



Víme, jak na ni!

Záruky se prodlužují, moderní auta vypadají dlouho dobře. Rez však hlodá skrytě a útočí zákeřněji. Braňte se, dokud je čas.

Fotografie aut zvednutých na hever jste zvyklí vidat v rubrice Bazar. I dnes je tam najdete, několik dalších ale uvidíte už na další dvoustraně. Posbírali jsme je během let, co se zabýváme ojetinami, některé jste nám poslali i vy, čtenáři. Vyzbrojeni vším, co jsme

dosud viděli, míříme do Centra ochrany podvozku Vladimíra Trendla v pražských Čimicích. Hledali jsme někoho, s kým bychom si mohli popovídat o rzi, kterou vidáme na stále novějších autech, o vhodné prevenci i jistotách a úskalích, jež skýtá protikorozní záruka.

Z nabídky firem zaměřujících se na protikorozní ochranu nás právě internetové stránky Autoklempřivstvi.cz zaujaly pečlivým a laicky srozumitelným vysvětlením celé problematiky. A Vladimír Trendl hned na úvod potvrzuje, že své řemeslo umí předvést. V dílně je

během okamžiku živo a na zvedáky vyjíždějí dvě auta: Hyundai i30 a Mazda 6. Ale než se pustíme do prohlídky jejich plechů, připomeňme si stručně stav světa, ve kterém žijeme a jezdíme.

Sladký život

Nejsilnější zbraní současného automobilového průmyslu nejsou ani rekordně přístupné ceny, ani zázračně nízká spotřeba paliva, ale iluze



Ford - 12 let



Kia - 12 let



Dacia - 6 let



Renault - 12 let



Toyota - 12 let



Peugeot - 12 let



Honda - 12 let



Mazda - 12 let



Subaru - 12 let

bezstarostnosti. Moderní auta za nás urovňují smyk na mokru, čtou dopravní značky, sama zaparkují. A co hlavně: vůbec se o ně nemusíme starat. Podle představ výrobců by někteří z nás měli za dobu vlastnictví vozu jen dvakrát vyměnit motorový olej, jiné náplně mají sloužit dokonce po celou životnost vozidla. Také karoserie jako by byla z obliha. Dostáváme na ni záruku ne-li doživotní, pak alespoň mimořádně dlouhou: běžně se dnes uvádí dvanáct let, levně značky jako Dacia nabízejí aspoň šest. Mnoho lidí má pocit, že záruka znamená jistotu snadného řešení všech potíží.

A programy sledují mimo jiné to, aby zmiňovaná „doživotnost“ netrvala příliš dlouho. Nevyměňovat chladicí kapalinu nebo olej v převodovce znamená záměrně zrychlit opotřebení všech komponent, které jsou s těmito náplněmi v kontaktu. A když se podobných dluhů ve složitém organismu automobilu nasčítá dost, po šesti letech náhle vyjde najevo, že opravy už nejsou rentabilní, a na řadě je odtah do šrotu.

Také protikorozní záruka na karoserii v sobě tento rozměr skrytě nese. Jde totiž o obyčejnou součást konkurenčního boje: nabídnout ji musí všichni, ale žádná automobilka na ní nehodlá vykrvácat.

Podmínky jsou nastaveny tak, aby výrobce netrápil. O tom by jistě nebylo

třeba psát čtyřstránkové elaboráty. Důležitější bude zjistit, co musíme dodržet, abychom ze záruky mohli sami vytěžit co nejvíce.

Součinnost nutná

První část obchodnického kalkulu spočívá samozřejmě v tom, že jen málokdo celých dvanáct let záruky využije. Některá auta se z výše popsaných důvodů tak požehnaného věku ani nedočkají a většina ostatních se přestane ukazovat ve značkovém servisu, čímž záruka fakticky zanikne.

Záměrně píšeme fakticky. Právě vzato bychom se mohli bavit o takzvané blokové výjimce, jejímž prostřednictvím Evropská unie automobilky zbavila monopolu na záruční servis. Bloková

výjimka zjednodušeně řečeno stanoví, že běžnou údržbu může dělat každá dílna registrovaná na živnostenském úřadě, zatímco značkový servis přijde ke slovu jen při záručních reklamaci. Jenže v praxi to má háček. Aby automobilka takto vykonanou údržbu akceptovala, musí dílna dodržovat výrobcem předepsané postupy. A to znamená, že si je musí oficiálně vyžádat.

