.

„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.

*Michal Borský*



**Vladimír Trendl**

*Autoklempířství.cz, odborník na ochranu podvozků a dutin*

### ▶ 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 nehovořme 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 odstojení (plastové podběhy, kryty atd.) provádíme nástřik. Dutinový vosk se napustí rozprášením 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 zespoďu hned. Například ve Skandinávii se ale soli mnohem méně než u nás.