Někteří z vás si teď jistě vzpomenou na rozsáhlý přehled internetových servisních portálů, který jsme přinesli v loňském pětadvacátém čísle. Při jeho přípravě vyšlo najevo, že automobilky sice plní zákonnou povinnost a za platek zpřístupňují veškerou servisní literaturu, ale nezávislé opravny ji neakupují. Co to znamená pro zákazníka,



Opel - 12 let



Škoda - 12 let

Týdeník Svět motorů v tabletu



- Stáhněte si z App Store nebo Google Play aplikaci iKiosk
- Čtete každý týden nový Svět motorů v elektronické podobě
- Více informací na www.ikiosek.cz

Cena jednoho vydání 0,79 EUR, předplatné na 1 měsíc 2,99 EUR, předplatné na 3 měsíce 8,99 EUR, předplatné na 1 rok 32,99 EUR.



Nejprodávanější motoristický časopis



vysvětluje na jednoduchém příkladu Martin Hejral z Opel: „Vaši pětiletou astru pravidelně prohlíží vesnický opravář a píše o tom záznamy do servisní knížky. Ale pokud se před tím nikdy nepřihlásil do našeho portálu Infotech, pak je jasné, že neměl k dispozici postupy předepsané výrobcem. Ať by byla jeho práce sebepoctivější, my ji uznat nemůžeme. A to se týká i protikorozních prohlídek.“



Čtyřleté Mitsubishi Lancer: povrchovou korozi kolem svarů zadní nápravnice ještě zpomalí abroušením a konzervací.



Pětiletý Opel Astra: Vůz z operativního leasingu jezdil do značkového servisu. Obáváme se, že tady už je na záchranu rámu pozdě.



Plastové lišty zabráni škrábancům, drží však pod sebou vlhkost. Pravidelně kontrolujte.



Na skrytá místa podvozku běžný uživatel nedohlédne. A bomba tiká...



Hrany prahů představují technologicky složitá body, navíc vystavené vnějším vlivům



Spodek, svršek, eso

Méně známou, ale o to důležitější skutečností je, že se protikorozní záruka nevztahuje na celé auto. Kryje totiž karoserii, tedy lakované povrchy – skelet, nosníky, blatníky, dveře, kapotu, podvozek. Pravidelní čtenáři naší bazarové rubriky vědí, že právě „černé“, nelakované součásti spodku vozu rezaví nejčastěji.

Prominentní obětí hnědého moru je pomocný rám, nesoucí hnací agregát a zavěšení kol. Uživatel, který není zvyklý prohlížet auto zespodu, se o celé věci dozví teprve v okamžiku, kdy mu příčinlivý pracovník STK sloupne ze značky červenou známku a doporučí nejbližší odtahovou službu. Pomocný rám neboli nápravnice patří k nosným částem, hloubková koroze proto znamená vozidlo nezpůsobilé k silničnímu provozu.

Účet stojí za to. Samotný rám stojí na běžné evropské modely mezi osmi a patnácti tisíci korunami, u japonských aut šplhají ceny i přes dvacet. Ještě horší to je s výměnou – odstrojení a demontáž agregátu i nápravy, jeho usazení zpět, připojení všech periferií a seřízení geometrie zabere dva dny pilné práce. U šestiletého

Fiatu Punto už dvanáct tisíc za takovou legraci zabolí, v autech s víceprvkovou nápravou mimočodem najdeme podobný rám i vzadu. Proto důrazně připomeneme, že toto vše se může odehrát na vozidlech, která mají stále platnou záruku proti prorezavění. Ta se vztahuje pouze na karoserii, nikoli na podvozek.

Ochrana v mezích zákona

Kruh se uzavírá a my se vracíme k iluzi bezstarostnosti, která vede k zápornému zkrácení životnosti auta: záruka pouze ošetřuje rány, nevede k prevenci. S vozidlem musíme v pravidelných intervalech jezdit na předepsané prohlídky, ty však mají za cíl pouze odhalit místa, na kterých se viditelně projevil nějaký defekt. Aktivní kroky k zachování životnosti vozu na programu nejsou.

„Autorizované servisy pouze lokálně ošetřují místa, jejichž poškození by ohrožovalo další trvání záruky,“ potvrzuje Vladimír Trendl. „Nic dalšího se při nich většinou neřeší, přestože mechanici musí celkový stav vozidla vidět.“

Teď, když máme jasno ve výkladu pojmů a rozsahu záruky, se s Vladimírem Trendlem vrátíme do dílny a posvítíme si na místa, kde nás může karoserie potrápiti.

Důvěřuj, ale ošetřuj

Většina mechaniků se shoduje, že například osobní vozy skupiny Volkswagen mají protikorozní ochranu řešenou velmi důkladně, poměrně málo koroze je vidět také na výrobcích francouzských značek. Naopak velmi mnoho aut vyrobených v Japonsku po určité době projevuje sklony k téměř plošnému rezavění na mnoha místech. Většinou jde o modely nižších tříd. Značné rozdíly najdeme na vozech vyrobených v Koreji, některé drží téměř zázračně, jiné snadno zradí na kritických místech.

„V případech, kdy nám historie konkrétního modelu nedává absolutní jistotu, doporučuji každé tři roky nanést kompletní ochranný nátěr na spodek vozu i do všech dutin,“ vysvětluje Vladimír Trendl.

„U japonských vozů nižších tříd třeba ochranný nátěr v továrně nanášeli výběrově jen na některá místa spodku, a na jiná ne.“ Potvrzuje se, že za potíže nemůže jen výběr materiálů, ale i nesytematický technologický postup. Zároveň ale jde o typický příklad toho, co mohou šikovné české ruce zachránit.

Dutiny, skuliny, lemy

Zajímá nás, proč se s pojmem ochranného nástřiku nejčastěji spojují právě dutiny karoserie, když jsou uchráněny vlivů jako odletující šterk, prach a sůl. „Šterk se do nich nejspíš nedostane, ale prach a sůl ano,“ vyvádí nás Vladimír Trendl z omylu. „Typickým příkladem jsou dveře – gumy kolem bočních skel nemohou těsnit hermeticky, a tak kolem nich do vnitřku dveří proniká vlhkost se vším, co na sebe naváže. V zimě, kdy na boky vozu létá břečka obsahující sůl, proniká tato agresivní látka také dovnitř karoserie.“

Podobné to je s prahy, nosníky nebo přepážkou motorového prostoru. Zajímavý důvod k rezavění mají přední kapoty. „I to jsou složitá svařence a směrem k masce chladiče se svažují, takže všechna vlhkost, která do nich pronikne, stéká dopředu,“ vysvětluje Trendl. „V nejnižším bodě navíc musí s chladičovou stěnou lícovat těsnění, proto musejí mít konstruktéři fištrón, aby z toho místa dokázali vodu odvést pryč. Když se jim to nepovede, může to mít po letech nehezké následky,“ dodává a ukazuje kapotu patnáct let starého Nissanu Almera, která prorezavěla skutečně skrz na skrz.

Všechny dutiny karoserie mají daleko otvory pro odvádění zkondenzované vlhkosti. Zároveň se jimi dá vstříkavat konzervační vosk. Další otvory do karoserie rozhodně nevrtejte.

Ukázat korozi dveře

„Proč nadělá voda uvnitř dveří víc škody než zvenku?“ ptáme se při pohledu na volně dýchající odtokové kanálky ve dveřích Hyundai i30. „Po jednom kusu plechu vlhkost steče a je pryč,“ ukazuje Trendl. „Nejobtížnějším místem k ochraně před vlhkostí jsou svařky. Jakmile někde spojíme dva pláty materiálu, voda začne hledat, jak by se dostala mezi ně. To je právě případ dveří nebo lemu blatníků.“

Vlhkost, sůl a prach odletující od kol jsou velmi účinnými katalyzátory, které rezavění podporují. Skutečným důvodem, proč právě lemy blatníků korodují tak často, je však to, že se v nich stýkají vnější a vnitřní části karoserie. Odolnost tohoto kritického místa tak nezáleží jen na povrchové úpravě, ale i preciznosti svařování.

„Právě sem mířím, když tolik zdůrazňuji prevenci,“ vysvětluje Trendl a nasazuje pistoli na tlakovou nádobu s konzervačním přípravkem. „Vosk má dvě výborné vlastnosti: vzlíná – sám si hledá cesty do nejkrytějších míst konstrukce – a zároveň odpuzuje vlhkost. Pro svěřovaná místa karoserií je to ideální ochrana. Potřebujete ale profesionální nástroje, abyste ho mohli rozpráskat dost jemně.“ Takže sprejem koupeným v autokosmetice takového výsledku nedosáhneme? „To opravdu nehrozí,“ směje se Vladimír Trendl. „sprej nemá šanci vytvořit srovnatelný tlak.“

Do zítřka to nejde

Hned nás napadá otázka, jak poznat dílnu, která udělá ochranu spodku skutečně kvalitně. „Vybavení profesionální technikou je určitě důležité, ale



Ventilační otvory jsou i ve dveřích a kapotě. Špatně umístěné však nepomohou.



Pro schopnost odolávat korozi je rozhodující kvalita svařování i laku



Tovární ochranný nátěr chrání podlahu Mazdy 6 jen na některých místech



Rezavějící lem je třeba vyměnit, natření pomůže jen na cestu do bazaru



Počínající koroze se opravuje snáz než pokročilá, nepodceňujte prevenci

INZERCE

Video redaktor/ka

Jsi fanoušek do aut a všeho co voní benzinem? Umíš vystupovat před kamerou a přicházíš s neotřelými nápady?

Pak využij šance stát se členem redakčního týmu Auto.cz

Potřebujeme, aby náš nový kolega/kolegyně měl/měla:

- prokazatelnou zkušenost s tvorbou videí a vystupováním na kameru
- kreativní osobnost s vlastní invencí a taky smyslem pro humor
- redakční praxi z oblasti auto-moto, zkušenosti s tvorbou obsahu
- velmi dobrou orientaci na internetu
- velmi dobrou znalost češtiny a angličtiny a ŘP aspoň na skupinu B

Náplň práce bude:

- vytváření denního obsahu webu
- aktivní vyhledávání redakčních témat
- vyhledávání a vymýšlení námětů pro redakční videa, jejich natáčení
- spolupráce na tvorbě videoobsahu v článcích s kolegy
- správa redakčního webu a jeho pravidelná aktualizace
- aktivní práce na zvyšování návštěvnosti a rozšiřování čtenářské komunity
- práce v redakčním týmu
- spolupráce s dalšími redakcemi tištěných titulů vydavatelství

Nabízíme:

- tvořivou a velmi zajímavou práci v redakci nejnavštěvovanějšího webu o autech v ČR
- odpovídající finanční ohodnocení a podporu osobního rozvoje
- zaměstnanecké výhody
- stabilitu významné mediální společnosti
- práci v pracovním poměru

V případě zájmu pošli CV a video v němž sám/a vystupuješ.

Kontakt: Ringier Axel Springer CZ a.s., Petr Královič
Komunardů 1584 / 42, 170 00 Praha, Česká republika
petr.kralovic@ringieraxelspringer.cz

AUTO.CZ



Kdo si nedá práci s odstrojením výfuku a krytů, zůstane s ochranným nátěrem na povrchu



Teprve demontáž výfuku odhalila, že kryty pod ním už také rezaví. Když se na to přijde včas, dají se zachránit.



Na spreje z autokosmetiky zapomeňte. Nutným základem je ruční tlaková pistole.



Profesionální rozstříkovací zařízení by nemělo chybět v žádné specializované dílně



Na rozdíl od lemů a prahů dutiny nelze vizuálně kontrolovat. Jejich preventivní ochranu doporučujeme u všech vozů starších vozů.

rozhoduje přístup," zamýšlí se Trendl. „Mám na mysli hlavně časovou náročnost. Nikdo vám nemůže vážně slíbit, že takovou práci udělá do druhého dne.“ Kompletní nástřik spodku předpokládá nejen umytí a očištění případné povrchové koroze, ale také odstrojení výfuku, podběhů či dalších plastových krytů. Realističtějším termínem jsou tři až čtyři dny.

Za názornou ukázkou vzápětí poslouží Hyundai i30 na druhém zvedáku. „Nástřik tu sice je, ale jak vidíte, opravář si nedal tu práci demontovat výfuk a kryty kolem. To znamená, že za něj se žádná konzervace nemohla dostat. A teď si navíc vyzkoušejte, že to celé jde seškrábat nehtem. Jak by takový nátěr mohl vzdorovat odletujícímu šterku?“

A dělají celkové nástřiky značkové servisy? „U japonských vozů prodaných v Německu jsem to viděl, u nás ne,“



Vytékání vosku je krátce po aplikaci obvyklé a není na závadu

potvrzuje Trendl. „Naopak někteří dealéři se obracejí na nás. Zajišťovali jsme třeba předprodejně ošetření nových vozů GAZ Gazelle.“

Od každého něco

Co si z toho vybrat? Ideální by bylo spojit placenou profesionální péči klempíře se zárukou výrobce. Nástřik dutin a spodku totiž pomůže autu prodloužit život, ale pokud vůz začne rezavět třeba u střešního okna, musí to v rámci záruky řešit značkový servis. To by znamenalo přijet do něj alespoň jednou ročně na protikoroziční prohlídku, i kdybychom si třeba olej vyměňovali sami.

Značkové opravy i importéry náš dotaz zjevně překvapil, ale taková možnost existuje. „Ještě jsme se s podobným požadavkem nesetkali, možné to však je,“ vysvětluje technický školitel Peugeotu ČR Jan Matoušek. „Počítejte ale s tím, že například místa poškozená odletujícími kamínky musíme ihned opravit předepsaným způsobem a naučujeme si za to standardní sazbu,“ dodává.

A na kolik samostatná kontrola karoserie přišla? „Obvykle ji účtujeme paušálem v rámci celé servisní prohlídky, ale samostatně bychom ji nabídli za 300 Kč bez DPH,“ odpovídá vedoucí servisu Škoda Autosalon Klokočka Tomáš Volf. Podobně ceny se dozvíme i v síti Opelu a Renaultu.

Nemáme námitek

A co opačně? Neprohlásí značkový servis dutiny navoskované nezávislým specialistou za neautorizovaný zásah na vozidle? „Není k tomu důvod,“ uklidňuje nás Martin Sládek, vedoucí servisu Auto Steiger Opel na Černo-kostelecké ulici v Praze. „Samozřejmě pod podmínkou, že je dodržen postup schválený výrobcem. Tedy že se k nástřiku použijí otvory v karoserii, které tam k tomu z výroby jsou. Už jsme se



Podlaha patří ke kritickým místům mnoha starších, zejména japonských automobilů. Není od věci s preventivními nátěry začít už po třech letech.

setkali s tím, že někdo do celkem zánovního vozu vrtal otvory další. Pak samozřejmě o záruku na karoserii přišel.“

Stejného názoru je technický školitel Renaultu ČR Luděk Šára: „Naše vozidla jsou dostatečně protikorozičně ošetřena. Pokud se přesto zákazník rozhodne aplikovat dodatečnou ochranu, doporučujeme použití originálních materiálů.“ S tím souhlasí i Vladimír Trendl. „Kvalita použitých materiálů je důležitá. Ani my jsme výběr nenechali náhodě, používáme přípravky značky Dinitrol, které mají mimo jiné schválení automobilek Mercedes-Benz a MAN.“

Nechci roky zadarmo

Kompletní nástřik spodku včetně odstrojení vozu vyjde u osobního vozu na necelých pět tisíc, dutiny 2200 Kč.

V porovnání s protikoroziční zárukou výrobce, která se tváří, že je zadarmo, to nevypadá levně. Prodloužení životnosti vozu o tři nebo čtyři roky však může ušetřit desítky i stovky tisíc. Z tohoto pohledu si lze lepší investici těžko představit.

Pětistovka za každoroční prohlídku v autorizovaném servisu je pak doslova terno. I kdyby nic dalšího neušetřila, samotné zachování dlouhé záruky výrobce je k nezaplacení. ●